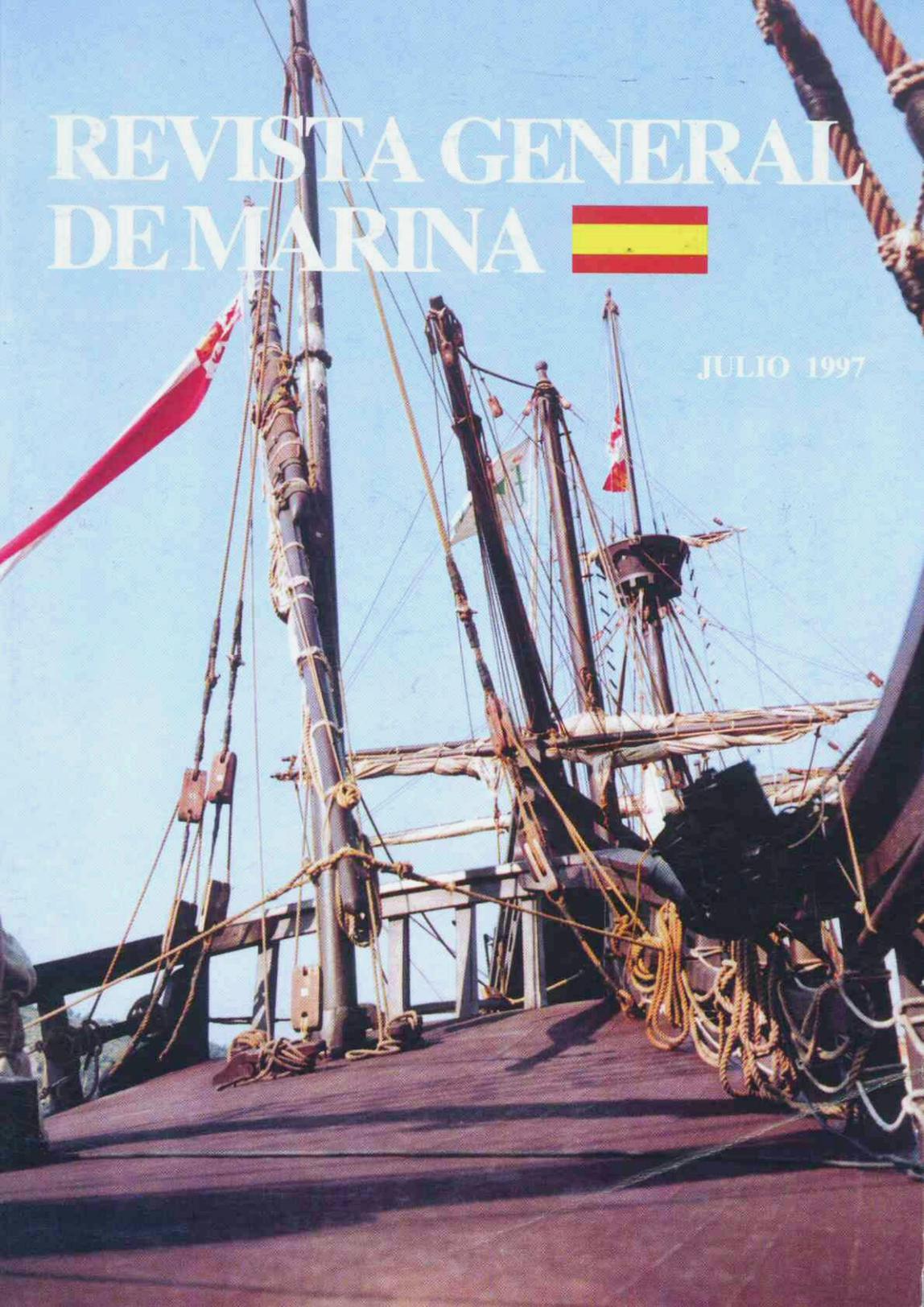


REVISTA GENERAL DE MARINA



JULIO 1997



TEMAS GENERALES

Capitán de Fragata Gonzalo Sirvent Zaragoza
LA ECONOMÍA Y LAS RELACIONES POLÍTICAS INTERNACIONALES (I) 5

FUNDADA EN 1877
AÑO 1997
JULIO
TOMO 233

Capitán de Corbeta Ingeniero Francisco Pérez Ojeda
LA CALIDAD EN LA DEFENSA 13

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Fragata José María Treviño Ruiz
LA MANIOBRA EN LAS FRAGATAS CLASE SANTA MARÍA 27

Alférez de Navío Pedro Díaz Cabanas
ANÁLISIS SOBRE VALIDACIONES A LOS BUQUES 45

HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de Navío Julio del Cuvillo Díaz Alersi
EL CRUCERO *BLAS DE LEZO* 53

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: 076-97-005-7

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MÁDRID.—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



UANDO el lector tenga en sus manos este cuaderno ya serán conocidos los resultados de la Conferencia en la Cumbre de la OTAN que, en el momento de redactar estas líneas, está prevista para los días 8 y 9 de julio. No son pocas ni poco importantes las cuestiones que han de afrontarse; suponemos que una actividad previa habrá tratado de acercar posiciones discrepantes para facilitar en lo posible llegar a soluciones satisfactorias. Por esta razón, no vamos a tener la osadía de adelantar pronósticos sobre algo que cuando se publiquen estas apresuradas líneas ya será conocido: por ahora sólo podemos expresar nuestro deseo de que el resultado sea el mejor que pueda esperarse, ya que puede constituir una profunda transformación de una organización que, con todas las críticas que puedan hacersele, ha logrado un éxito sin parangón como es haber contribuido decisivamente durante cincuenta años a evitar un conflicto de proporciones mucho más terribles y catastróficas que cualquier otro en la Historia.

También se cumple medio siglo del establecimiento de un nuevo orden económico internacional, otro de los factores determinantes para la consecución de ese objetivo de paz ambicionado desde la terminación de la segunda guerra mundial y que se inició con el Plan Marshall, comenzando por la reconstrucción de los efectos de la guerra asoladora, sentando las bases de un nuevo concepto de la cooperación internacional del que se autoexcluyó la URSS, y que obligó también a su renuncia a los países que sometió a su dominio. Lo cual, como es sabido, estuvo en el origen de la división del mundo en dos campos enfrentados y de la creación de un nuevo germen de discordia, que parece definitivamente conjurado gracias a la influencia de factores económicos decisivos que acabaron por dar al traste con un sistema político, social y económico que fracasó por completo.

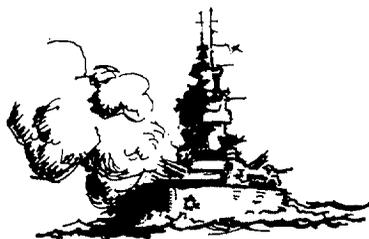
Todo ello incita a reflexionar sobre la importancia de la economía en el orden mundial, pues si bien no es el único factor que mueve a la Humanidad, es la base de su subsistencia y la garantía de su supervivencia, sin las cuales todo lo demás se desvanece. Esto nos ha movido a acoger en nuestras páginas un trabajo que, a primera vista, podría parecer ajeno a la temática habitual; pero si, como se examina en este trabajo, los desequilibrios económicos fueron causa directa y fundamental de tantos y tan graves conflictos, la esperada corrección de tales errores podría ser —eso se espera— la base más firme de la estabilidad y, por ende, de la paz, cuya defensa nos concierne directamente. Reconozcamos que subsisten muchos y más profundos desequilibrios (el Norte-Sur) que han dado origen a nuevos problemas desestabilizadores, como la inmigración y el desempleo, que las soluciones no pueden fiarse sólo a la rígida aplicación de teorías económicas, que prevalecen poderosos

intereses frecuentemente contrapuestos..., todo lo cual conduce a la convicción de que sería utópico suponer que estemos siquiera cerca de una Arcadia feliz, inalcanzable. Pero el propósito de mejorar ya es un paso positivo; por otro lado, tampoco una aproximación meramente economicista será nunca suficiente.

Las relaciones económicas entre los países encuentran su cauce en el comercio, y éste tiene su principal arteria en las comunicaciones marítimas; esto es algo que, por evidente, no es preciso resaltar; además, siempre han sido un medio de canalización para la difusión de las ideas y de las relaciones entre los pueblos, raíz de su entendimiento y base de su convivencia. Dentro de esta importante evolución del mundo, con la que se despide el milenio, la preocupación por la seguridad es natural y manifiesta como no podría ser menos, porque su quiebra supondría el fracaso de lo que se pretende construir; baste considerar que sólo en Europa son cinco las organizaciones que tienen competencias en este campo: en primer lugar, la ONU, de ámbito mundial; la Alianza Atlántica, a caballo entre dos continentes y en un proceso de renovación que ahora vivimos; la antigua Conferencia de Seguridad y Cooperación Europea (CSCE), antes simple foro de discusión, hoy convertida en Organización Permanente (OSCE) con atribuciones sobre operaciones para el mantenimiento de la paz; la Unión Europea Occidental (UEO), que pronto veremos dejar de ser exclusivamente occidental, y, por último, la Unión Europea, que al haber trascendido de su origen sólo económico dejó de llamarse Comunidad Económica Europea, e incluye, desde Maastricht, competencias en este campo. (Podría argumentarse que tal proliferación conduce a un incontrolado desarrollo de la burocracia internacional; pero el hecho de que se solapen en ciertos campos no invalida su utilidad y quizá se llegue a una identidad suficiente entre algunas de estas organizaciones como para refundirlas.)

Pero lo que importa resaltar es que la seguridad colectiva es una inquietud real, que está estrechamente relacionada con factores económicos y que se sustenta ineludiblemente en medios de fuerza, puesto que poderes sólo formales no podrían garantizarla.

Por cierto, esto último ya lo había dicho el cardenal Cisneros.



LA ECONOMÍA Y LAS RELACIONES POLÍTICAS INTERNACIONALES (I)

Gonzalo SIRVENT ZARAGOZA



Introducción



A Economía como ciencia ayuda a explicar en un grado muy elevado las complejas relaciones internacionales entre los Estados y entre las principales regiones mundiales. Así, la ley de la oferta y la demanda, las diferentes teorías sobre el comercio internacional, o los conceptos de asociación de libre cambio o de mercado común son imprescindibles para entender el mundo actual y el de un pasado más o menos reciente.

De hecho puede decirse que toda la historia de este siglo está plagada de causas económicas que motivaron hechos muy complejos y de gran trascendencia, que afectaron especialmente a Europa: las dos guerras mundiales, la creación del «estado de bienestar», el nacimiento y evolución de la Comunidad Europea, la caída de la Unión Soviética o el actual proceso de «Globalización» son los fenómenos más importantes, motivados en gran medida por causas económicas, a los que me referiré en este trabajo.

Pero no sólo la Economía como ciencia teórica es importante, la realidad práctica de cada día exige la aplicación de una determinada *política económica*, tanto en el ámbito nacional como en el internacional. Y para ello los conocimientos de economía son vitales no ya para entender lo que sucede o ha sucedido, sino, lo que es más importante, para poder actuar convenientemente en la escena internacional en forma que convenga a nuestros intereses. Así, por ejemplo, la aparición o desaparición de fenómenos inflacionistas, la liberalización del comercio internacional y de la circulación de capitales, la evolución del ciclo económico, la aparición de nuevos métodos de competencia internacional o el actual problema del desempleo en Europa son fenómenos de gran importancia en el devenir diario de la política internacional, que exigen el apoyo de la ciencia económica no sólo para su comprensión, sino para que los Estados y agrupaciones de Estados adopten políticas adecuadas frente a ellos.

Sobre las causas económicas de la primera guerra mundial

El modelo de crecimiento económico que siguió Europa a comienzos de este siglo se basó en gran medida en el mantenimiento y explotación de colonias y zonas de influencia que aportaban al continente materias primas y a las que se exportaban productos manufacturados. El comercio exterior alcanzó una importancia cada vez mayor: en Gran Bretaña el valor total de las exportaciones se duplicó entre 1870 y 1910, mientras que en Alemania aumentó todavía más, creciendo un 170 por 100 entre 1897 y 1913. Pero este sistema funcionaba a base de la existencia de zonas mercantiles cerradas, controladas por diferentes potencias que, en medio de un ambiente de nacionalismo económico, negaban a otros países el derecho a obtener en ellas materias primas, nuevos mercados o nuevas inversiones, vitales para su desarrollo.

En este proceso fue clave el desarrollo del transporte marítimo, así como la emigración de europeos a otros continentes (20 millones de personas entre 1900 y 1914). De una forma u otra los principales países europeos fueron tomando fuertes posiciones económicas en aquellos territorios que podían, configurándose un modelo en el que la dependencia de Europa con respecto a las colonias de ultramar era muy elevada; la industria textil no podía vivir sin el algodón americano o egipcio, la industria metalúrgica necesitaba cobre de Estados Unidos o de Chile, estaño de Malasia o de las Indias holandesas, etc. Este comercio no se desarrolló, sin embargo, en forma abierta y multilateral como actualmente sucede, sino entre cada potencia europea y sus colonias y zonas de influencia. Surgió así en Europa una gran rivalidad entre sus Estados.

En particular destacó el rápido desarrollo industrial de Alemania, que no cesaba de ganar posiciones de poder económico en el continente. Como muestra de su espectacular ritmo de crecimiento baste decir que su producción de hulla prácticamente se duplicó entre 1900 y 1913, año en el que el proceso de industrialización era ya tan fuerte que sólo una cuarta parte de su población vivía de la agricultura. Además, en el seno de este proceso surgieron ideologías expansionistas como el pangermanismo, que propugnaban anexionarse nuevos territorios y zonas de influencia e incluso la superioridad de unas razas sobre otras.

En definitiva, la rivalidad entre las potencias de Europa se fue acrecentando por el juego de sus intereses económicos, buscando cada una de ellas las condiciones más favorables para su prosperidad y conquistando mercados exteriores en su exclusivo beneficio. Asimismo, Inglaterra comenzó a sufrir en su comercio exterior las consecuencias de la expansión económica alemana en el continente (en Holanda, Bélgica, Italia, Rusia e incluso Serbia), consiguiendo mantener su carácter de primera potencia gracias exclusivamente a su Imperio de ultramar.

Esta situación, unida al hecho de que Inglaterra sintiese amenazada su flota —verdadera garantía de su comercio exterior— por el importante crecimiento

de la flota germana, hizo que se respirasen aires prebélicos en Europa desde varios años antes del asesinato de Sarajevo, que no fue sino la chispa que incendió una situación de fuerte confrontación de intereses.

El origen de esta guerra se encontraba, pues, en el modelo de crecimiento económico existente, basado en intercambios comerciales con territorios y áreas de influencia distintos para cada potencia, en el nacionalismo económico y en la fuerte rivalidad que se fue desatando entre Estados.

Sobre las causas económicas de la segunda guerra mundial

Al finalizar la primera guerra mundial la situación anterior se vio agravada por la destrucción de Europa y la necesidad de reconstruirla, así como por una serie de circunstancias que dañaron fuertemente el comercio internacional, las medidas proteccionistas impuestas por muchas naciones para intentar acelerar su recuperación económica, la aparición de nuevas barreras aduaneras en Europa como consecuencia de la creación de nuevos Estados, la incautación por los vencedores de los bienes de los vencidos, el abandono del patrón oro y, finalmente, el caos monetario derivado de los elevados gastos bélicos, que dio origen a sucesivas devaluaciones monetarias competitivas.

En particular, se cometieron dos graves errores, por una parte la ruptura del comercio internacional, con predominio de las posiciones autárquicas y la desconfianza mutua entre naciones, consecuencia de la guerra y del abandono del patrón oro (los aranceles crecieron en torno a un 30 por 100 en el mundo) y, por otra, las enormes reparaciones de guerra impuestas a Alemania en el Tratado de Versalles.

Con respecto a estas últimas, el genial economista John Maynard Keynes, que formó parte del equipo inicial de conversaciones que fue origen del citado Tratado (abandonándolo posteriormente por desacuerdo), escribió un pequeño libro tremendamente crítico con los aliados, hoy ya un clásico, titulado *Las consecuencias económicas de la paz*, en el que afirmaba: «aunque Alemania pagara 150 millones de libras anuales hasta 1926, nos debería en esa fecha 13.000 millones, frente a los 8.000 que nos debe ahora. Desde 1926 en adelante tendrá que pagarnos 650 millones de libras anualmente sólo para satisfacer los intereses... A mi juicio, Alemania no puede pagar ni remotamente estas sumas», o también «creo que la campaña para asegurar de Alemania el pago total del coste de la guerra fue uno de los actos más graves y de mayor torpeza política de que han sido jamás responsables nuestros gobernantes». Keynes hace en su libro una crítica demoledora de las condiciones impuestas a Alemania, de la que las citas anteriores son sólo una muestra, llegando, finalmente, a afirmar que se estaba sembrando la semilla de un nuevo conflicto en Europa.

Lo cierto es que, como consecuencia de las reparaciones de posguerra, Alemania entró en un proceso hiperinflacionista sin precedentes y, así,

en 1923 un marco equivalía a 100.000 millones de marcos anteriores, lo que hundió todavía más su economía, al destruir su incipiente mercado interno de posguerra y volverse al trueque y a una economía de subsistencia.

Para terminar de agravar la situación, en 1929 se produjo la conocida Gran Depresión, que durante al menos cinco años mantuvo a las economías occidentales sumidas en el más absoluto caos, no llegando a disiparse sus efectos hasta los albores de la segunda guerra mundial.

Pues bien, en medio de esta atmósfera surgió en Alemania el partido nacionalsocialista del Adolfo Hitler, que consiguió hacerse con el poder en 1932, cuando para dar una idea de la situación de la economía de su país, baste decir que la tasa de desempleo era del 33 por 100 (no se olvide que en aquella época la mujer apenas se había incorporado al mundo laboral y que la mayoría de aquellos parados eran padres de familia). Pues bien, en aquel año Hitler ganó las elecciones con 230 escaños, convirtiéndose en el partido mayoritario del Parlamento alemán. El presidente Hindenburg lo nombró canciller y dos años más tarde, tras morir aquél, Hitler se autoproclamó presidente de la República y comandante en jefe de las Fuerzas Armadas, el resto de la historia es bien conocido.

En resumen, el éxito de Hitler en llegar al poder y en mantenerse en él lo explican la grave situación económica de su país en 1932, fruto a su vez de los errores de la posguerra (en gran parte de naturaleza económica), el programa de salvación nacional que prometía y su posterior acierto en levantar la economía alemana.

La posguerra y el establecimiento de un nuevo orden económico mundial

Anteriormente hemos visto cómo la perpetuación de un modelo económico basado en el nacionalismo y la rivalidad económica entre Estados, unido a las nefastas decisiones económicas adoptadas tras la primera guerra mundial y los devastadores efectos de la Gran Depresión, fueron, a su vez, las causas principales de la segunda guerra que asoló el continente. Ahora veremos cómo la perfecta comprensión de estos fenómenos, y las teorías de Keynes para salir de la Depresión y del desempleo, fueron la causa directa de un largo período de paz y prosperidad en Europa y de un resurgir del comercio internacional, esta vez con un marcado carácter multilateral. Y el comercio cuando es libre beneficia a todos, estimula el crecimiento y crea importantes vínculos entre naciones, con el consiguiente efecto estabilizador.

En efecto, ya al estallar la segunda guerra mundial los estadistas y economistas más brillantes eran conscientes de que el sistema de comercio imperante en el mundo llevaba en sí mismo el germen de la inestabilidad y la rivalidad entre naciones y que era necesario cambiarlo. La existencia de unos bloques comerciales cerrados existente desde comienzos de siglo, agravada por el

desacierto de las medidas económicas de posguerra, que separaron y aislaron todavía más los intereses económicos de las naciones, con elevaciones de aranceles y toda suerte de medidas autárquicas, eran los principales elementos configurantes de una situación que había que cambiar.

Se trataba de establecer un sistema de comercio entre los Estados de naturaleza abierta, en el que no existieran guetos y que fuera verdaderamente *multilateral*. Para ello eran necesarias tres condiciones: llevar a cabo un *desarme arancelario* general, establecer una cláusula de *no discriminación*, que obligase a dar el mismo trato a cualquier nación, y mantener un sistema de tipos de cambio estables. Esta necesidad era tan imperiosa que ya en 1941 se empezaron a gestar unas negociaciones, que tres años más tarde darían lugar a los famosos Acuerdos de «Bretton Woods», mediante los que se creó el actual orden económico mundial y, en particular, el Fondo Monetario Internacional, el Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (BIRD) —también conocido como Banco Mundial— y lo que posteriormente iba a ser el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT).

El acierto de los políticos y economistas promotores de estos Acuerdos, prácticamente anglosajones en su totalidad, fue extraordinario. Su preclaridad e iniciativas merecen toda clase de agradecimiento. Su trabajo representó la victoria definitiva sobre los «nacionalismos económicos» y las políticas de «empobrecer al vecino», que habían imperado en el período de entreguerras y, además, evitó el peligro de un posible regreso americano al aislacionismo, nada aconsejable para Europa, como ya sucediera tras la primera guerra mundial.

El primer problema que había que resolver fue el de la implantación de un mecanismo internacional de tipos de cambio estables, que acabara con la anterior cadena de devaluaciones competitivas y sus perniciosos efectos sobre el comercio. Para ello se creó el Fondo Monetario Internacional, cuyas misiones iban a ser generar estabilidad cambiaria, proporcionar liquidez monetaria a los Estados y vigilar sus políticas de ajuste.

El segundo problema consistía en definir y establecer las bases de una Organización Internacional de Comercio, algo que si bien no se consiguió con el diseño inicialmente previsto, daría lugar al GATT dos años más tarde (recientemente convertido en la Organización Mundial de Comercio). El objetivo perseguido era implantar un comercio verdaderamente mundial, en el que, como ya ha sido dicho, se iniciase un proceso de reducción de aranceles y no existieran discriminaciones entre Estados. Ello debía generar una gran estabilidad al permitir cubrir cualquier necesidad económica mediante el libre mercado y no ser necesario contar con imperios coloniales a la antigua usanza.

El tercer y último problema que hubo que resolver fue la reconstrucción de un continente devastado por la guerra. Para ello se creó el BIRD, que iría seguido unos años más tarde del Plan Marshall. En ambos casos, se trataba de una política totalmente distinta de la adoptada en el Tratado de Versalles,

cuyas lecciones habían sido aprendidas, pues ahora el objetivo era reconstruir Europa en su totalidad.

Estas tres instituciones han sido clave en el importante período de crecimiento y desarrollo económico de posguerra vivido no sólo en Europa, sino en todo el mundo no comunista (como es sabido, la antigua Unión Soviética, a la que en un principio también iba dirigido el Plan Marshall, y sus estados satélites siguieron derroteros muy distintos hasta hace muy pocos años). Su existencia, unida a la adopción en Europa de una serie de medidas de política económica orientadas a beneficiar al ciudadano, que dieron lugar a lo que se conoce como el «estado de bienestar», hizo que el viejo continente navegase muchos años por una derrota de prosperidad y estabilidad impensable anteriormente.

Hoy en día las instituciones de Bretton Woods han evolucionado hacia otros cometidos más acordes con la nueva situación mundial, pero a pesar de sus defectos siguen prestando un importantísimo papel al mundo.

El estado de bienestar

Cuando en el período de entreguerras se produjo la Gran Depresión, la ciencia económica no era capaz de explicar los motivos ni la forma de salir de ella hasta que Keynes demostró que una economía podía estar en equilibrio con desempleo y que si se quería lograr el pleno empleo los gobiernos debían gastar más, de forma que aumentase la demanda agregada nacional y con ella el crecimiento económico, lo que a su vez generaría más puestos de trabajo.

Las teorías de Keynes alcanzaron un enorme prestigio cuando Estados Unidos se decidió a aplicarlas mediante la política conocida como «New Deal» y consiguió salir de la depresión, arrastrando fuera de ella a los demás países.

Con las nuevas teorías, al terminar la segunda guerra mundial, los gobiernos comprendieron que debían gastar más que antes en inversiones, obras públicas y ¿por qué no? en favorecer a los ciudadanos. Con ello adquirieron un gran protagonismo económico frente al anterior liberalismo imperante y un nuevo papel de vigilante de la evolución de la economía de sus países.

Todo ello, unido a las grandes necesidades de inversión de la posguerra y, tal vez en parte, a la existencia del comunismo como contrapeso ideológico, hizo que fuera surgiendo una preocupación creciente por el trabajador y por el bienestar y seguridad de los ciudadanos. Como consecuencia, el gasto de los gobiernos en seguridad social (sanidad, pensiones, prestaciones por desempleo, etc.) y en obras públicas aumentó de forma muy notable. De este modo, el total del gasto público en los países europeos en la década de los 60 ascendía ya al 30 por 100 del PIB, habiéndose estabilizado entorno a un 50 por 100 en los últimos años. Esta cifra, realmente muy alta y en opinión de muchos economistas excesiva, da idea de la enorme importancia alcanzada por el sector público en las economías europeas occidentales en la actualidad.

Conclusiones

Los principales hechos acaecidos en Europa en este siglo presentan un conjunto de causas económicas sin las cuales no se entenderían o no se habrían producido.

La primera guerra mundial surge principalmente como consecuencia de un modelo de crecimiento económico basado en áreas económicas cerradas, en fuerte competencia unas con otras, al tiempo que el comercio exterior se convertía en el motor del crecimiento y del progreso, aumentaba la expansión alemana en el continente e Inglaterra sentía amenazada su flota, última garantía de su comercio con el Imperio y de su supervivencia como potencia.

La perpetuación de este modelo, unida a las erróneas decisiones económicas de carácter aislacionista, proteccionista y de revancha de los vencedores sobre los vencidos adoptadas al finalizar dicha guerra, así como a los efectos de la Gran Depresión, son las razones que explican el acceso de Hitler al poder, que desembocarían en la segunda guerra mundial.

Los Acuerdos de «Bretton Woods», por los que se crearon el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, y se dio pie a la creación del GATT, establecieron las bases de un largo período de crecimiento estable y desarrollo, basado en un comercio multilateral y sin discriminaciones entre todos los Estados, de importantes efectos beneficiosos y estabilizadores en las relaciones internacionales.

Las teorías económicas de Keynes contribuyeron decisivamente a que este período fuera muy fructífero en Europa, gracias a la asunción por los gobiernos occidentales de fuertes gastos en beneficio del bienestar y seguridad de los ciudadanos, que permitieron un considerable aumento del nivel de vida.



BIBLIOGRAFÍA

- RENOUVIN, Pierre: *La Crise Européene et la Première Guerre Mondiale.*
MAYNARD KEYNES, John: *Las consecuencias económicas de la paz.*
GARDNER, Richard: *La diplomacia del dólar y la esterlina.*

A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; la Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

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

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

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

LA CALIDAD EN DEFENSA

José Francisco PÉREZ OJEDA (Ing.)



Introducción



EN la actualidad nadie duda de que la calidad y las técnicas de calidad son aplicables prácticamente a cualquier sector de la sociedad, desde la gestión de una empresa de producción de bienes o servicios, hasta la gestión de cualquier grupo social o cultural, es decir a cualquier organización que implique relaciones sociales, porque la calidad se consigue mediante la formación, la información y la participación de todos.

Con relación a esto, cabe citar aquí las palabras de Akio Morita, presidente de Sony: «no hay ingrediente secreto ni fórmula oculta que sea responsable del éxito de las mejores empresas japonesas. Ninguna teoría, ni plan, ni política gubernamental hacen que una empresa triunfe, eso sólo lo pueden conseguir las personas. La misión más importante de un gerente japonés es desarrollar una sana relación con sus empleados, crear dentro de la sociedad comercial un sentimiento de familia, la sensación de que empleados y directivos comparten el mismo destino».

Evolución de la calidad

El concepto de calidad tal y como se entiende hoy día, surge en el siglo XX, aunque desde la antigüedad se observa la preocupación de los hombres por el trabajo bien hecho y por la necesidad de dictar normas relacionadas con el trabajo y asumir responsabilidades.

En la Edad Media las reglas de los gremios artesanales definían la calidad de las materias primas, la naturaleza de los procesos y la calidad de los productos acabados. Este espíritu altamente profesional disminuye durante los siglos XVIII y XIX con la Revolución Industrial; los trabajadores dejan de ser artesanos autónomos y sus vidas no dependen directamente de la vendibilidad de los productos que elaboran.

A finales del siglo XIX comienzan las producciones en serie, las fábricas se masifican y aparece la división del trabajo; el operario desconoce el destino final del producto en el que está trabajando y alguien posterior a él, en la cadena

de fabricación, comprueba que se cumplen las especificaciones (transmitidas de forma oral), la mayoría de las veces el patrón o algún operario de su confianza.

En el siglo XX es cuando surge el concepto actual de calidad. A comienzos de siglo, Taylor expuso su teoría en la que concibe al hombre como intrínsecamente ineficaz y perezoso que se motiva por el dinero, y para el trabajo, los sentimientos y personalidad del trabajador son poco importantes. Se separa la planificación de la ejecución, con lo que decae el concepto de profesionalidad.

La primera guerra mundial demostró que la causa que diferenciaba la efectividad del armamento alemán frente al aliado era que las tolerancias de fabricación de aquél eran muchos más estrictas. Finalizada la guerra, con la utilización masiva de mano de obra poco cualificada, y la exacerbación del taylorismo (incentivos a la cantidad de trabajo realizado), aparecen los inspectores claramente diferenciados de la mano de obra. Se inspecciona el 100 por 100 de los productos terminados y no los que están en fabricación ni la materia prima. El mayor tamaño de las empresas hace ver la necesidad de recoger las especificaciones de calidad por escrito, lo cual supone un gran avance.

Durante la segunda guerra mundial, las naciones contendientes sienten la necesidad de mejorar los procedimientos de fabricación del material bélico, para así aumentar la calidad de sus productos y evitar los enormes costes que su falta de uniformidad supuso en la primera guerra mundial. La producción en masa impide la inspección del 100 por 100 de los productos. En esta época, W. Shewart difunde en los Estados Unidos la aplicación de los métodos estadísticos al control de calidad, extendiéndose su aplicación a todas las empresas importantes, el ejército norteamericano publica sus *Military Standard* para la recepción de sus compras. Ya se puede decir que aparece el concepto de calidad como «conformidad con las especificaciones».

Después de la segunda guerra mundial se desarrollan las técnicas de fiabilidad (hay que prever la vida útil de los productos). Con la implantación de las técnicas de fiabilidad y el avance durante la guerra del sector nuclear, la aeronáutica y la defensa, se hace necesario asegurar que el producto satisfaga los requisitos de calidad; se desarrolla así el concepto de «aseguramiento de la calidad» y con él la primera definición oficial de calidad: «aptitud para el uso».

A partir de la década de los 60, Japón y Occidente se distancian en lo que respecta a la calidad. En Occidente predomina la idea de la calidad como aseguramiento y en las empresas se crean departamentos de ingeniería de calidad, ingeniería de la fiabilidad e ingeniería de procesos; éste último departamento encaminado a la mejora de la calidad de los procesos, si ésta es buena, la calidad del producto está asegurada. En este período se presta especial atención a la prevención; resulta más barato prever los fallos que corregirlos.

Unido al aseguramiento de la calidad, surge la idea de la auditoría de la calidad para comparar los aspectos de la calidad con la norma, reflejada en el «Manual de Calidad de la Empresa». En los Estados Unidos de América,

Feigenbaum introduce el concepto de control total de la calidad, es decir se amplía el control de calidad a otros departamentos de la empresa (compras, ingeniería, ventas, etc.) y se potencia la actuación de los servicios posventa como una realimentación de datos sobre calidad. En una palabra, el control de calidad se transforma en gestión de la calidad con una fuerte incidencia en la política general de la empresa. W. Edwards Deming concibe la calidad como «un grado predecible de uniformidad y fiabilidad a bajo costo y adecuado a las necesidades del mercado».

Japón, por su parte, se acerca a la concepción de la calidad desde el enfoque humano y comienza a incorporar a todo el personal de sus fábricas a la mejora de la calidad.

La Ley de Pareto dice que un 20 por 100 de las causas originan el 80 por 100 de los efectos. Para resolver estas pocas causas se implantan grupos de mejora, integrados por personal cualificado y estructurado que tratan temas planteados por la dirección, y para el 80 por 100 de las causas restantes, que originan el 20 por 100 de los problemas, se implantan los círculos de calidad integrados por voluntarios de los niveles más operativos de la empresa, y es el propio grupo quien determina el problema que hay que resolver.

La gestión de la calidad es denominada en Japón *Company Wide Quality Control* (CWQC), control de la calidad en todo el ámbito de la empresa, abarcando a todos y cada uno de los miembros de ella; es lo que hoy conocemos como «calidad total» y que define la calidad como la «satisfacción del cliente».

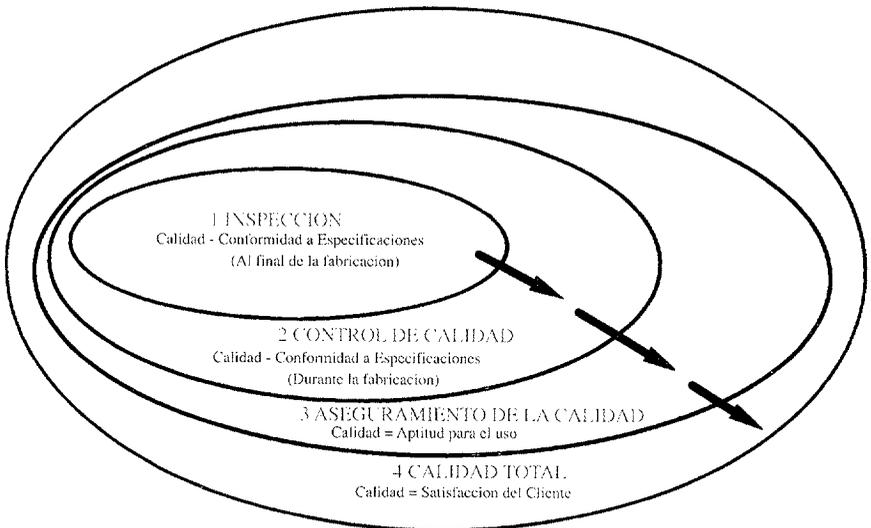


Figura 1: Evolución del concepto calidad.

te»; apareciendo conceptos y técnicas que permiten aplicar la gestión de la calidad en el sector servicios.

A comienzo de los 80 se produce un acercamiento de Occidente a Japón teniendo en cuenta el factor humano en la calidad, provocado principalmente por el auge que los productos japoneses han tenido en el mercado. Japón amplía en esta década el concepto CWQC al grupo, como ente superior a la empresa, y que alcanza a proveedores, distribuidores, transportistas, representantes, etc.

En la actualidad, la definición de calidad como «satisfacción del cliente» tiene plena vigencia.

Modelos de gestión de calidad

A partir de la década de los 40, en que el ejército norteamericano publicó sus *Military Standards* (normas MIL), para aplicación en inspecciones de recepción de sus compras, fueron apareciendo distintas normas (por ejemplo, las DIN en Alemania) y comités internacionales de normalización.

A finales de los 50 el departamento de Defensa de los Estados Unidos de América publica la norma MIL-Q9858 (requisitos de un programa de aseguramiento de la calidad).

Mediante la firma del acuerdo de normalización STANAG 4108, la OTAN promulga las *Publicaciones Aliadas de Aseguramiento de la Calidad* (AQAPs), cuyas versiones españolas son las *Publicaciones Españolas de Calidad* (PECAL).

Actualmente, la Organización Internacional de Normalización ISO es la más arraigada y ha publicado las Normas ISO 9000 sobre modelos de aseguramiento de calidad, gestión de calidad, elementos de los sistemas de calidad y guías de uso y selección de dichas normas.

Desde finales de los 80, las empresas, para ser competitivas, necesitan demostrar a sus clientes que los sistemas de calidad implantados garantizan la calidad de los productos y servicios que suministran, y para hacerlo se apoyan en las normas existentes y en los organismos nacionales de certificación estos últimos aseguran, mediante la correspondiente certificación, que la empresa cumple con los requisitos de una determinada norma. En España, el principal organismo de certificación en el ámbito civil es AENOR (Asociación Española de Normalización), que certifica según normas ISO, siendo la DGAM (Dirección General de Armamento y Material), a través del Área de Inspecciones Industriales, el organismo certificador dentro del ámbito del Ministerio de Defensa y que certifica a las empresas según normas PECAL.

Política OTAN sobre la calidad y su aseguramiento (extraído de la PECAL 100)

La capacidad de defensa de las naciones miembros de la OTAN depende, en gran medida, de la calidad de sus sistemas de armas, por lo que debe asegurarse mucho antes de su entrega por los contratistas de Defensa. El tiempo y costes empleados en el desarrollo de los modernos y complejos sistemas de armas exigen que al comprador se le otorgue el derecho a tener una visión completa, tanto del diseño como de las actividades de producción de sus contratistas, para poder tener confianza en los sistemas de armas resultantes, ya que, por su complejidad, son cada vez menos verificables mediante inspección, y las pruebas de inspección o aceptación final no pueden, a veces, valorar características técnicas tales como fiabilidad, ni únicamente los controles del comprador pueden asegurar la calidad del producto. Es esencial que el contratista y el comprador tengan objetivos congruentes. El control eficaz de la calidad es vital en la prevención y detección de errores y discrepancias. Esta actividad debe iniciarse lo antes posible en las fases de diseño, desarrollo y la fabricación, a fin de reducir costes de producción y, por consiguiente, mejorar las economías en el suministro de productos a las unidades operativas militares de las naciones de la OTAN.

Normas OTAN de calidad

Para tener confianza en la calidad del producto adquirido, las naciones de la OTAN han desarrollado sus propios sistemas nacionales para el aseguramiento oficial de la calidad. La gama de actividades relacionadas con estos sistemas puede incluir la evaluación (auditoría) de la capacidad de la calidad de contratistas potenciales y la supervisión de las actividades relacionadas con los contratos al nivel adecuado.

Como se dijo antes, mediante la firma del STANAG 4108 se promulgan las *Publicaciones Aliadas de Aseguramiento de la Calidad*, cuya versión española son las PECAL.

De acuerdo con el objetivo, existen dos tipos de PECAL:

- a) Contractuales.
- b) Guías de aplicación.

Las de tipo contractual exigen que el contratista proporcione evidencia objetiva del establecimiento, aplicación y mantenimiento (al día) de aquellos elementos del sistema de la calidad, relacionados con el contrato, que sean necesarios para dar la suficiente confianza de que el producto cumple los requisitos del contrato.

Para apoyar la normalización internacional, el grupo AC/250 de la OTAN ha tomado la decisión de adoptar las normas ISO como base para la adquisición de material de Defensa. Por tanto, la serie de PECAL contractuales incluye todos los requisitos de la correspondiente norma ISO, más los suplementos OTAN que son necesarios.

Documentación de calidad empleada en el Ministerio de Defensa

- PECAL 100: Guía general OTAN de aseguramiento de la calidad.
- PECAL 110: Requisitos OTAN de aseguramiento de la calidad para el diseño, desarrollo y producción.
- ISO 9001: Sistemas de la calidad. Modelo para el aseguramiento de la calidad en la producción, el diseño, el desarrollo, la instalación y el servicio posventa.
- PECAL 119: Guía OTAN para la aplicación de las PECAL 110, 120 y 130.
- ISO 9000-2: Normas para la gestión de la calidad y el aseguramiento de la calidad. Parte 2: Reglas generales para la aplicación de ISO 9001, ISO 9002 e ISO 9003.
- PECAL 120: Requisitos OTAN de aseguramiento de la calidad para producción.
- ISO 9002: Sistemas de la calidad. Modelo para el aseguramiento de la calidad en la producción, el desarrollo, la instalación y el servicio posventa.
- PECAL 130: Requisitos OTAN de aseguramiento de la calidad para inspección y ensayo.
- ISO 9003: Sistemas de la calidad. Modelo para el aseguramiento de la calidad en la inspección y los ensayos finales.
- PECAL 131: Requisitos OTAN de aseguramiento de la calidad para inspección final.
- PECAL 150: Requisitos OTAN de aseguramiento de la calidad para el desarrollo *software*.
- PECAL 159: Guía OTAN para la aplicación de la PECAL 150.
- PECAL 170: Guía OTAN para un programa de aseguramiento oficial de la calidad.
- ISO 8402: Gestión de la calidad y aseguramiento de la calidad. Vocabulario de la calidad.
- ISO 10012-1: Requisitos de aseguramiento de la calidad de los equipos de medida. Parte 1: Sistema de confirmación metrológica de los equipos de medida.

Figura 2: Documentación de calidad OTAN.

Calidad y mejora continua (extraído de la PECAL 100)

Es evidente que los conceptos modernos sobre gestión de la calidad, que permiten una mejora continua de los procesos y del producto, se están adoptando gradualmente por la industria, incluidas las empresas relacionadas con Defensa, y por los gobiernos (Administración). La gestión de la calidad como criterios, tecnología y forma económica de gestionar los recursos se ha convertido en un concepto que se centra en la mejora continua a todos los niveles de una organización.

La gestión de la calidad es aplicable a todas las funciones y niveles de una organización, y debe establecer un equilibrio entre el control, el aseguramiento y la mejora de la calidad. Corresponde a los gobiernos (Administración) y a la industria, buscar continuamente los mutuos beneficios derivados de una gestión de la calidad sistemática y equilibrada.

Por otra parte, cabe citar aquí que la nueva Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, en sus artículos 18 y 19, cita: «la solvencia técnica de los contratistas de la Administración se acreditará, además de por otros medios, por las medidas empleadas por dichos contratistas para asegurar la calidad por certificaciones establecidas por los institutos o servicios oficiales u homologados encargados del control de calidad y que acrediten la conformidad de artículos bien identificados con referencia a ciertas especificaciones o normas, y por indicación de los técnicos participantes en el contrato, especialmente aquellos encargados del control de calidad».

Los modernos conceptos de la calidad se ocupan principalmente de las causas de la ineficacia y el despilfarro, y aumentan la satisfacción de los clientes (usuarios), tanto externos como internos (dentro de una organización, cada función es «cliente de la anterior y proveedor de la siguiente»). El concepto de la mejora continua se considera tan importante como el control de la calidad y el aseguramiento de la calidad. Cualquier sistema de gestión de la calidad debe abarcar los tres conceptos.

Calidad en la Administración

Parece lógico pensar que, si la Administración puede y debe promover y exigir entre sus contratistas que tengan y mantengan sistemas de calidad, ella misma los implante en sus propias organizaciones; la relación con aquéllos, y entre organizaciones dentro de la propia Administración, será con ello más fluida y contribuirá a reducir los costes de calidad (mejor dicho, costes de no calidad).

Implantación de un sistema de calidad

Según la Norma ISO 8402, sistema de la calidad se define como: «estructura organizativa, procedimientos, procesos y recursos necesarios para implantar la gestión de la calidad».

Para implantar un sistema de calidad son necesarias cuatro acciones fundamentales:

- 1.º Crear un entorno adecuado.
- 2.º Crear la estructura necesaria.
- 3.º Impartir formación.
- 4.º Generar resultados.

El proceso de implantación tiene cuatro etapas básicas:

- 1.ª Preparación: Crear un entorno adecuado que favorezca el cambio cultural necesario, crear los mecanismos de soporte e identificar necesidades.
- 2.ª Planificación: Programar la implantación (objetivos, estrategias, recursos, etc.).
- 3.ª Desarrollo de la experiencia piloto: Implantar grupos de mejora y/o trabajo, o cualquier otro tipo de grupo a nivel restringido que comience a generar resultados (análisis de indicadores de calidad).
- 4.ª Extensión: A la vista del resultado de la experiencia piloto, hacer las adaptaciones oportunas y crear los sistemas que aseguren la continuidad, haciéndolo extensivo a toda la empresa.

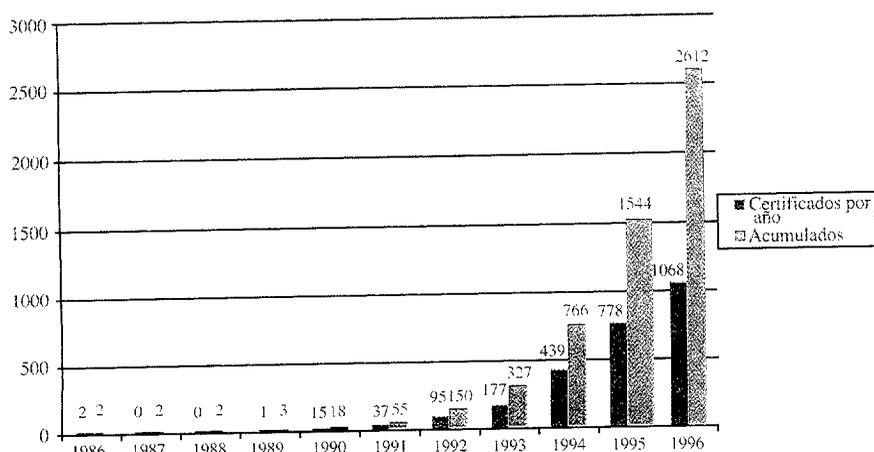


Figura 3: Gráfico de empresas certificadas en España, según Normas ISO 9000.

Una experiencia en la Base Naval de Mayport

Lo que se describe a continuación está extraído de un artículo publicado en la revista de calidad «Quality Progress», en su número de julio de 1995; es un ejemplo de la implantación de un sistema de gestión de la calidad en un organismo de la Administración, y sirve además para dar una somera visión de algunas de las herramientas de gestión de la calidad y de su aplicación.

Para que las iniciativas tomadas hacia la implantación de calidad en una organización antigua tengan éxito deben cambiar muchas cosas; fundamentalmente, su forma de trabajo y su estructura y quizá sus prioridades.

Un ingrediente esencial para el éxito es un inquebrantable compromiso de la dirección en llevar a cabo las modificaciones necesarias en la organización. Por este motivo, en 1989 las autoridades civiles y militares del Departamento de la Armada de los Estados Unidos crearon una comisión para mentalizar a sus 3.000 mandos de la necesidad de llevar a cabo esos cambios fundamentales. Según el Instituto Federal de la Calidad, ninguna otra organización de este tamaño en el mundo ha hecho tanto para infundir el concepto de la calidad en todas sus actividades.

Dentro de la Armada de los Estados Unidos de América abundan los ejemplos de los éxitos conseguidos gracias al esfuerzo efectuado en materia de calidad.

El caso de la Base Naval de Mayport, en Florida, es especialmente significativo, pues se ha implantado un sistema de calidad total en dos años, llegando a ser finalista para el Premio Presidencial a la Calidad.

Se comenzó la implantación en 1992; en 1993 y como ejercicio se presentó al Premio Gobernador del Estado de Florida a la Calidad. Este premio reconoce a las organizaciones públicas o privadas que han obtenido más altos niveles de calidad en prestación de servicios. Los criterios de concesión están basados en el Premio Nacional a la Calidad «Malcolm Baldrige».

Con ánimo de aprender sobre los estándares y normas establecidas por la industria privada, y además poder obtener una referencia para conocer los resultados del esfuerzo llevado a cabo en la Base Naval, el capitán de navío R. Timothy Ziemer, jefe de la Base, y el capitán de corbeta Jeanne McDonnell, coordinador de calidad, enviaron la inscripción al Premio Presidencial a la Calidad 1995, quedando entre los 10 finalistas.

Historia de la base

En 1992 la base estaba formada por dos bases separadas, una naval y otra aérea; el capitán de navío Ziemer trabajó para unificar las funciones que estaban duplicadas.

La base emplea a 13.000 militares y 1.300 civiles con viviendas para 1.300 familias. Anualmente se producen 900 movimientos de buques y 156.000 tomas y despegues. El impacto de la base en la economía local es de 1,3 millardos de dólares anuales.

Como piloto de helicópteros y posterior jefe de escuadrilla, Ziemer no estaba preparado para las miles de decisiones que como jefe de la Base debía tomar. Desempolvó sus copias del libro «Fin de la Crisis», de E. Deming, y «Métodos de Gestión de Deming», de Mary Walton, y releyó sus apuntes del curso en el que se le había introducido a las nuevas técnicas de calidad en la Armada, llamado TQL (*Total Quality Leadership*), Dirección de la Calidad Total, basada en los criterios de Deming.

TQL se define como: «la aplicación de métodos cuantitativos y el conocimiento de las personas para evaluar y mejorar; (a) los materiales y servicios suministrados a la organización; (b) todos los procesos importantes dentro de la organización, y (c) conocer las necesidades del usuario final, ahora y en el futuro».

El curso sobre TQL proporcionó a Ziemer dos ideas fundamentales: primera, los cambios llevan tiempo y no son posibles sin la apropiada educación y entrenamiento, y segunda, los cambios en la forma de tomar las decisiones, en la forma de trabajar y en la forma de relacionarse las personas, requieren preparación y práctica.

Trazando un nuevo rumbo

Para dar el primer paso hacia la calidad, el capitán de navío Ziemer y su jefatura crearon un comité de calidad para acometer las siguientes tareas:

- Inscripción del personal en los cursos de TQL de la Armada.
- Identificar clientes (usuarios), procesos críticos e indicadores de calidad.
- Desarrollar sistemas de realimentación del grado de satisfacción del cliente y establecer servicios estándar.
- Formación de equipos.
- Desarrollo de un plan estratégico que cubra los requisitos de los clientes (usuarios) y de la organización.

En todas partes de Mayport se comenzó a aplicar TQL, tanto en los trabajos esenciales, por ejemplo las operaciones aéreas, como en cuestiones de «calidad de vida» como guarderías.

Se emplearon muchos tipos de herramientas de TQL, entre las que cabe destacar:

Benchmarking

(Herramienta de mejora consistente en comparar el funcionamiento de un sistema con el de otra organización y compartir las mejores prácticas). Por ejemplo, el personal de Mayport visitó un arsenal en Point Mugu para aprender su reconocido programa de gestión de materiales peligrosos. Puesto que casi todo el mundo en la Base utiliza en mayor o menor medida materiales de estas características, era urgente tener el problema bajo control. Cada almacén de escuadrón o buque tenía su propio inventario de materiales peligrosos; Ziemer hizo que uno sólo los gestionara, los distribuyera, evitara los vertidos en el puerto, etc. Ahora, cuando alguien necesita disolvente, laca o cola, etc., remite una solicitud al almacén y se le sirve en 45 minutos, y cuando ha terminado solicita una paquetera al almacén, que le retira el material sobrante para su reutilización. La aplicación del programa encontró cierta resistencia inicial, pues muchos perdieron el control de sus recursos al centralizarse el almacenamiento y distribución, algunos guardaron algo para «tiempos difíciles», pero la promesa de pasarles revista y la entrega dentro del plazo de una hora acabó por convencerlos. El programa, que se aplicó inicialmente en las instalaciones en tierra, ahora se ha extendido a los buques, como por ejemplo el *USS Saratoga*. Este proceso de mejora ha ahorrado 1,7 millones de dólares en dieciocho meses.

Brainstormig

(Tormenta de ideas: Herramienta de mejora utilizada en las técnicas de análisis y solución de problemas mediante la que se estimula un clima en el que surge la creatividad y se producen ideas con las que se sacan a relucir una serie de problemas ocultos). Esta herramienta es utilizada profusamente en la Base de Mayport; por ejemplo, con ella se detectaron y resolvieron problemas relativos a la asistencia al personal y sus familias.

Análisis de las impresiones de los usuarios

(Grado de satisfacción del cliente). Por ejemplo, se preguntó sobre la comida en los comedores de la Base, para que los usuarios calificaran de 1 a 5 cuestiones como tamaño de las raciones, presentación, limpieza, etc. Otra área que se mejoró mediante esta técnica fue la de seguridad ciudadana, consultando a residentes, personas que trabajaban en la Base y a oficiales de policía.

Recogida y análisis de datos

Esta herramienta de mejora fue definitiva para determinar las causas reales de los problemas de tráfico aéreo en la Base de Mayport. Los escuadrones de helicópteros se vieron afectados por aviones en tránsito que provocaban problemas en el adiestramiento y en la seguridad de aquéllos. Un equipo de operaciones aéreas entrevistó a los pilotos e identificó el problema; se demostró que los aviones de ala fija estaban obligando a los helicópteros a prolongar su tiempo de vuelo de cualificación; cuando los helicópteros y el avión volaban en condiciones VFR (*Visual Flight Rules*), Reglas de Vuelo Visual, aquéllos empleaban dos horas en hacer lo que se debería hacer en una, lo cual se traducía en un consumo extra de combustible. El equipo descubrió que la situación se daba sólo en la pista principal y una o dos veces al mes; con esta información se tomó la decisión de limitar el número de aviones de ala fija en condiciones VFR, si tres o más helicópteros estaban ya en dicha situación.

Análisis de indicadores

(Indicador: cualquier índice o medida que proporcione una visión del nivel de calidad alcanzado a lo largo del tiempo). La Base Naval de Mayport utiliza indicadores que se determinaron durante la fase de planificación de la implantación, cuando se definieron los procesos críticos. Algunos indicadores se extrajeron de estándares de la Armada estadounidense, tales como, por ejemplo, tiempo de respuesta del servicio de contraincendios. Todos los datos son recogidos y mantenidos en una base de datos por el oficial de TQL. Actualmente, se emplean 118 indicadores que se refieren a procesos productivos y a prestaciones de servicios, utilizándose para identificar problemas, implantar acciones de mejora, analizar la satisfacción de los usuarios y para planificaciones futuras.

Avante toda: de calidad cero a calidad total en 24 meses

¿Qué hicieron los jefes de la Base para acelerar el proceso de implantación y cómo fueron capaces de soportar relevos en la jefatura sin que decayera la calidad? Para ello hay muchas explicaciones:

- Era necesario cambiar.
- La base naval seguía las directrices generales de la Armada.
- Se destinó como coordinador de TQL al jefe apropiado.
- El jefe se comprometió y participó personalmente.
- La presentación al Premio Presidencial a la Calidad sirvió de estímulo.

- Todas las personas de la organización tenían un conducto por el que elevar sus sugerencias.
- Se emplearon todos los recursos disponibles.
- Se establecieron grupos interdepartamentales para involucrar al personal a todos los niveles.
- Se compararon procesos críticos con otros organismos.
- Se apoyó y se recibió el apoyo de otros organismos de la Administración.
- Se compartieron los éxitos.

La calidad en el Ministerio de Defensa

La integración de España en la OTAN trajo como consecuencia que el Ministerio de Defensa fuese pionero en la introducción y certificación de la calidad en la industria, habiendo contribuido decisivamente a la difusión de la calidad en España, siendo la DGAM, a través del Área de Inspecciones Industriales de la Subdirección General de Inspección y Servicios Técnicos, la encargada de ejecutar la política de calidad en el ámbito de la industria de la Defensa. Posteriormente, impulsada por el Ministerio de Industria y estimulada por la integración en la Comunidad Económica Europea, se ha extendido a toda la industria, incluido el sector servicios.

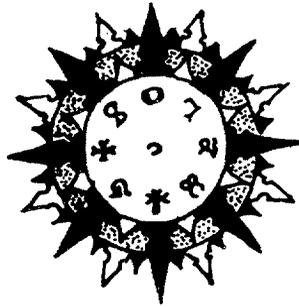
Como se dijo antes, la Administración (en este caso el Ministerio de Defensa), debe también implantar sistemas de calidad en sus organismos y dependencias; cabe citar aquí la labor efectuada por el Área de Inspecciones Industriales para el asesoramiento en la implantación de sistemas en:

- Centros de Mantenimiento de Sistemas Acorazados de Villaverde (Madrid) y Segovia (CMSA, n.º 1 y n.º 2) del Ejército de Tierra; estos centros han sido certificados según norma PECAL 120.
- Están en fase de implantación en ISEMER y 2.º Escalón de Mantenimiento de la Flotilla de Aeronaves de la Armada, en la Base Naval de Rota.
- Se acometerá en breve la implantación en el Centro Logístico del Ejército del Aire (Maestranza Aérea de Madrid).

Conclusiones

La calidad, como criterio que implica hacer las cosas bien y a la primera, debe extenderse a todos los ámbitos de la sociedad; la Administración, y en nuestro caso el Ministerio de Defensa, debe exigirla a sus contratistas e implantarla en su organización, para lo cual debe fomentarse y estimularse desde los niveles apropiados.

En este punto, me viene a la memoria un artículo titulado *La calidad como virtud* (revista «A. Económica», dic. 95), en el que, entre otras cosas, se decía: «La calidad es la permanente búsqueda del perfeccionamiento; por tanto, sinónimo de virtud, y ésta se alcanza poniendo en juego todas nuestras capacidades con no pocos sacrificios. Por esta razón, quien busca la calidad está asimismo tratando de hacer el bien y promoviendo el bien de los demás».



BIBLIOGRAFÍA

- Prontuario Gestión de la Calidad*. Edición Grupo INI (1992).
PECAL 100, del Ministerio de Defensa (1995).
GARCÍA MARTÍN, Vicente: *La calidad como virtud*. «A. Económica» (diciembre 1995).
BOBBIE, Ryan: *Naval Station Jump-Stars Quality*. «Quality Progress» (julio 1995).
Forum Calidad (marzo 1997).

TEMAS PROFESIONALES



LA MANIOBRA EN LAS FRAGATAS CLASE SANTA MARÍA

Introducción



El propósito de estas líneas, que incluyen las sugerencias de varios comandantes, es el de iniciar un archivo de experiencias que pueda alimentarse con futuras aportaciones y plasmarse en el capítulo de un libro de texto de la asignatura de Maniobra en la Escuela Naval Militar, para que el afortunado oficial que vaya destinado a uno de estos buques no tenga que recurrir a una revista extranjera para conocer la maniobra de una fragata española. La Armada siempre ha tenido grandes maniobristas, y en el recuerdo quedan las atracadas en el muelle de torpedos de la ENM de los destructores *José Luis Díez* y *Antequera*, cuando el jefe de máquinas sacaba la cabeza por la escotilla, esperando la orden de dar atrás toda, para que el comandante dejase el barco clavado en su lugar de atraque, o algunos años más tarde cuando causaban admiración en Cartagena los *Cinco Latinos* al desatracar del muelle de la E. N. «Bazán» y salir de la dársena del arsenal dando atrás, cruzando su estrecha bocana. Hoy día los mandos son escasos y más de un comandante se vuelve *excesivamente prudente*, desaprovechando así las cualidades maniobreras de su barco, costándole al erario unas cifras respetables en remolcadores civiles, lo cual no quita que en un momento dado sea necesario;

pero no olvidemos que el *ojo marinero* del comandante es el producto de la inteligencia, conocimiento de su buque, de la mar y los factores que intervienen en la maniobra, y que la reputación de un barco se debe en parte a la habilidad con que realiza las maniobras, en especial aquellas en las que tiene muchos espectadores, como son las atracadas y desatracadas.

Las primeras atracadas

Hace ya algunos años cayeron en mis manos dos artículos, de la revista «Proceedings», del capitán de fragata John J. Becker, experto maniobrista de la Marina de los Estados Unidos, que se titulaba *Handling the FFG-7*. Optimista de mí, guardé el artículo por si sonaba la flauta y tenía la suerte de mandar alguna de las fragatas clase *Santa María*. La diosa Fortuna, siempre caprichosa, sonrió en esta ocasión y la Armada me asignó el mando de la quinta de la serie, la *Navarra*; y así, tras efectuar el preceptivo curso para comandante de dos semanas de duración sobre el sistema de combate en el CPT-CIA, y otro, más corto, de una semana en la ESEPA, sobre la propulsión y servicios del buque, me vi a bordo de uno de los mejores con que cuenta la Armada, dispuesto a convivir durante una semana con el comandante saliente. Afortunadamente la fragata estaba operativa y salimos a la mar de lunes a viernes con el personal del CEVACO para adiestrar a la dotación. Cuando llegó la fecha del relevo, el 29 de noviembre, el dios Eolo, celoso por los favores de su compañera Fortuna, donde había habido calma chicha anteriormente desató un viento de 35 nudos de Levante. Así que después de la sencilla ceremonia de relevo en la cubierta de vuelo todo el mundo miraba al nuevo comandante que debía maniobrar para entrar en la Base Naval de Rota, base que tiene el puerto menos protegido y más abierto a los vientos de todos con los que cuenta la Armada. El lugar de atraque elegido era por la proa del portaaviones *Príncipe de Asturias*, por lo que para no salir en el «Diario de Cádiz» al día siguiente ni pasar a la historia como el comandante de más breve mando, decidí, por primera vez en mi vida, tomar práctico y remolcadores. Debo confesar, no obstante, que al dirigirme al lugar de atraque asignado, me sorprendió la buena maniobrabilidad del barco a baja velocidad y la pronta reacción de las UPAs (unidad de propulsión auxiliar) que nunca había experimentado, en mis mandos anteriores (un dragaminas y un submarino), buques con dos hélices tradicionales y que en nada se parecían al complicado sistema de propulsión de una FFG-7, donde el comandante se ve obligado a componer mentalmente un polígono de vectores en cada orden.

Cuatro días más tarde salíamos para Yugoslavia, para participar en la operación SHARP GUARD; el viento había rolado al NW y bajado a fuerza 2, por lo que la *Navarra* salió de la ratonera sin remolcadores, siguiendo la reco-

mendación del comandante de la *Victoria* de abrir la popa del muelle al máximo posible, por su tendencia a caer a estribor al ir atrás. Tres días después entraba en Nápoles con buen tiempo y atracaba sin remolcadores Er. al muelle de la estación marítima, por la proa de la *Numancia*, a la que iba a relevar. Hasta aquí todo iba bien y el barco parecía que obedecía las órdenes, dictadas de acuerdo con el artículo del «Proceedings», única fuente de información que conocía, pues en ningún libro de maniobras se explica cómo se efectúa la de un buque con una gran hélice que siempre gira dextrógira, y dos más pequeñas retráctiles debajo del puente que giran 360° pero con limitaciones al trabajar en pareja o tándem. Una vez efectuado el relevo con la *Numancia*, llegó 48 horas más tarde la orden de salir a la mar para la zona de patrulla. La *Navarra* seguía atracada por estribor al citado muelle, por su popa dos pequeños mercantes y, por la popa de éstos y atracado en punta en el extremo del muelle, el destructor francés *La Motte-Picquet*. Comienzo la maniobra con práctico a bordo y sin remolcadores; desgraciadamente no se podía abrir la popa todo lo que me hubiese gustado por haber bajos fondos a 100 metros del pretíl del muelle, así que comienzo a dar atrás con las dos UPAs orientadas en marcación 180, debiendo recorrer de esta guisa unos 500 metros para poder revirarme en la gran dársena exterior. Desafortunadamente la popa comenzó a caer lentamente hacia estribor, y en esta ocasión, por primera y última vez a lo largo del mando, seguí al pie de la letra la recomendación del práctico, que se pone nervioso y me dice que dé atrás despacio con la hélice principal, pensando que así la popa caería a babor (la orden correcta hubiera sido *toda la caña a Er. Avante 3*). El efecto fue todo lo contrario, pues este barco tiene la hélice de palas reversibles y siempre gira dextrógira: la proa se aproximó más aún al destructor francés y el extremo de la afilada y lanzada proa de la *Navarra* abatió el torrotito galo sin mayores consecuencias, lo que me produjo un amargo sabor de boca y la firme determinación de que esto no me volvería a pasar. Una botella de fino jerezano enviada en Tolón al comandante de *La Motte-Picquet*, al entrar en este puerto más adelante, sellaría el pequeño incidente.

Una vez en la zona de patrulla de Durres, frente a Albania, aprovechando el buen tiempo y el nulo tráfico mercante, me dediqué a hacer algo que durante la semana del relevo no me estuvo permitido, y que por lo apretado del calendario tampoco había tenido oportunidad de practicar: fondear una línea de cajas de madera, creando un muelle imaginario y sobre él hacer todo tipo de atracadas y maniobras de forma exhaustiva, tomando nota del comportamiento de la *Navarra* con distintos regímenes, ángulos de caña, orientación de las UPAs, etcétera, hasta tomarle el pulso al barco y conocer todas sus posibilidades y reacciones al dedillo. Estos ejercicios me vinieron muy bien, al permitirme en la siguiente escala, Brindisi, salir de la estrecha dársena interna sin práctico ni remolcadores, costumbre que ya no abandonaría el resto del mando.

¿Cómo son las fragatas clase *Santa María*?

Como se ha apuntado antes, las FFG-7 son unas fragatas atípicas en lo que a propulsión se refiere, nacidas de la idea del almirante Zumwalt, antiguo jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos, de un barco económico denominado PF o *Patrol Frigate* y, posteriormente, FFG-7. La podríamos denominar *Fragata III*, pues tiene tan sólo una unidad de todo (una hélice, un ancla, una RHIB, etcétera), aunque la adición de las dos pequeñas hélices auxiliares UPAs le permitan, en conjunción con los 41.000 CV de sus dos turbinas de gas LM 2500 y la gran hélice de paso variable, prestaciones asombrosas, una vez comprendidos y asimilados los conceptos de su maniobra, que podemos resumir así:

- Las UPAs mueven la proa; la hélice y el timón la popa, estando el punto de giro localizado bajo el puente.
- El buque necesita al menos tres nudos para que obedezca al timón.
- Las UPAs deben trabajar en pareja y casi siempre en oposición a la hélice principal.

Si observamos los principios anteriores veremos que la FFG-7 es asombrosa, pues reacciona instantáneamente, se desplaza lateralmente (cangrejea), y a pesar de tener un solo eje principal gobierna aceptablemente dando atrás. Al ser su hélice dextrógira, cae mucho mejor hacia babor que hacia estribor y, por ese mismo motivo, atraca mucho mejor estribor al muelle y lógicamente desatraca mejor estando babor al muelle; por ello es importante tener en cuenta si el viento sopla del muelle o no, si se puede, para elegir la banda adecuada de atraque.

Otra especial característica de estas fragatas es la excelente visibilidad de la proa y la nula visión de la popa desde el puente, pues ésta queda totalmente oculta por el *cajón* del hangar, aunque esta deficiencia puede ser suplida con un espabilado oficial de maniobra a popa que sea capaz de dar la distancia correcta para librar la invisible cubierta de vuelo, cuyas dimensiones son superiores a una pista de tenis. No obstante, las antenas de látigo colocadas encima del hangar dan una precisa indicación de la velocidad de caída de la popa, algo muy útil. Pensemos que desde el puente hasta la popa tenemos unos 100 metros, a los que hay que sumar los 40 del castillo (ver figura 1). En este mismo puente se lleva el control no sólo de la caña, sino también de la velocidad, por medio de una sencilla palanca que moviéndola hacia proa permite alcanzar 29 nudos avante con las dos turbinas arrancadas, y llevándola hacia popa hasta 15 nudos atrás, sin tiempos muertos de reacción. El paso y las revoluciones de la hélice (ver tabla 1) se introducen solos de forma automática gracias al control programado; de esta forma se eliminan las incómodas órdenes a máquinas y los malentendidos de los telégrafos. En la misma

FRAGATA CLASE FFG-7

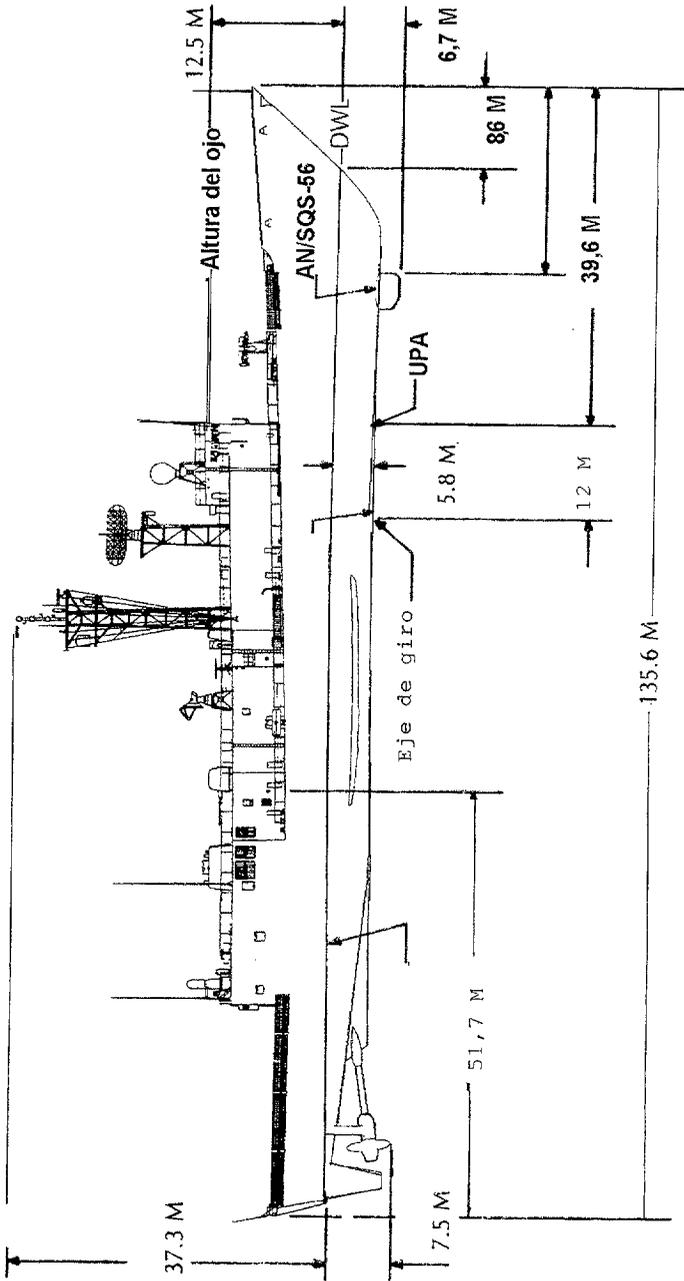


Figura 1.

RELACIÓN ENTRE VELOCIDAD, RPM, PASO DE HÉLICE Y POTENCIA							
UNA TURBINA				DOS TURBINAS			
VELOCIDAD	RPM	PASO	POTENCIA%	VELOCIDAD	RPM	PASO	POTENCIA%
25	144	23.4	74.5	29	180	23.4	78.0
20	109	23.4	58.3	25	144	23.4	59.3
15	78	23.4	43.9	15	75	23.4	30.0
10	55	23.4	23.5	10	50	23.4	12.0
7	40	23.4	10.1	7	44	16.6	5.1
5	37	17.2	5.1	5	53	11.3	5.1
PARA	45	1.3	5.1	PARA	58	1.3	5.1
-5	37	-14.7	14.9	-5	31	-14.7	5.3
-10	72	-14.7	46.4	-10	73	-14.7	32.4
-	-	-	-	-15	113	-14.7	50

Tabla 1.

consola del puente existe un dispositivo adicional, el freno del eje, que inmoviliza el giro de la hélice cuando la palanca de velocidad está en *Para*, el eje con menos de 75 rpm y la hélice con paso cero. Este dispositivo es especialmente útil cuando se está terminando de atracar por babor, pues así evitamos que la popa se abra inadvertidamente a estribor, ya que la enorme hélice de cinco metros de diámetro siempre gira de forma dextrógira, y concretamente a 58 rpm con dos turbinas, aunque se ordene *Para*; esto produce lo que el artículo del «Proceedings» denomina *Sternwalk Monster*, y que me atrevería a traducir por efecto CIPE o *Caída Indeseable de la Popa a Er*. Pues bien, el freno del eje neutraliza esa caída y puede evitar en un momento dado que una estacha, al caer al agua, se líe en la hélice. Tiene, sin embargo, el inconveniente de que no puede estar más de diez minutos conectado, pues los frenos de disco absorben bastante calor y empiezan a echar humo en la cámara de máquinas, por lo que el jefe de máquinas enseguida vaticina toda serie de catástrofes si persistimos en utilizar este subterfugio. Personalmente recomiendo utilizarlo en el atraque a la mediterránea, cuando hay que mantener la popa fija para llevarla con precisión al muelle. Por último, y lo que realmente hace diferentes a la *Santa María* de los otros escoltas y buques, son las dos hélices retráctiles de 325 CV o UPAs que, situadas bajo el puente, convierten a una fragata de discapacitada en las atracadas y desatracadas, en un buque muy maniobrero y que prácticamente nunca necesita remolcadores. Para el no iniciado pensemos que cada UPA es una gigantesca *minipimer* que atraviesa el casco del buque debajo del puente, con una hélice de 90 cm en sentido vertical y que desde la consola del puente se puede girar 360°, aunque, si trabajan en pareja, tienen sectores muertos para evitar que la descarga de agua de la una incida en la otra y la dañe; así pues no las podemos utilizar en tándem desde la marcación 060 a 120 estribor y del 240 al 300 por babor (ver figura 2). Pero si las desaparejamos al final de la atracada, podemos poner una en el sentido proa-popa y la otra hacia babor o

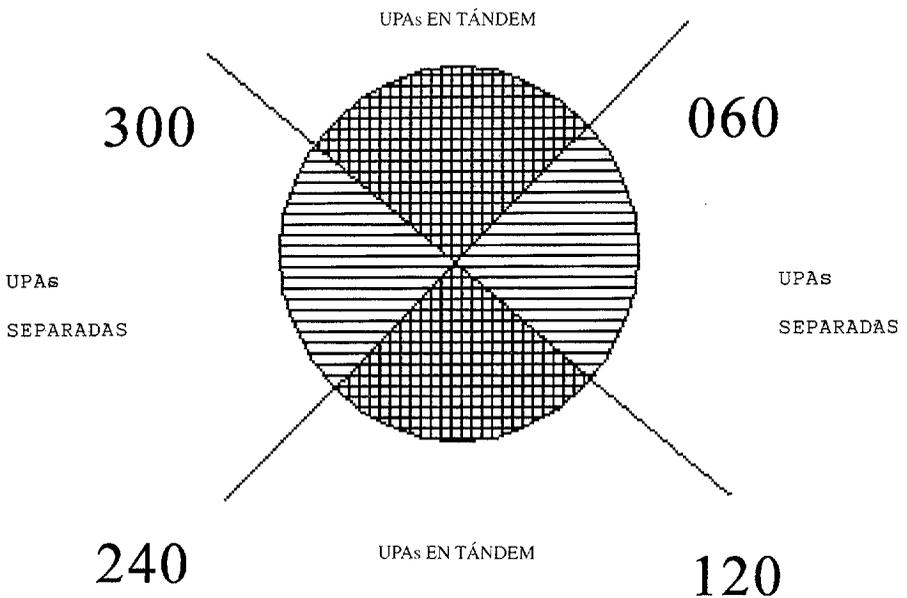


Figura 2.

estribor, lo que nos permitirá correr el barco metro a metro hacia proa o popa para librar el típico noray frente al portalón, o frenar la velocidad de aproximación al muelle en los últimos momentos. Estas UPAs, que están movidas por sendos motores eléctricos, son de velocidad fija y se pueden arrancar y parar cuantas veces sean precisas, con al menos cinco segundos de intervalo entre arrancadas y no más de seis arranques por minuto, lo que es más que suficiente. También deben arriarse/izarse y arrancarse secuencialmente, es decir, no simultáneamente, y lo que hay que tener en cuenta es que el buque debe bajar a cinco nudos de velocidad para arriarlas o izarlas, operación que normalmente dura tres minutos y que se hace cuando el barco está entre puntas y en babor y estribor de guardia, situación en la que se llevan tres generadores arrancados, necesarios por el alto consumo eléctrico de las UPAs. Éstas permanecerán arrancadas todo el tiempo que sea necesario, pudiendo empujar al buque a una velocidad de cinco nudos. Algunos comandantes, para obtener una mayor gobernabilidad del buque, aumentan la velocidad hasta diez nudos, orientando las UPAs al 180, con lo que la velocidad resultante es de cinco nudos, no dañándose las UPAs de esta forma; pero no hay que olvidar reducir la velocidad al empezar a orientarlas. En cuanto a las órdenes a las UPAs, hay dos escuelas: una en la que se da la orientación de 0 a 359 grados, con relación a la proa del buque; así la orden *UPAs 225* indica las dos UPAs orientadas hacia la aleta de babor y empujando en esa dirección; *UPA de estri-*

bor al 180, UPA de babor al 090°, indica que posiblemente hemos terminado la atracada por estribor y queremos correr el barco hacia popa y al mismo tiempo evitar que la proa se abra. La segunda escuela diría *UPAs empujando desde la amura de Er.*, en el primer caso, y *UPA de estribor empujando desde la proa*, *UPA de babor empujando desde el través de babor*, en el segundo. Particularmente prefiero la primera escuela, es más lacónica. En la figura 3 podemos ver la descomposición de las distintas órdenes en dos vectores, en el sentido proa/popa y lateral.

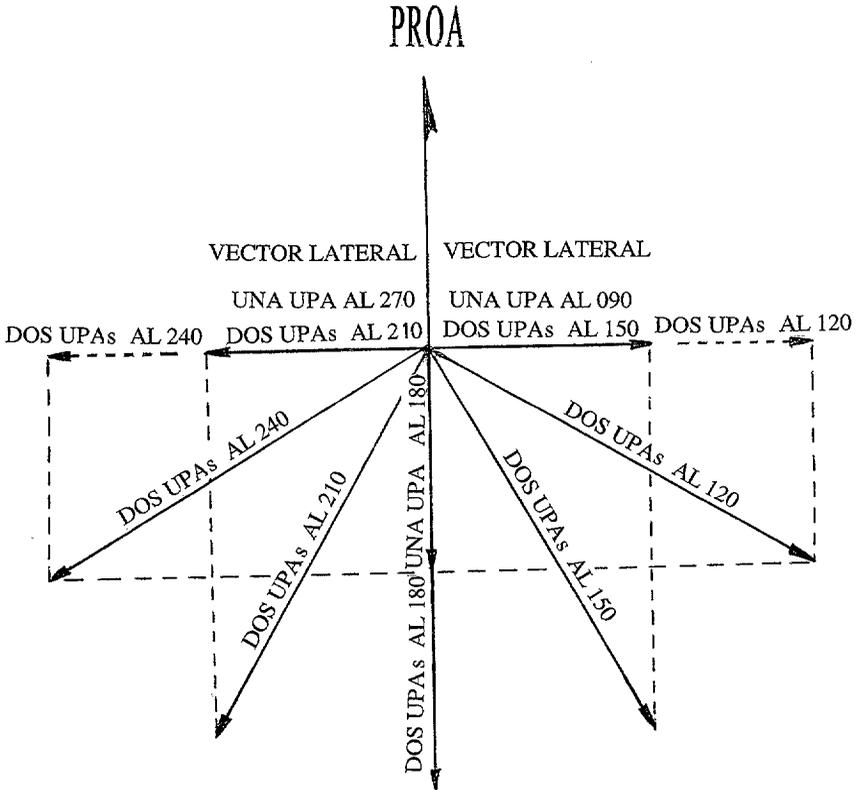


Figura 3.

Las diferentes maniobras en una FFG

Comenzaremos por las más sencillas, comprendiendo el polígono de vectores que en todo momento el oficial que manobra debe tener *in mente*, para ello debe contar con:

- Un vector en sentido proa o popa según demos avante o atrás.
- Un vector en la popa, hacia babor o estribor, de acuerdo con la caña, al que habrá que sumarle o restarle el CIPE.
- Un vector en las UPAs, que a su vez descompondremos en dos, uno en el sentido proa/popa y otro en el de babor/estribor (ver figura 4).
- El punto de giro del barco se encuentra a la altura del puente.

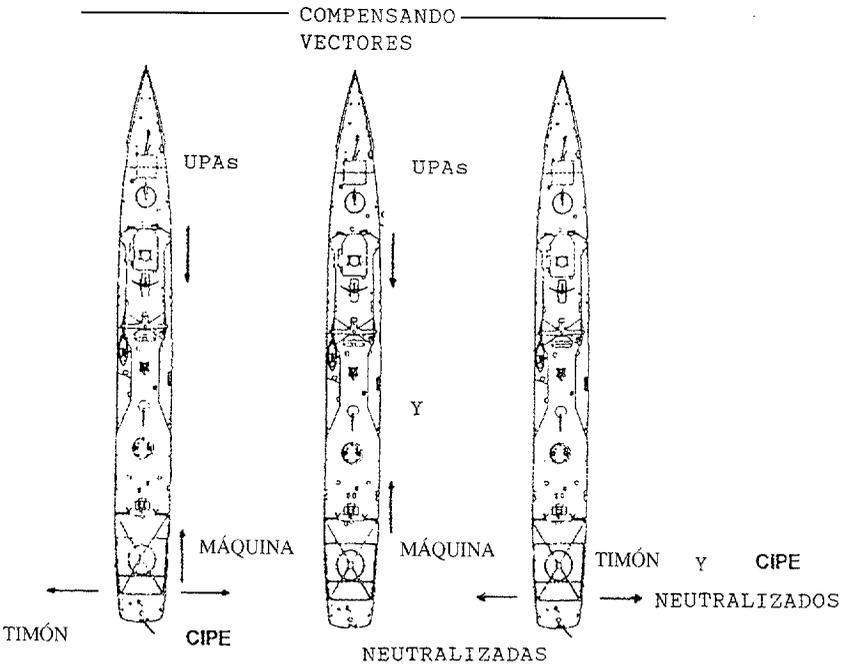


Figura 4.

De la composición de estos tres vectores, más otros dos ocasionales, viento y corriente, el barco se moverá en consecuencia. La corriente es poco frecuente en el Mediterráneo, pero con respecto al viento el barco presenta una gran obra muerta que le hace abatir rápidamente al mismo tiempo que se atraviesa, obligando a veces a utilizar todos nuestros medios *contra natura*; por ejemplo, orientando las UPAs y la caña para alejarnos del muelle, cuando lo que queremos es atracar para obtener el efecto deseado de frenado y una atracada sin daños si el viento nos empuja con fuerza hacia el muelle. Hay que tener en cuenta que estas fragatas tienen un casco con planchas muy finas en el centro, de 9,5 mm, donde quedan impresas todas nuestras *distracciones*, que se convertirán en roturas si lo que toca es la cubierta de vuelo, rodeada por redes de seguridad de fibra de vidrio.

Revirarse: siempre que podamos deberemos realizar esta maniobra por babor (figura 5), por las razones antes expuestas, ya que la hélice, al ser dextrógira, nos ayudará en la caída; si además tenemos arriadas las UPAs y las orientamos al 240 y ordenamos *avante 5*, *toda la caña a babor*, el barco caerá rápidamente a babor sin avanzar prácticamente. Si no contamos con las UPAs, el barco se revirará sin problemas alternando *avante* con *atrás* y cambiando la caña antes de coger arrancada, ayudando así a que la popa caiga rápidamente a estribor.

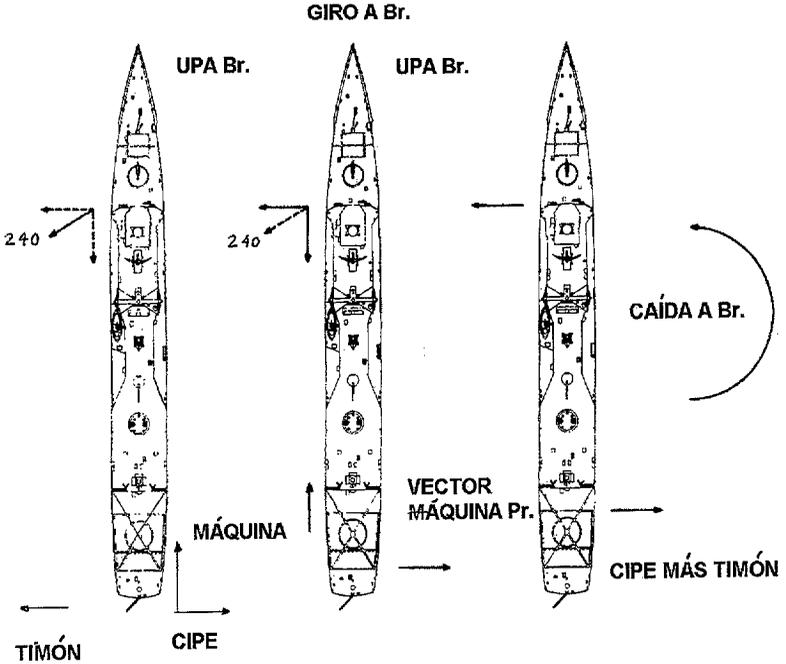


Figura 5.

Revirarse por estribor ya es otra cosa, pues el efecto CIPE trabaja en contra (figura 6). Con las UPAs en el agua caerá sin problemas al orientarlas al 120, aunque, eso sí, más lentamente que a babor. Intentar revirarse sin UPAs por estribor en una dársena es prácticamente imposible y en mar abierta es largo y farragoso.

Cangrejear o mover el buque paralelamente a su eslora. Es una maniobra que, en condiciones ideales de mar y viento, no ofrece ningún problema de este tipo de buques y es muy socorrido realizarla para finalizar una atracada o salir de un muelle. Hacia estribor es muy fácil, y el conocido efecto CIPE ayuda de forma notable. Supongamos que estamos atracados al muelle 1 de

GIRO A Er.

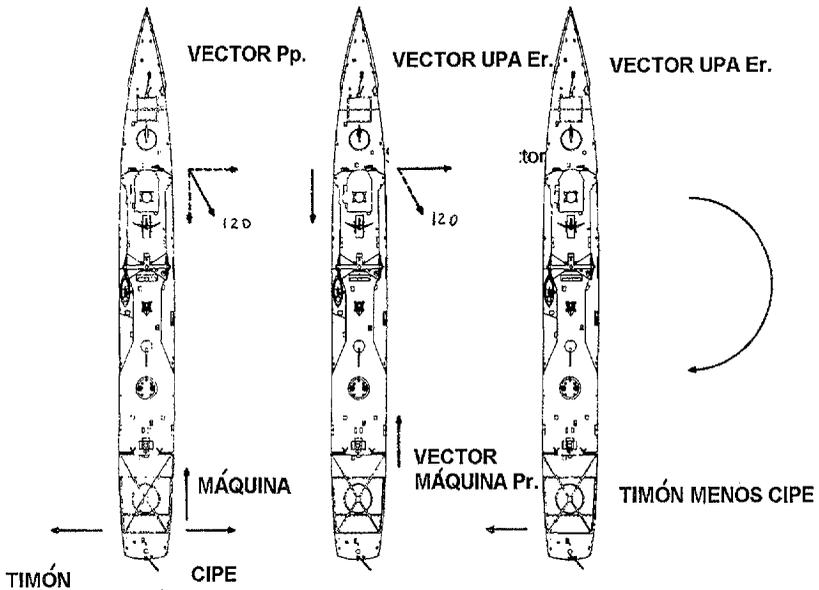


Figura 6.

Rota por babor, con dos fragatas por la popa y otras dos por la proa, con poco espacio libre (figura 7). No hay problemas: con toda la caña a babor, firme el esprín y todo lo demás largado, mandaremos *avante 3*, *arranca UPAs al 120*, y, ¡oh, milagro!, el barco empieza a despejarse paralelo al muelle. Tan pronto como empecemos a advertir que va atrás, ordenaremos *avante 5*, con lo que se para la arrancada atrás y la popa empieza a abrir más rápidamente que la proa; es el momento de bajar a *avante 4*, y en cuanto hayamos abierto francamente se puede ordenar *atrás 5*, *UPAs 180* y la caña necesaria a estribor para ir librando al *Aragón* y revirarnos hacia babor en la dársena, operación en la que orientaremos las UPAs al 240.

Cangrejear: hacia babor es otra cosa, pues tenemos a nuestro amigo, el efecto CIPE totalmente en contra (figura 8), pero no nos desanimemos. Nos encontramos atracados en el muelle de la Curra, en Cartagena; por la proa de un *paquete* de tres corbetas, y nos han dado la orden de salir de puerto, para lo cual hay que librar la manga de los tres buques. Para ello, haciendo firme el esprín y con toda la caña a estribor daremos *avante 3* intentando abrir algo la popa; en cuanto veamos trabajar el esprín ordenaremos *arranca UPAs al 200*, esta orden parará la arrancada avante y al mismo tiempo nos abrirá la proa menos que si las hubiésemos orientado al 240; la explicación es sencilla, esta-

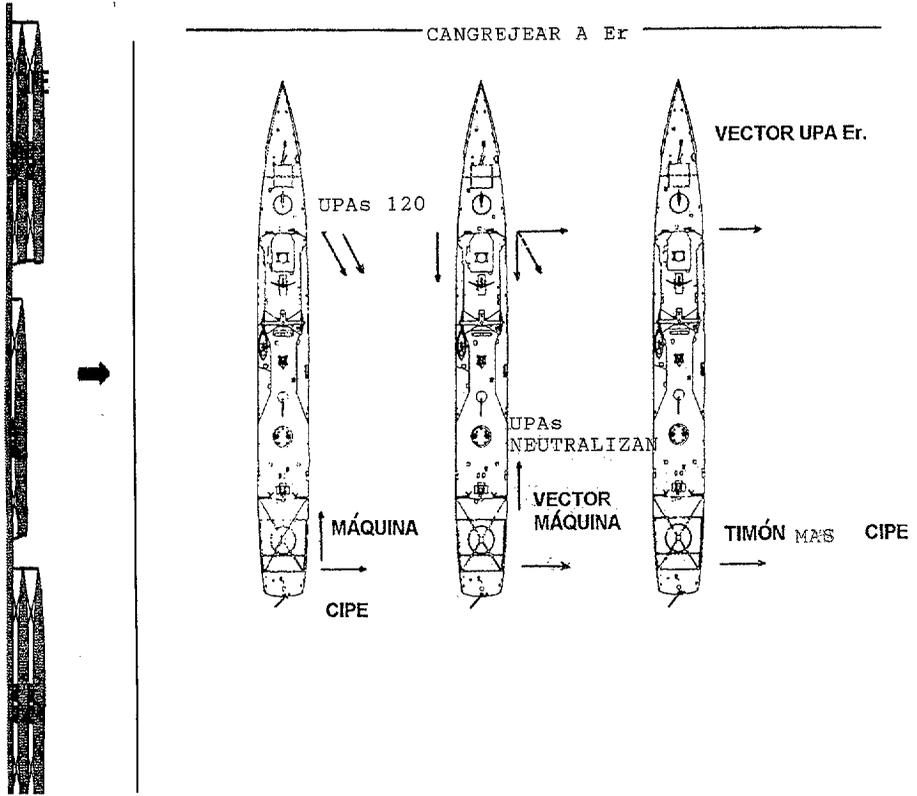


Figura 7.

mos intentando vencer el efecto CIPE, nuestro problema está en abrir la popa, no la proa, para ello y aprovechando la mayor componente de las UPAs hacia popa, podemos ordenar *avante 4* o incluso *5*; veremos de esta forma que la popa empieza a separarse más rápidamente del muelle que la proa; es lo que queríamos. Jugando con la velocidad podremos regular esa separación. Una vez bien abiertos de las corbetas, podremos orientar las UPAs al 180 y la fragata comenzará a ir atrás con sólo ordenar *avante 3*, debiendo meter 15 grados de caña a estribor para evitar que la popa caiga hacia el *paquete*.

Ir atrás: esta maniobra, siempre que se realice con un barco de un solo eje, presenta problemas, pues es difícil mantener una trayectoria estable, y si encima hace viento, algo muy corriente en Rota, representa el doctorado en el manejo de estos buques. En condiciones ideales y con el barco parado, si damos atrás con la hélice principal, la popa irremediamente caerá a estribor; una vez cogida arrancada podemos intentar dominar la caída con la caña, pero, si a esto le sumamos algo de viento, el barco podrá con nosotros. Inten-

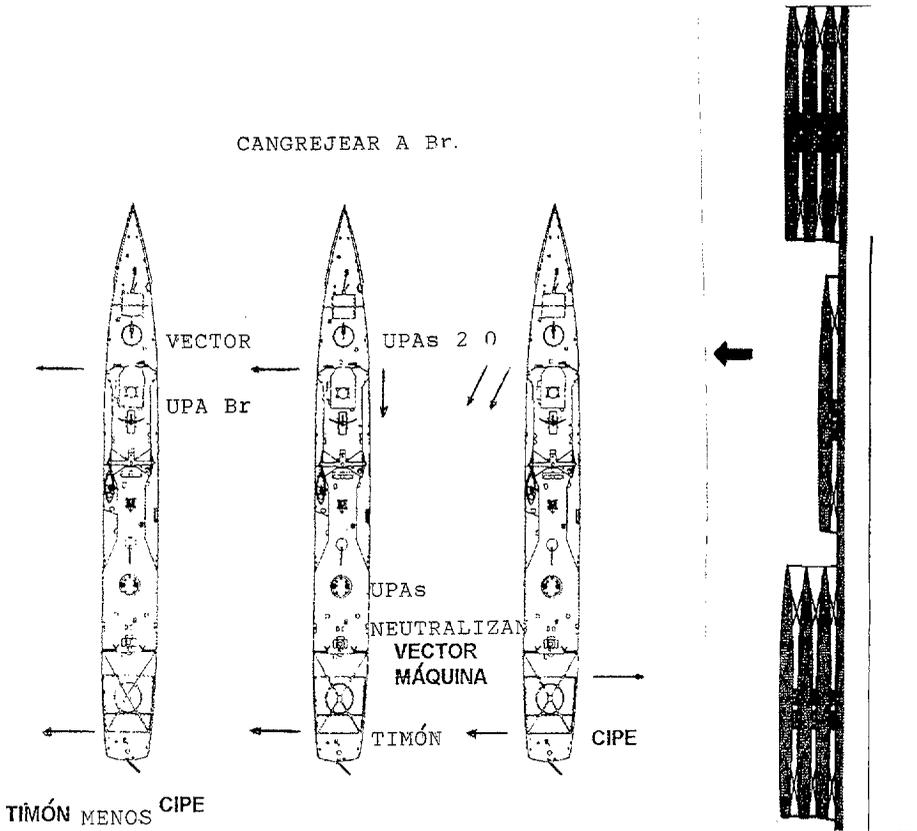


Figura 8.

temos otro recurso: dar atrás con las UPAs al 180, el barco irá atrás a una velocidad de cinco nudos, pero como la pala del timón no recibe el chorro expulsor de la hélice, el efecto que producen las metidas de caña es mínimo, por lo que la popa, debido al tan nombrado efecto CIPE, caerá también a estribor, aunque, eso sí, mucho más lentamente. Aquí podemos utilizar el truco de orientar las UPAs al 160 ó 170, para que la proa caiga ligeramente a estribor contrarrestando la caída a esa banda de la popa; de esta forma el barco seguirá una derrota rectilínea aunque abatiendo a Er. El mejor procedimiento, una vez más, es dar *avante 3 nudos*, UPAs 180 e ir corrigiendo con la caña los movimientos de la popa. A veces, sobre todo cuando hay viento, veremos que aunque toda la caña esté metida a estribor para corregir el efecto CIPE, la popa querrá caer también a esa banda; podemos neutralizar ese efecto dando *avante 4 ó 5* momentáneamente, para reducir la velocidad en cuanto haya desaparecido esa tendencia. Según el buque vaya ganando velocidad atrás y

obedeciendo mejor a la caña, podremos disminuir de *avante 3* a *avante 2*, o incluso parar el eje principal si la popa se mantiene estable.

Atracadas: una vez conocidas las maniobras anteriores, es fácil aplicarlas a las atracadas, que en condiciones ideales sin viento ni corriente no presentan ninguna dificultad. Normalmente entraremos en puerto a cinco nudos con las UPAs arriadas; al estar a 200 metros del muelle de atraque bajaremos a *avante 3*. En la atracada por estribor, que es la más sencilla, el barco se aproximará con un ángulo de 20° al muelle, para dejar la proa a unos diez metros de él; al estar a 50 metros del lugar de atraque, y si no hay ningún barco obstaculizando el muelle, se mete caña a babor, arrancando las UPAs al 160, dejando *avante 3*. Veremos que el barco pierde arrancada y empieza a caer a babor, avanteando poco a poco esos 50 metros. Al quedar a diez metros del muelle, conviene parar todo, ver la tendencia del barco y corregir si es preciso con las UPAs desparejadas, es decir, una en sentido proa/popa y la otra en el de babor/estribor. La popa, debido al efecto CIPE, se atracará sola, con tendencia a abrirnos la proa, lo cual no es ningún problema porque habremos dispuesto la UPA de babor al 090. Otros comandantes prefieren aguantar en *avante 5* hasta estar a 30 metros del muelle, para parar o dar *atrás 5* en ese momento; es otra fórmula válida. Si la atracada es por babor, la técnica es distinta, pues el barco debe entrar casi paralelo al muelle, con un ángulo de unos 5°; al estar a 50 metros del lugar de atraque, arrancaremos las UPAs al 200 y meteremos toda la caña a estribor para pegar la popa al muelle; si vemos que la popa no cae con la suficiente rapidez a babor, aumentaremos a *avante 4* o incluso 5, moviendo las UPAs al 190 o incluso al 180 para eliminar la arrancada *avante*. Si al llegar al muelle viésemos que tenemos barcos atracados por la proa y popa, la aproximación sería la misma, pero quedándonos a una mayor distancia del muelle, para *cangrejar* a babor posteriormente sin acercarnos peligrosamente a los barcos ya atracados. En la atracada por babor es fundamental que el oficial de maniobra de popa actúe rápidamente, encapillando el través de forma que la popa no se abra por el efecto CIPE. He visto magníficas atracadas, en las que el barco ha dado las estachas con la mano, arruinadas a los cinco minutos porque la popa se ha abierto 30 metros al no tener un través trabajando que se lo impida. Esto puede evitarse también utilizando el freno del eje ya citado.

Desatracadas: lo normal es *cangrejar* hacia la banda libre, para a continuación dar *avante 5* o *atrás 5*, según tengamos la proa o la popa libres. Por babor se puede desatracar sin UPAs, haciendo cabeza sobre el esprín de proa, y una vez abierta la popa, dar *atrás 5* con caña a la vía. Por estribor sin UPAs y sin viento favorable no es posible salir, haciendo falta un remolcador que abra la popa.

Otras maniobras: además de las ya descritas, hay otras maniobras que entrañan pequeñas diferencias con el resto de los escoltas; así, en un *aprovisionamiento en la mar*, la gran facilidad en variar el régimen de revoluciones

permite hacer la aproximación a 20 nudos, y al estar a 80 yardas de la estación de aprovisionamiento, reducir de golpe a la velocidad de aprovisionamiento, —normalmente entre 12 y 14 nudos—, con lo que el barco entrará en su puesto suavemente, pues una característica de estas fragatas es su rápida deceleración, ya que la enorme hélice de 5 metros actúa como un gran freno al bajar la velocidad. Este efecto de frenado es mucho más espectacular si hacemos la aproximación a 24 nudos y 40 yardas antes de estar en el puesto ordenamos ¡*Para!*, mandando al estar en el sitio la velocidad de aprovisionamiento.

En el *fondeo*, dado que la FFG-7 gobierna muy bien hasta tres nudos, podremos ir bajando revoluciones sin perder el control del buque. Al parar y llegar al punto ordenado, ordenaremos *atrás 5*, y al tener arrancada atrás ¡*fondo!* En ese momento veremos que la proa tiene tendencia a caer a babor, pero el ancla ya habrá mordido el fondo y en cuanto paremos el eje esa tendencia desaparecerá. Si el fondeo es de precisión puede realizarse con las UPAs; con ellas arriadas, en lugar de dar *atrás 5*, arrancaremos las UPAs al 180, eliminando así la tendencia de la proa a caer a babor.

En la maniobra del *hombre al agua*, intentaremos caer siempre a babor, realizando el método de la curva de evolución o giro completo si el naufrago ha caído por esa banda o bien utilizando el método *Butacow*, si el hombre ha caído por estribor. La recogida se hará siempre dejando al naufrago por sotavento; para ello lo marcaremos con el taxímetro del puente, evitando que cambie de banda o pasarlo por ojo. Si la maniobra se hace bien evitaremos además el arriado de la RHIB y unos minutos preciosos. En caso de mar y viento que dificulten la maniobra de recogida, se pueden arriar las UPAs para aproximar el barco al naufrago, ya que este procedimiento es más rápido y seguro que arriar la RHIB, al proporcionarle un buen socaire al naufrago, aunque tendremos que recogerlo en el combés, lejos de los remolinos de las UPAs.

Maniobra de remolque: esta maniobra puede realizarse de una forma tradicional, es decir utilizando solamente la propulsión principal y uno de los dos métodos clásicos, cortar la *T* por la proa del buque a remolcar, aproándonos al viento, o bien aproximándonos por barlovento y una derrota paralela a la del buque que va a ser remolcado. En cualquiera de los dos casos podemos arriar las UPAs para obtener una capacidad adicional de maniobra, que en un momento dado puede sacarnos de un apuro, permitiéndonos ciar o *cangrejear* con toda comodidad.

Atraque en punta o a la mediterránea: este tipo de atraque es infrecuente en España, pero no tendremos más remedio que realizarlo si visitamos algún puerto italiano como La Spezia, Augusta o Nápoles. Al tener una sola ancla, con el escobén situado a estribor, navegaremos hasta un punto imaginario, obtenido al trazar una perpendicular al muelle a partir del punto de atraque y a unas 250 yardas. Ese será el punto de fondeo del ancla, para a continuación revirarnos, siempre que sea posible, hacia babor con ayuda de las UPAs, y al encontrarse el barco perpendicular al muelle ordenaremos UPAs 180 y *avante 3*, para

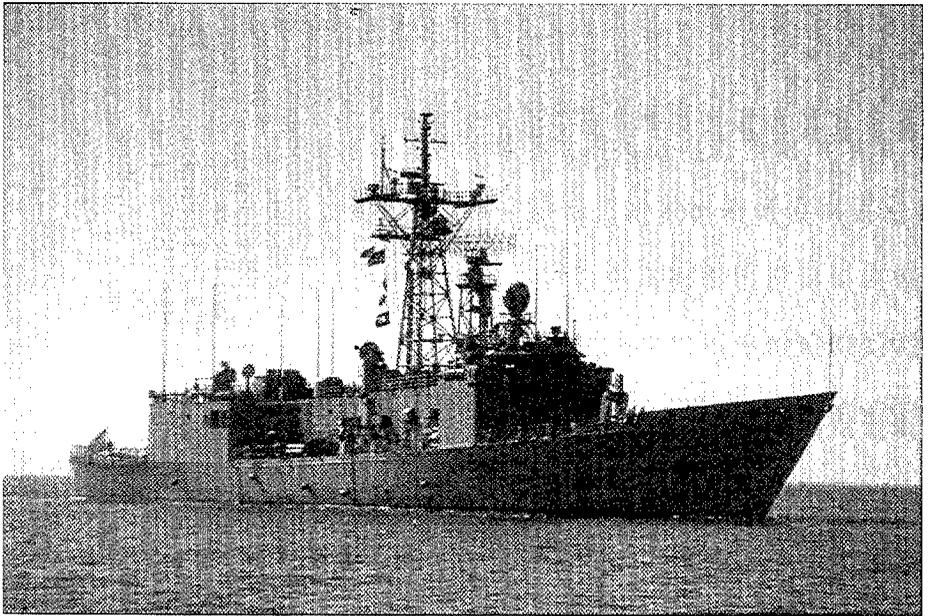
ira atrás despacio hasta poder dar las estachas al muelle. En ese momento es conveniente frenar el eje principal y con una sola UPA al 180 ayudar a las estachas a aproximar la popa al muelle, colocando la otra UPA al 090/270 para controlar la caída de la proa. Dada la escasa longitud de la plancha propia, hay que contar con que el espejo quedará a un metro del muelle, por lo que tendremos previstas nuestras defensas, y lo que es más importante, al ser la hélice del barco la parte más baja de la obra viva, comprobaremos perfectamente que en todo momento hay más de 8 metros de agua para evitar sorpresas desagradables. Recuerdo el mal rato que supuso la atracada en punta en el muelle de la Base Naval de Augusta, cuando en mitad de la maniobra el práctico civil sólo garantizaba una sonda de 8 metros hasta una distancia de 20 metros del muelle, mientras que desde el arsenal el práctico militar aseguraba que había agua suficiente. Opté por frenar la hélice, dar atrás con una UPA virando de las estachas a popa poco a poco mientras un cabo señalero colocado en el coronamiento de popa con un escandallo iba cantando la sonda. Al terminar la atracada mandé a los buceadores que comprobasen el agua que tenía bajo la pala de la hélice: 40 cm.



Unidades de propulsión auxiliar desde babor.

Conclusiones

Las fragatas clase *Santa María* son unos buques con unas características muy peculiares, con una gran versatilidad y riqueza de recursos que permiten todo tipo de maniobras con seguridad si se observan los principios antes expuestos; por ello es conveniente practicar en espacios abiertos hasta descubrir su comportamiento. Normalmente perdonan un error si se corrige al momento, dada su rapidez en reaccionar. Así, si en la mar nos vemos en una maniobra comprometida que puede llevar a colisión, por ejemplo realizando evoluciones cerradas, no hay que dudar en dar atrás 15, la propulsión lo permite y el barco para en menos de una eslora navegando a 20 nudos. Por el contrario, si queremos salir de una situación apurada, como puede ser un aprovisionamiento en la mar en que la popa cierra peligrosamente sobre el buque aprovisionador, al mismo tiempo que se larga la maniobra por emergencia, el ordenar «Avante 29 caña a la vía» puede evitar la colisión. En el complicado tema de los prácticos civiles, cuando suban a bordo no podemos explicarles en cinco minutos cómo maniobra la fragata: conviene preguntarles qué es lo que quieren que hagamos y nos encargaremos nosotros de realizarlo, y aquí me viene a la memoria una atracada en Portsmouth, con un práctico que, luego nos enteramos, tenía pocas tablas. El barco tenía que abarloarse por estribor a la *Santa María*, cuyo casco estaba defendido con defensas flotantes Yokoha-



Fragata *Navarra*.

ma. Había un viento del NW de 24 nudos y una corriente hacia el sur de 5 nudos, el rumbo de aproximación era prácticamente el norte. El práctico, cada vez más nervioso, insistía en utilizar dos remolcadores; al final, para su tranquilidad y por si surgía una emergencia, consentí en que se abarloasen por babor pero sin que trabajasen. Con orientar las UPAs al 240 y toda la caña a estribor *avante 7*, la *Navarra* se abarloó por estribor suavemente a la *Santa María*, ante el asombro del práctico que vio que el barco podía con el viento y la corriente atracándose *contra natura*. Y, por último, recordar:

- Es fundamental, para evitar daños irreparables, que la fragata no tome arrancada en las maniobras en puerto.
- Para que el buque gobierne es necesaria una corriente de 3 nudos sobre la pala del timón.
- Los límites que nos impone un viento desfavorable, para pedir un remolcador, pueden fijarse en 12 nudos atracando por babor y 18 por estribor.
- Considerar que el punto más desprotegido de la fragata está a 80 metros del sondador y a ocho bajo el agua: la hélice.
- Utilizar hasta el último momento las UPAs en tándem.
- Si podemos elegir, en una atracada comprometida, atracar por estribor, el efecto CIPE nos ayudará.
- Si es previsible que el viento nos vaya a atochar contra el muelle, atracar por babor.
- Un experto oficial a popa es fundamental en las atracadas, pues su área de actuación queda fuera de nuestro campo visual.

Si tenemos presente estas recomendaciones, y contamos con el auxilio de la Virgen del Carmen, la maniobra de una FFG no puede proporcionar más que satisfacciones.

José María TREVIÑO RUIZ

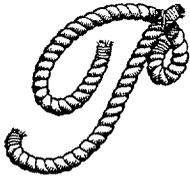


BIBLIOGRAFÍA

- BECKER, John J.: *Handling the FFG-7. USNI*. «Proceedings», enero/febrero 1990.
Maniobra de buques. Publicación E. N. M. T-010501.
PÉREZ AGUIRRE, Javier, y PUYA ZORITA, E.: *Manejo práctico de buques*. Editorial Naval.
AUSTIN M. KNIGHT. *Modern seamanship*.
R. S. CRENSHAW: *Naval Shiphandling*. USNI.
GARCÍA DE PAREDES y BARBUDO DUARTE: *Tratado de maniobra*.

ANÁLISIS SOBRE VALIDACIONES A LOS BUQUES

Introducción



OSIBLEMENTE este título a primera vista no motive interés en cuanto a su contenido, pero, si analizamos el tema, creo que nadie pondrá en duda que se trata de una cuestión muy importante y trascendental para la Armada y que, en cierto modo, nos implica a todos los profesionales, porque de cómo se realice una validación y las acciones posteriores que ésta origine va a depender, en gran medida, el que un buque salga a la mar en condiciones óptimas para desarrollar las misiones que le asigne la orden de operaciones. De ahí su importancia y alcance.

Los resultados que hasta ahora se obtienen de las validaciones realizadas a los buques generalmente no suelen superar el 25 por 100 de los objetivos previstos. Esto demuestra que los procedimientos y métodos que se están utilizando no son los adecuados y, en mi opinión, se debe a tres causas fundamentales:

- No se dispone de equipos profesionales con la experiencia y adiestramiento necesario para realizarlas.
- No existe una base de datos fiable para la obtención de la información necesaria.
- Se carece de unas instrucciones que detallen con claridad el modo de llevarlas a cabo, así como las acciones siguientes a que dieran lugar.

Todo ello me motiva a realizar este comentario en un intento de aportar mi grano de arena para la solución de un asunto tan importante y trascendental, exponiendo con todo detalle mis puntos de discrepancia, así como lo que considero la solución de los problemas mencionados. De modo que, de merecer esa consideración, se podría, hechas las adaptaciones que se estimasen convenientes, convertir en un principio de proyecto como línea base de actuación para la realización de validaciones, puesto que los resultados que se están obteniendo son tan escasos y poco fiables que no permiten tomar decisiones que garanticen la actualización de la configuración, y con ello lo único que se está consiguiendo es cubrir el expediente...

Comenzaré definiendo en qué consiste una validación.

La validación es la comprobación del estado actual de la configuración de un buque, de un sistema o de un servicio, por lo que se denominan totales o

parciales y pueden ser programadas o extraordinarias. Las programadas suelen realizarse al finalizar las obras de gran carena de un buque o en fechas determinadas, y las extraordinarias cuando se efectúan modificaciones importantes fuera de ese período, cuando se detectan anomalías en la configuración o cuando lo ordene el mando.

Por tanto, lo que se pretende con las validaciones es actualizar la configuración de un buque o de un sistema. Pero nos encontramos con la pescadilla que se muerde la cola, porque resulta que para realizar una validación con cierta garantía es necesario conocer las modificaciones efectuadas en los sistemas y equipos instalados en un buque y, por muy extraño que esto resulte, se da la paradoja de que ninguna de las bases de datos de que dispone la Armada nos facilita una información lo suficientemente fiable. Una vez más, el eterno problema...

No hace mucho tiempo (1) hice un análisis sobre la gestión y el control de la configuración, donde comenzaba diciendo que «la configuración es el pilar sobre el que se asientan todos los sistemas de gestión de los buques». Esto es un axioma que nadie pone en duda, pero que no se lleva a la práctica, por lo que, mientras no se le dé una solución auténtica al control de la configuración, estaremos continuamente «mareando la perdiz» y tropezando en la misma piedra.

En casi todas las reuniones y comentarios sobre validaciones y control de la configuración se suele culpar de todos los males a la Instrucción 05/84 del AJAL. Es lógico que, dado el tiempo transcurrido desde su promulgación, necesite una actualización, sobre todo con miras a un nuevo proyecto en el que a partir de la entrega de los buques a la Armada sea ésta la que vaya a autogestionar el control de la configuración de los mismos. Pero de los males en cuestión, creo que dicha instrucción es la menos culpable, por lo que cada uno de nosotros debería asumir su parte de responsabilidad por no haber cumplido con todo lo ordenado en ella en relación con las validaciones y el control de la configuración.

La configuración se actualiza y controla con acciones que tiene que realizar un equipo de personas adiestradas y equipadas para tal fin. Ninguna instrucción, por muy moderna que sea, será capaz, si no se aportan los medios materiales y humanos adecuados, de solucionar ninguno de los problemas aquí planteados. La Instrucción 05/84 considera en los arsenales un Negociado del Control de la Configuración, el cual, entre otras misiones, tenía la de ejercer el control de la configuración de los buques que apoya dicho arsenal y la de nombrar los equipos de validación. Sin embargo, dicho negociado *no* existe y, en mi opinión, éste es el origen y la causa de todos los problemas.

Para mejorar los resultados que actualmente se están obteniendo en las validaciones es necesario, como ya se indicó, mejorar también el control de la

(1) REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre de 1996.

configuración y todo ello no se consigue solamente con la promulgación de una nueva instrucción ni con invertir en una nueva aplicación informática por muy útil que resulte, ya que, aunque necesaria, sólo sirve de registro y de consulta a los usuarios conectados a la red. Insisto, por tanto, una vez más en la necesidad de crear, conforme a lo ordenado en la Instrucción 05/84, los Negociados de Control de la Configuración en los arsenales y en ISEMER.

Como consecuencia del incumplimiento de lo indicado en el punto anterior, *no* existe en la Armada ningún equipo de personal adiestrado y experto en la realización de validaciones. Y esto, como ya he señalado, repercute sin duda en los resultados que se están obteniendo.

Para las validaciones que actualmente se están efectuando en las fragatas clase *Santa María*, se les asignó a los comandantes de los buques su responsabilidad y la de formar los equipos de validación de las propias dotaciones. Esto se contradice con lo ordenado en la Instrucción 05/84, ya que ésta asigna al Negociado del Control de la Configuración de los arsenales la misión de proponer los equipos de validación, a los jefes de los arsenales la de aprobarlos y a las dotaciones de los buques la de colaborar en la validación. No cabe duda de que si las validaciones se efectuasen conforme a lo ordenado en dicha instrucción, los resultados habrían sido mucho mejores. Es cierto que los medios materiales y humanos normalmente suelen estar por debajo de lo que sería deseable y ello nos debe exigir un mayor esfuerzo e imaginación para asignar prioridades a las misiones, de modo que éstas recaigan en aquellas cuya ejecución tenga un mayor alcance y trascendencia, y ésta que nos ocupa, podría incluirse entre las primeras.

Es de significar que la complejidad de los sistemas y equipos instalados en los buques del grupo de combate y nuevas construcciones requiere un personal altamente cualificado y que necesita de su total dedicación para su mantenimiento y tenencia en condiciones óptimas de funcionamiento. Ello requiere además un continuo adiestramiento para su utilización en las diferentes situaciones tácticas, por lo que las dotaciones de los buques, aun en los períodos inoperativos de éstos, deben seguir mejorando, si cabe, a través de las instalaciones en tierra, el estado de adiestramiento y realizar las acciones de mantenimiento que les son asignadas, por lo que su ocupación es total. Por ello, considero mucho más acertado lo expuesto en la instrucción 05/84 de que lo más aconsejable y conveniente para el servicio es que las validaciones sean efectuadas por personal experto y con experiencia de las instalaciones de apoyo en tierra con la colaboración de las dotaciones. No debemos seguir en la rutina y, de una vez y para siempre, dejar de ser aprendices de todo, para llegar a convertirnos en maestros de nada.

Algunas de las anomalías que dificultan la realización de validaciones a los buques tienen su origen en la fase de construcción y ello es debido en parte a que la Armada durante esta fase no ejerce una validación *in situ* de la gestión de la configuración, por lo que da lugar a que existan ciertas discrepancias

entre los datos registrados en las bases de datos CORAL (2) y COSAL. Para subsanar estas anomalías y garantizar la fiabilidad de la configuración a la entrega de un buque a la Armada, ésta debería asignar a un profesional con experiencia de la ICO correspondiente para realizar en astillero una validación continua a los buques en construcción, llevando todo esto al terreno de las futuras fragatas F-100. Sería, en mi opinión, un gran error no disponer de una validación *in situ* por parte de la Armada durante la construcción de dichos buques.

Debido a que las validaciones, el control de la configuración e incluso el apoyo logístico son temas que generalmente no suelen ser de dominio común, sería esencial que en las escuelas de la Armada, durante los cursos de fin de carrera, se impartieran unas clases de conocimientos generales sobre estas tres materias. Sin duda, facilitarían a dicho personal, en un tiempo no muy lejano, resolver un sinnúmero de situaciones difíciles relacionadas con dichas materias.

Hechas estas sugerencias de carácter general sobre la realización de validaciones y la necesidad de implantar en los arsenales e ISEMER el hasta ahora ignorado Negociado del Control de la Configuración, paso a exponer detalladamente las líneas de actuación sobre cómo deben realizarse las validaciones, las cuales, de seguirse, mejorarían sin duda los resultados actuales y que coinciden además con las propuestas por la Sección CALI de la DIC como proyecto de instrucción para la realización de validaciones. Tomo como ejemplo las fragatas clase *Santa María*, pero puede adaptarse lo dicho a cualquier clase de buque y arsenal.

Objeto y línea de actuación para realizar validaciones

El objetivo principal de las validaciones es comprobar *in situ* que los sistemas y equipos instalados en un buque se corresponden, exactamente, en cantidad, características físicas, técnicas y modificaciones, con los relacionados en el Libro de Cargo (COSAL) y en la aplicación informática de Control de la Configuración (CONFI), y que la documentación técnica de mantenimiento y aprovisionamiento es la correcta y que esté actualizada de acuerdo con los cambios que originan las modificaciones efectuadas en los equipos que apoya.

Las validaciones deben realizarse siguiendo un orden previamente establecido. Para las totales, lo más aconsejable es seguir el orden de acuerdo con el árbol de elementos configurados de dicho buque, y para las parciales, atenerse al mismo orden dentro de los sistemas y equipos a validar. En ambos casos se realizarán en dos fases. En la primera, se comprobarán *in situ* los sistemas y equipos instalados en el buque, con las fichas de validación extraídas del

(2) Base de Datos ubicada en la E. N. «Bazán» donde se registra la gestión y el control de la configuración.

COSAL y el Listado del AEC extraído de CONFI; en la segunda fase, se verificará que la documentación técnica, de mantenimiento y aprovisionamiento, sea la correcta, tomando como referencia lo indicado en CONFI, Índice de Publicaciones Técnicas (IPT), *Spanish Navy Frigates F81-86/Carrier GFI Schedule «C» Report*, textos de las modificaciones efectuadas en los sistemas y equipos de dicho buque, COSAL, etc.

Las validaciones se harán a sistemas, subsistemas y equipos. No es aconsejable bajar a nivel de componente, salvo en casos concretos en los que se carezca de información relacionada con ellos y se considere de interés su inclusión en el COSAL y CONFI, o en los casos en que haya que darlos de alta.

Acciones previas a la validación

Una vez nombrado el equipo de validación, éste comenzará a recopilar toda la información necesaria para su realización. Esta información en teoría se encuentra contenida en CONFI y COSAL, pero, en la práctica, la realidad no es así. Debemos partir, por tanto, conociendo las circunstancias iniciales, ya que de no tenerlas en cuenta nos pueden llevar a cometer errores.

La información de CONFI se extrae de la base de datos CORAL; por ello, su fiabilidad depende del grado de actualización de CORAL. Esta información, a la entrega de un buque a la Armada, aunque debe ser mejorada, como indiqué anteriormente, se puede considerar aceptable, pero a medida en que se van realizando modificaciones durante su ciclo de vida, la base de datos va perdiendo fiabilidad por los siguientes motivos: la Armada, desde la implantación de CORAL para el registro de datos del control de la configuración, utiliza únicamente el impreso *Configuration Accounting Report* (CAR) como documento de información de las modificaciones que se realizan en las fragatas clase *Santa María* al astillero de apoyo para actualización de CORAL. En este impreso sólo se hace constar el número y tipo de modificación efectuada en un sistema o equipo, sin que se haga mención alguna del alcance de dicha modificación a toda la documentación afectada, por lo que el astillero de apoyo sistemáticamente introduce en dicha base de datos «No afecta a documentación». Esto realmente no se ajusta a la realidad, y si a esto añadimos que tan sólo ISEMER rinde este impreso de las modificaciones realizadas por este organismo, sin que se facilite información de las modificaciones efectuadas por otros escalones de mantenimiento o empresas, como son las realizadas por FABBA en el MEROKA, INDRA en el sistema de contramedidas ELNATH, etc., resulta que la información contenida en CONFI no es suficiente para realizar una validación, sobre todo, en lo que afecta a documentación técnica, de mantenimiento y aprovisionamiento.

Es necesario, por tanto, recurrir a todas las fuentes posibles para la obtención de datos, con el fin de confrontarlos y depurarlos para la obtención de

una información de la máxima fiabilidad. Estas fuentes, a parte de CONFI y de las fichas de validación extraídas de COSAL, las tenemos en ISEMER con toda la información disponible, textos de las modificaciones efectuadas en los buques (OAs, FCs, ECPs, MAs, SA, ASA, etc.), Documentación de Apoyo, *Spanish Navy Frigates F81-86/Carrier GFI Schedule «C» Report, publicación Consolidated Spanish Navy Configuration Status Document F81-86, R-11, Trainer, PCA octubre 96, Doc. N.º. SD-7241-15716 (NP)* y textos de otras modificaciones realizadas por ISEMER o cualquier otro escalón de mantenimiento.

El equipo de validación contará con la colaboración de personal de la Jefatura de Aprovisionamiento (EOSA) para todo lo relacionado con la información y actualización de la documentación de aprovisionamiento (COSAL).

ISEMER debe facilitar, a parte de los documentos citados en el punto anterior, cualquier otro tipo de información o colaboración solicitada por el equipo de validación.

Para la segunda fase de la validación, que es la más compleja y que consiste en actualizar toda la documentación de apoyo de dicho buque, de modo que todas las modificaciones realizadas en los sistemas y equipos estén reflejadas en los manuales técnicos, en la documentación de mantenimiento y COSAL, se debe comenzar por la recopilación de toda la información posible, como se indicó anteriormente, para conocer con la mayor exactitud todas las modificaciones efectuadas en dichos sistemas y equipos.

Confrontados todos los documentos y fuentes citadas para levantar una relación lo más fiable posible de las modificaciones introducidas en cada uno de los sistemas y equipos y con los textos de dichas modificaciones y otros documentos a la vista, ya estamos en condiciones de comenzar la validación.

Fase de desarrollo de la validación

Se ordenan las fichas extraídas del COSAL de acuerdo con el AEC de CONFI y en ese mismo orden comienza la validación *in situ* con las siguientes comprobaciones para cada fase:

1.ª Fase:

- Denominación del sistema/equipo.
- Marca, modelo, tipo y n.º de serie.
- Marca funcional.
- N.º APL.
- *Part number*.
- NSN .

- Fabricante (código).
- Localización.
- Tipo y núm. de modificaciones instaladas (3).

2.ª Fase:

- Relación de manuales técnicos.
- Título del manual.
- Fecha.
- N.º del manual.
- N.º DIC (si lo tiene).
- N.º revisión, volumen o parte.
- N.º de todos los cambios introducidos en el documento.
- N.º de MIPs.
- N.º de MRCs.

De las anomalías que se detecten, se procederá del modo siguiente:

- Equipos con discrepancias en características físicas, técnicas, cantidad, etc.: se anotarán en la ficha correspondiente en color rojo los datos discrepantes, indicando si las éstos afectan a CONFI, COSAL o a ambos.
- Equipos que se detecten sin estar incluidos en COSAL o CONFI: se les levantará la ficha correspondiente con toda la información disponible, anotando si la falta es en COSAL, CONFI o en ambos registros.
- Fichas en las cuales no se detecta ningún tipo de discrepancia en relación a los equipos instalados: se remitirán juntas, sin anotaciones.
- La asignación de marcas funcionales para los equipos que se detecten sin que figuren en ninguno de los registros, las asignará la sección CALI, así como su alta en CONFI.

Acciones del equipo de validación al finalizar ésta

- Equipos no instalados en el buque y que figuran en CONFI o COSAL: remitirá sólo relación de las marcas funcionales de los mismos al CALI o Sección de Material y Cargos de la DAT, o ambas, para darlos de baja en CONFI o COSAL, respectivamente .

(3) Las modificaciones efectuadas a sistemas/equipos no se comprobarán *in situ* a excepción de algunos ORDALTS que se consideren necesarios, lo cual se hará con la ayuda de la publicación NAVSEA ORDALT 00 (última revisión).

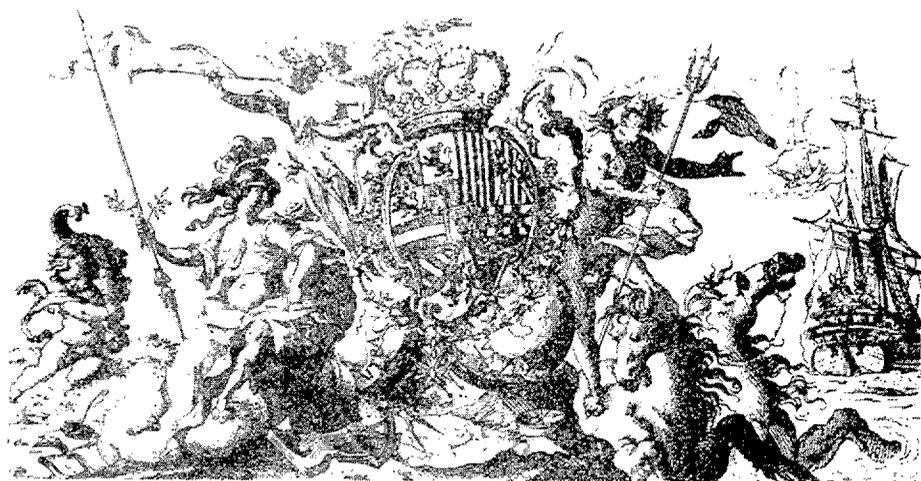
- Equipos no incluidos en CONFI o COSAL y que están instalados en el buque: remitirá ficha de los mismos al CALI para asignación de marca funcional y darlos de alta en CONFI, y a la Sección de Material y Cargos de la DAT los que correspondan para darlos de alta en COSAL.
- Equipos con discrepancias en características físicas, técnicas, cantidad, etc.: se remitirán las fichas al CALI o Sección de Material y Cargos de la DAT, o ambas, para actualización de CONFI y COSAL, respectivamente.
- De la relación de modificaciones efectuadas a sistemas y equipos no incluidas en CONFI y COSAL: se remitirá copia al CALI y Sección de Material y Cargos de la DAT con toda la información de la documentación afectada relacionada en los textos de dichas modificaciones para actualización de CONFI y COSAL.
- Todas las faltas que se observen en la documentación técnica y de mantenimiento se comunicarán a ISEMER para su gestión y recopilación y, en el plazo más breve, entregárselas al buque. Esta gestión en principio debe hacerse a través de la SUBDEM, por si dicha documentación pudiera estar depositada en la SUBDEM o en la Sección de Información, Planos y Publicaciones (SIPP) de la DIC.
- El CALI, una vez actualizado CONFI, remitirá copia del mismo en disquete al buque, ISEMER y astillero de apoyo para actualización de COSAL.

Conclusiones finales

Es evidente que la eficacia y éxitos de una fuerza dependen más de lo cualitativo que de lo cuantitativo, por lo que es esencial que las líneas de actuación se orienten con preferencia a su formación y adiestramiento. Ello requiere que la Armada disponga de unas instalaciones de apoyo en tierra eficaces, las cuales tienen la misión de que a la entrega de un buque a la Armada y después de unas obras de gran carena, la dotación lo reciba con toda clase de garantías, sobre todo en lo que afecta al estado operativo, registro exacto de la configuración, documentación adecuada y repuestos a primer escalón de mantenimiento. Es, a partir de aquí, cuando las dotaciones tienen la responsabilidad de mantener la operatividad en óptimas condiciones, llevar una validación continua de la configuración y mantener los repuestos del primer escalón de mantenimiento.

Pedro DÍAZ CABAÑAS





HISTORIAS DE LA MAR

EL CRUCERO *BLAS DE LEZO*

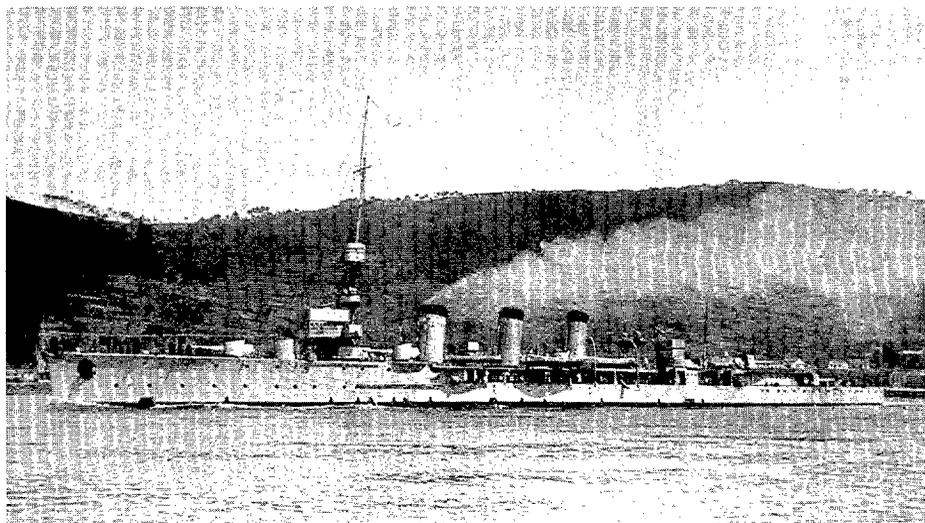


E cumple el 11 de julio el 65 aniversario del hundimiento del crucero *Blas de Lezo* que durante unas maniobras de la escuadra en las costas gallegas tocó en una laja que no estaba marcada en las cartas de las aguas de Finisterre.

Es mi ánimo hacer un homenaje a todos los hombres que formaron su dotación, que desde la fecha indicada hasta el 7 de marzo del año siguiente, en que se aprobó la sentencia absolutoria del Consejo de Guerra, sufrieron las críticas y humillaciones, por una parte, de la prensa, y de otra clase de estamentos tanto sociales como políticos, que intentaban desprestigiar a la Marina de Guerra. En este asunto se distinguió un tal Ramón de la Mar, por aquel entonces presidente de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Española de Bilbao, que leyó una conferencia en el salón del hotel Carlton de Bilbao, en la noche del 3 de agosto de 1932, en la que se mostró contrario a los mandos de la Armada.

Entre mi documentación, dispongo de un librito editado por este autor, así como otro sobre el procesamiento del almirante de la escuadra, impreso en el Ministerio de Marina en 1933 y escrito por don Justo Villanueva y Gómez, su defensor.

Esta documentación procede del capitán de navío (fallecido) don Manuel J. Lahera y de Sobrino, entonces teniente de navío, oficial de derrota del crucero, y contiene, además, varias cartas cruzadas con sus compañeros, jefes y almirantes, escritas mientras duró el proceso.



Crucero rápido *Blas de Lezo*.

Documentos oficiales

Las maniobras consistían en un supuesto táctico entre los dos clásicos bandos, rojo y azul, en el que intervenían cinco cruceros y cuatro destructores en total; uno de los bandos intentaba entrar en alguna de las rías gallegas y el otro debía impedirlo.

El comandante del buque, en su informe, parte de una línea de fila *Sánchez, Lepanto, Lezo, Méndez* haciendo el paso entre el Centollo de Finisterre y el cabo, a las órdenes del jefe de la flotilla de destructores embarcado en la *Sánchez*. Los acaecimientos están redactados desde las 1400 horas hasta las 2045, en que el casco del crucero desaparece por completo.

Presento copia de lo que parece la *crónica* del diario de bitácora del destructor *Lepanto*; guardias de mar de 1200 a 1600 h., firmada por Juan Soler (Espiauba); la de 1600 a 2000 h., de José Garcés y de 2000 a 2155 h., que rubrica Juan F. Cantalejo. Lo considero un documento muy interesante y minucioso como corresponde a un cuaderno de bitácora, y describe todas las maniobras tendentes al salvamento del crucero.

Excmo. Señor Comandante General de la Escuadra
Excmo. Señor:

A las dos de la tarde navegando en línea de fila *Sánchez, Lepanto, Lezo y Méndez*, haciendo el paso entre el Centolo del Finisterre y el Cabo llevándolo promediado y siguiendo las aguas del matalote de proa *Lepanto* se sintió un fuerte choque en el barco que en el puente dió la sensación de que el buque había tocado en la vertical del mismo. Inmediatamente se tocó Br. y Er. de guardia izando la señal de «Peligro en la derrota» «J» y dando orden al 2.º Comandante que estaba en el puente hiciera un reconocimiento en el barco.

El Segundo encontró la cámara de calderas A (proa) que era la encendida inundada, lo que dió lugar a que el barco se quedara sin vapor faltando el movimiento, luz y gobierno. En la cámara B la proyección de petróleo fue tan violenta que se derramó por toda la cubierta siendo preciso echar arena para poder andar.

Ordené enseguida encender las calderas de popa con objeto de mover el barco que había perdido todo movimiento y de poner en función las bombas, única medida que de momento cabía.

Se conectó el gobierno a mano y se preparó el cable de remolque y estachas, se alistasen todos los botes arriando los dos mixtos que iban preparados como salvavidas para poder suspender los que estaban dentro de los calzos de los dos mixtos en el agua uno se situó en la proa listo para dar remolque y el otro quedó en el costado. Se preparó el pallete de colisión que no fue posible emplear por no saber el lugar ni la magnitud de la avería ya que poco después en todas las cámaras de calderas había agua. Envié a uno de los mixtos al Ayudante de derrota, Teniente de Navío don Manuel Lahera a dar cuenta al Jefe de la División de destructores de lo que ocurría, pues el barco se hundía visiblemente; y con objeto de aligerarlo ordené arriar todos los botes con orden de quedar aguantados al barco, pero sin embarcar la gente que se tenía formada en cubierta. Se prepararon las 2 anclas para fondear y en cuanto se acercó el

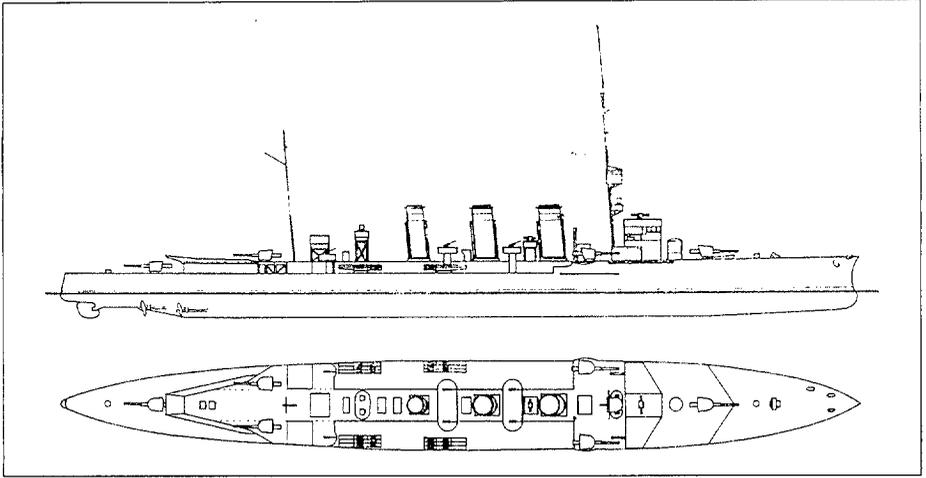
Sánchez se le dió el cable de remolque valiéndose de unas estachas como guía que fue en el mismo bote que llevó al Teniente de Navío don Manuel Lahera. Una vez hecho firme el remolque comenzó a dar avance el *Sánchez* hasta que al cabo de un buen rato rompió el cable. Mientras tanto el buque había continuado inundándose y hundiendo y como el maquinista no respondiera de que las calderas que había ordenado encender pudieran prestar servicio, mandé abandonar el buque y que los botes buscaran refugio en los buques que me rodeaban, *Sánchez Barcáiztegui*, *Lepanto*, *Méndez Núñez* y *Alcalá Galiano* que había llegado.

Llegó un buque de salvamento, el cual tomó el otro chicote del cable que tenía a bordo el pesquero, mientras se realizaba esta maniobra, pasó por Er. el submarino *B3* al cual se le dió la estacha que teníamos del *Cervantes*. Remolcador y submarino dieron avance, momentos después hubo que picar la estacha por no poder gobernar el submarino a favor del remolcador; continuando este avance.

Próximamente a las 1945 se mandó formar debajo del puente la gente que quedaba a bordo que se envió al pesquero que se conservaba en nuestras proximidades.

Ante la inminencia de la pérdida a las 2025 ordené embarcar a los últimos que quedaban a bordo haciéndolo yo con ellos y refugiándonos en el pesquero que tomó los botes a remolque manteniéndonos en las proximidades. A las 0840 comenzó a hundirse rápidamente de proa y minutos después sólo quedaba a la vista la popa con el timón y hélice que desaparecieron a las 0845. En vista de ello ordené al pesquero cuyo comportamiento durante toda la maniobra no puedo por menos de recordar a V. E., nos condujera al buque insignia.

A bordo del *Miguel de Cervantes* en Corcubión a 11 de julio de 1932.

Esquema del crucero *Blas de Lezo*.

He preferido presentar este documento originalmente, por su indudable interés.

El ministro de Marina ordena por telegrama al almirante de la escuadra que se reúna con los comandantes de los buques y estudien sobre el terreno soluciones para el posible salvamento del *Lezo*. El acta de esta reunión da cuenta de su imposibilidad con medios propios de la Marina, sugiriendo se recurra a una poderosa empresa especializada en salvamentos.

Precisamente, el día 14 de julio visitan al gobernador civil de Bilbao los mecánicos Maldonado y Prada, autores de un invento para salvamentos de buques, que se han ofrecido al ministro de Marina para extraer al *Blas de Lezo*.

La relación de radiogramas y telegramas transmitidos y recibidos con motivo del naufragio del crucero *Blas de Lezo* cuenta con 85 mensajes, desde el número 1, pasado a las 1420 del día 11 por el comandante del *Méndez Núñez* al comandante del *Sánchez-Barcáiztegui*, en el que comunica que el *Lezo* tocó fondo, hasta el número 85 del comandante del *Casado* en el que informa al almirante de la escuadra a 1830 del día 12 que ha desembarcado para el *Jaime I* a la dotación del *Lezo*.

En esta relación están los intentos de remolque, situación exacta del hundimiento, que el almirante de la escuadra en el mensaje número 79 transmite al ministro a 2050: 4249N - 0913'4 W.

En el número 44 a 2050 del 11 de junio de 1932, de jefe de flotilla a almirante escuadra: «En este momento se va a pique el *Lezo*».

En el número 79, el almirante de la escuadra informa al ministro de Marina el resumen de lo sucedido.

A C T A

PRESIDENCIA.

Contralmirante de la Armada
Excmo. Sr. D. Alvaro Guitián y
Delgado.

VOCALES

Jefe de la Flotilla de Des-
truidores, Capitan de Na-
vio D. Joaquín Cervera y
Valderrama.

Jefe de Estado Mayor, Ca-
pitán de Navio, D. Cami-
llo Molins y Carreras.

Comandantes de los Cru-
ceros Mendez Nuñez, Liber-
tad, Cervantes y Destruic-
tores Lepanto, Alcala Ga-
liano Sánchez Barcoizte-
gui, Churrusa.

Capitanes de Navio,
Manuel Ruiz de Atauri,
Jose Barrada Castañeda,
Juan Muñoz Delgado.

Capitanes de Fragata,
Julio Ochoa Latorre
Francisco Bateerche
Diez de Eulnes.

Francisco Moreno Fernan-
des.
Tablo Hermida y Sesolle.

Reunidos en la Cámara del Almirante bajo su Pre-
sidencia los Comandantes de los buques que en la orden
se expresan se dió conocimiento a los mismos por el
Excmo. Sr. Presidente de la Junta del objeto de la
reunion, que no era otro que el de dar cumplimiento
a dos radiogramas del Excmo. Sr. Ministro de Marina
que dicen al Almirante de la Escuadra lo siguiente:

"Recibido su telegrama dando cuenta del hundimien-
to Crucero "Lezo" sirvase reunirse con Comandantes
buques Escuadra y estudien sobre el terreno solucio-
nes posibles salvamento buque, manifestando resulta-
do con urgencia para enviar cuantos auxilios fueren
precisos"

"Suspenda salida para Vigo hasta que emita infor-
me Junta Comandantes presidida por V.E y aplase sa-
lida Destruidores hasta nueva orden"

Enterados todos del lugar donde el buque se ha
sumergido latitud N. 42° -49'3 y Longitud W. 13,6
y la profundidad en que se encuentra comprendida entre
60 y 70 metros, por unanimidad han opinado:

PRIMERO.- Que dados los elementos y material de
salvamento de que dispone la Marina, reconocen la im-
posibilidad de todo intento practico que para ellos se
pretendiere.

SEGUNDO.- Reconocieron igualmente que subsistiendo
las grandes dificultades expuestas para que el buque
pueda ser puesto a flote y sin que las demoras pru-
denciales de tiempo originen perjuicio que agraven
su situacion, parecer ser lo mas oportuno que por el

Gobierno se recurra a una poderosa Empresa especializada en salva-
mento de buques sumergidos a tales profundidades.

Y para que conste y en cumplimiento a las citadas Ordenes
Ministeriales firmamos la presente a bordo del Crucero Miguel de Cer-
vantes en la rada de Corubion a los doce dias del mes de Julio de
mil novecientos treinta y dos.

SUPUESTO TÁCTICO A DESARROLLAR

BANDO AZUL.— (Comandante general de la escuadra).

1. *Fuerzas:* tres cruceros tipo *Libertad*.
dos destructores tipo *Sánchez-Barcáiztegui*, *Churruca* y *Galiano*.
2. *Situación inicial:* en la mar a la altura de cabo Villano.
3. *Información:* se tiene noticias de que una fuerza (Bando rojo), compuesta de dos cruceros, *Méndez* y *Lezo*, y dos destructores tipo *Sánchez-Barcáiztegui*, se encuentra en la mar entre los paralelos de Finisterre y Silleiro y al este del meridiano 10°-30' W y trata de refugiarse en una de las Rías Bajas.
4. *Misión:* descubrir al Bando rojo antes de alcanzar una ría.
5. *Condiciones:* máxima velocidad 12 nudos. No se permite la dispersión de las fuerzas.
6. *Plazo:* 12 horas (desde las 0700 horas a las 1900 horas).

BANDO ROJO.— (Jefe de la flotilla de destructores).

1. *Fuerzas:* dos cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*.
dos destructores, *Sánchez Barcáiztegui* y *Lepanto*.
2. *Situación inicial:* a 0700 horas del día D, en la mar entre los paralelos de Finisterre y Silleiro y por dentro del meridiano de 10°-30' W pero no a menos de 60 millas de la costa.
3. *Información:* se sabe que una fuerza (Bando azul), compuesta de tres cruceros tipo *Libertad* y dos destructores tipo *Sánchez-Barcáiztegui*, se encuentra en la mar a la altura de cabo Villano a las 0700 horas del día D.
4. *Misión:* alcanzar una de las Rías Bajas sin ser descubierto por el Bando azul, a ser posible y en todo caso sin llegar a distancia eficaz de tiro.
5. *Condiciones:* velocidad máxima 12 nudos. No se permite la dispersión de la fuerza.
6. *Plazo:* 12 horas (desde las 0700 horas a las 1900 horas).
La velocidad de los destructores se procurará que no rebase de los 18 nudos.
Los destructores podrán ser destacados por ambos bandos pero sólo a los fines de exploración.

Documentación de prensa

El primer documento es copia de la página 30 del diario «ABC» del viernes 15 de julio de 1932, donde un general de la Armada hace unas manifestaciones sobre el siniestro, lamentando la actitud de cierta prensa; explica cómo debió ocurrir el accidente, porque no estaba «el bajo» en las cartas, la situación del *Blas de Lezo*, la responsabilidad de lo ocurrido y la apertura de diligencias.

Sigue otro recorte de prensa, del sábado 6 de agosto, titulado «La pérdida del *Blas de Lezo*»; éste quiere ser una glosa del autor del artículo a la Armada y a la dotación del buque.

Y, por último, dos notas de prensa, parece ser que de «El Correo de Mallorca», también en defensa de la Marina, comentando el paso entre Finisterre y el Centollo.

Aquí termino la documentación oficial de que dispongo, no incluyendo copia del pasaporte y disposición de destino a favor del teniente de navío Lahera, para que se reintegre a Cádiz en expectación de destino.

Hay también algunos telegramas de sus familiares cursados de Cádiz a Marín, interesándose por su estado.

Correspondencia particular

Toda esta correspondencia, trece cartas en total, se dedica prácticamente a comentar diversos acaecimientos sobre lo sucedido y lo que estaba por suceder, como era el final del proceso, gracias a Dios justo y absolutorio.

Una firma del capitán de fragata Enrique de Sola comunicando el descubrimiento de dos piedras de 5 y 5'2 metros, en el centro de la canal, localizadas por don Francisco Moreno con dos submarinos.

El almirante Bruquetas se lamenta de la campaña de desprestigio que sufría por entonces el Cuerpo General, acrecentado ahora por este acontecimiento, y hace referencia a la conferencia de Ramón del Mar, que, dice, no merece el tratamiento de señor por las mentiras que vierte, calificándolo de indocumentado.

Con su compañero y amigo, teniente de navío Álvaro Guitián, habla de su padre, el almirante de la escuadra, y de su tío, el comandante del *Lezo*. El almirante termina comentando que «aún estoy muy lejos de que se vaya la dolorosísima impresión».

El entonces director de la Escuela de Tiro Naval «Janer», capitán de corbeta Montero (R), le envía un dibujo de la zona; esta carta sí la acompaño, ya que es técnica y no hay temas delicados en ella.

Hay una de don Guillermo Ferragut en la que se vislumbra el sentimiento de amargura que imperaba en esa época: «No veo en España ni fuera de

DEL HUNDIMIENTO DEL «BLAS DE LEZO».

Lo que dice un significado general de la Armada sobre el siniestro

Visáramos ayer a un prestigioso general de la Armada que, por el cargo importante que ocupa, tiene elementos de juicio para opinar sobre el hundimiento del *Blas de Lezo*, el cual nos hizo las siguientes interesantes manifestaciones:

La actitud de algunos periódicos

Lamentable, como muchos de mis compañeros, la actitud en que se han colocado algunos periódicos, pocos, por fortuna, en relación con las causas del sensible hundimiento del *Blas de Lezo*. Esas censuras, más o menos encubiertas, esas diatribas las admitiríamos de buen grado, si en lugar de tener un móvil político estuvieran inspiradas en un noble afán de conocer la verdad de lo sucedido para ponerle remedio. Me parecerían bien esas críticas que, por desgracia, no son la primera vez que se producen, si tuvieran un sentido técnico y fueran hechas por personas capacitadas para hablar de estos asuntos.

Si este hecho hubiera ocurrido en Inglaterra, los periódicos ingleses, por la vez de sus cronistas especializados en asuntos navales, llenarían estos días las páginas enteras con sus correspondientes gráficos, para desentrañar las causas que hubieran motivado tan sensible accidente. Y con esa crítica serena y documentada, todos nos veríamos honrados y la fantasía nada tendría que hacer en estas informaciones. El suceso hubiera quedado reducido a sus verdaderas proporciones y no se hubiera permitido nadie, en ese ambiente de técnicos y serenos enjuiciamientos, hablar de incapacidades e ineptitudes, que es lo más seguro no hayan ocurrido en este caso.

Cómo debió de ocurrir el accidente

Como es sabido, nuestra escuadra, dividida en dos bandos, se hallaba hace ya algunos días cumpliendo su plan de maniobras, y el día del accidente se hallaba desarrollando el último ejercicio de lo que podríamos llamar primer período de las mismas. El supuesto táctico consistía en la defensa de las rías gallegas en sus entradas de Corcubión, Muros, Arosa y Villagarcía, misión ésta confiada al bando azul.

El bando azul, compuesto de los buques *Sánchez Barcáiztegui*, *Lepanto*, *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*, al mando de don Joaquín Cervera, tenía como objetivo amenazar dichas rías gallegas, para lo cual su maniobra había de consistir en acercarse a dichas bases, sin ser visto por los buques que las defendían. Dicha división enemiga se hallaba a la altura del cabo Nave para dirigirse, dejando a la derecha el pequeño istmo La Muñiz, hacia el paso de Centollo, con el fin de avanzar al abrigo de cabo de Finisterre y del Estrecho, que forma dicho Centollo con la costa, para sorprender al bando rojo.

La empresa no carecía, realmente, de dificultades, pero este camino era el más practicable y el más fácil, porque de no haberlo seguido la división enemiga hubiera que alejarse demasiado, exponiéndose a la vista enemiga o cortarse en dos. Y el jefe del bando atacante optó por seguir este camino, formando en columna, en primer término, el *Sánchez Barcáiztegui*, y siguiéndole por este orden el *Leopoldo*, *Blas de Lezo*, y, por último, el *Méndez Núñez*. Es indudable que la ruta del primero habían de seguirlo los otros tres cruceros que obedecían a un man-

do conjunto. La anchura del canal es de 365 metros aproximadamente, y su fondo unos doce metros, completamente practicable para buques de este calado. He de advertirle que el tonelaje de los dos primeros es de 1.760, y de 4.780 los últimos, datos éstos que conviene tener presente.

Por donde han pasado tantos barcos, como el *Carlos V* y otros de mayor calado, podían muy bien pasar estos cruceros ligeros. Pasaron el *Sánchez Barcáiztegui* y el *Lepanto* sin dificultad, sin anunciar ningún peligro de derrota y a la voz de "seguir unas aguas", y el *Blas de Lezo* siguió en la columna el rastro del *Lepanto*, pero como es de mayor calado que su antecesor y de mayor desarrollo, encontró en su camino o una aguja o un pedruzco; el caso es que la nave se sintió herida en su casco de proa, con gran sorpresa de todos; pero con la suficiente seriedad para avisar de este peligro al *Méndez Núñez*, que le seguía, que pudo pasar, acercándose más al Centollo, lo que prueba que el obstáculo encontrado era algo excepcional y aislado.

Por qué no estaba esta aguja en las cartas marinas

Pero, ¿y las cartas marinas?—se preguntan muchos en un severo interrogante que encierra una acusación. Las cartas marinas no señalaban este accidente en la región submarina, porque las cartas marinas, como los planos topográficos, no son una reproducción exacta y fiel del terreno. Así como hay accidentes que no pueden registrar ciertos planos, dada la proporción de su escala, tampoco pueden figurar en una carta marina, en las cuales puede con más facilidad darse esta circunstancia, porque en los sondeos que se llevan a efecto para estos levantamientos submarinos, es más fácil que la sonda rebalse por estas agujas que, como la citada, ha provocado tan sensible accidente. Y al resbalar la sonda sobre tal accidente del fondo del mar, no queda registrado en las cartas.

No hace falta enriquecer los expositos cuidados que ofrece por esta causa la navegación marina. Un batallón puede desviarse de la ruta marcada por el mando, concteniendo un error diez veces más grave, y las consecuencias del mismo en tierra firme ni siquiera son advertidas. Accidentes como el ocurrido se deben más que a la imprudencia y la ineptitud, que no sería aventurado anticipar no han existido por parte de nadie, a circunstancias fatales que, en la guerra como en las prácticas navales, no es posible evitar ni amonazar.

La situación actual del «Blas de Lezo».

El *Blas de Lezo*, que ha desaparecido completamente bajo las aguas, se encuentra a unos sesenta metros de la superficie, y a unos treinta sus palos mayores. Será muy difícil, de momento, acometer el salvamento del citado buque, por no disponer de elementos adecuados e inmediatos para esta operación.

No hay duda que más adelante se procederá a su salvamento, porque existen poderosas Empresas extranjeras que hacen en esta materia verdaderas proezas.

No es cierto, como se ha dicho, que el *Blas de Lezo* sufriera el accidente en el mismo lugar que el *Cardenal Cisneros*, pues éste se hundió a unas diez millas (unos dieciocho kilómetros) de donde lo ha tenido el actual crucero siniestrado.

La responsabilidad de lo sucedido

No soy yo—nos dice nuestro interlocutor—el llamado a hablar sobre este asunto, que está en manos de los jueces, ni sería prudente en estos momentos en que el ambiente se halla un tanto removido y excitado, pero soy de opinión que el accidente está tan claro, que la intervención de las unidades tan perfectamente definidas, y cumplidas por todos las más elementales precauciones sobre la navegación marítima, que la responsabilidad de lo sucedido es muy difícil apreciar a quien puede alcanzarse en un ejercicio táctico donde todas las unidades obedecen a un mando, a un plan de conjunto, y la misión del buque siniestrado era seguir la ruta del anterior que, como no vio el mismo peligro, por no haberlo experimentado, mal pudo avisar al que le sucedía en la marcha.

Pero, en fin, no nos adelantemos a la sumaria que se ha abierto. He ahí como un excesivo celo y entusiasmo no son siempre bien apreciados o tienen resultados distintos. Estas unidades del bando rojo avanzaban poseídas de un gran espíritu marino, creyendo que intrinsecamente por aquel canal iban a sorprender a la supuesta división enemiga, que no esperaba el ataque por este punto. La maniobra estaba a punto de terminarse, con gran contento de las tripulaciones, cuando surgió lo inesperado, que ha costado la vida de un buque de la calidad, rendimiento y glorioso historial del *Blas de Lezo*.

Para terminar, he de decir a usted que, dentro de la amargura que ha producido en la Armada este sensible accidente, hay, sin embargo, en esta desgracia para la Marina de guerra una gran enseñanza y un poderoso estímulo para continuar estudiando y trabajando con mayor entusiasmo, para que nada de lo que se oye y lo que se escribe pueda tener el más leve fundamento. La Marina de guerra, así como el Ejército de toda lucha política, como siempre lo estuvo, continuará en el silencio trabajando para hacerse digna de la nación que tan altos intereses le ha confiado.

La escuadra española, en Marín

El sumario por el hundimiento del «Blas de Lezo»

Pontevedra 14, a tarde. Ha fundeado en Marín la escuadra española, que permanecerá una larga temporada haciendo ejercicios de tiro en el Polígono Jaurea.

A medio día fué a bordo el gobernador civil.

Para instruir diligencias en el sumario por el hundimiento del *Blas de Lezo* ha sido nombrado juez el capitán de navío señor Muñoz Delgado, que actúa a bordo del crucero *Cervera*.

ador

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
C. Zveloff, 17-1º (de 10 a 12 y media)

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
(FRANQUEO INCLUIDO)
Un ejemplar semanal . 1'50 pts. trimestre
Paquetes de 100 ejempl. 2'10 id. semanales

Sábado 6 de Agosto de 1932.

N.º 10.

La pérdida del 'Blas de Lezo'

El mar en su grandeza, lo mismo traga al naufrago humano, pequeña brizna que apenas conmueve su superficie unos segundos trazando círculos de escaso radio, que al coloso "Titanic" semejante a una población ostentadora de la soberbia humana, siempre ansiosa de escalar el Cielo con nuevas torres de Babel, pregoneras de un progreso material, a quien sirven como esclavas la ciencia y el trabajo. Unos metros más de radio en aquellas bondas, deladoras fugaces, del mar recobra su aspecto ya risuroso, ya amanzador, pero siempre impenetrable en guardar sus secretos. Momentos después cruzamos aquellas aguas, tocamos las mismas moléculas de agua que parecieron conmovirse unos segundos, ¡y cuán lejos estará nuestro ánimo de descubrir el drama! El mar se lo tragó todo y quedó indiferente! ¡Aquí no ha pasado nada!

También recientemente en día apacible, el mar, entre el Centollo y Finisterre está en calma; un hermoso crucero de nuestra Marina de Guerra, lo cruza gallardo y veloz llevando una tripulación profesional y técnica más que sobrada para conducirse en empresas náuticas y marítimas como *saben hacerlo nuestros marinos*; como lo probaron en aquellas navegaciones que precedieron al desembarque en Alhucemas, donde más de cien barcos cargados con enorme convoy de carne humana, con nicbias, con luces apagadas, por dos veces tuvieron que hacer noche maniobrando sobre aquella costa doblemente peligrosa; como lo probaron en atrevidas maniobras los años 22 y 23 y aun las del 30 en las que no tuvimos que lamentar ni una sola desgracia, cosa tan frecuente en casos análogos, según hemos en la prensa extranjera y que comprendemos fácilmente, apesar de ser profanos, al considerar la diversidad de los tipos modernos de buques de guerra, rápidos y extra-rápidos, cruceros, destructores submarinos, con sus peculiares tácticas en las que entra por mucho la sorpresa.

En los momentos en que escribimos estas líneas leemos la triste noticia de la pérdida del submarino francés "Prometeo" y la trágica del rápido hundimiento del buque escuela alemán "Niobe" también para, por no decir,

misteriosa, por ahora... Ya llegarán, sin duda, nuevas informaciones. ¡Y con él desaparecieron 60 hombres, la mayoría juveniles!

De estas consideraciones brotan por la fuerza de la lógica otras que se hacen solas, y que nosotros solo las consignamos.

La vida de los navegantes y de los barcos, que son su sostén, continua, apesar de los modernos adelantos de la ciencia, a merced, en parte, de contingencias fortuitas, que el mar reserva, como elemento que mejor se presta a nuestros pobres sentidos, para ver una imagen del Poder y Majestad de Dios. El hombre de mar podrá presentárenos bullicioso y hasta *farandulero*, cuando lo vemos en tierra en plan de *revancha*, por las privaciones pasadas; pero en el fondo, su alma es creyente. De labios de amigos marinos hemos oído muchos casos que lo atestiguan. Por esto es tradicional en nuestra España Católica la devoción a la Virgen del Carmen, y en nuestra Marina de guerra, San Telmo fué mucho tiempo invocado, y hasta que cayó sobre ella el azote del laicismo, con que Dios castiga nuestra libeiza, tuvo por patrón oficial la Virgen del Carmen. ¿Puerilidad, fanatismo?... Serán los *espíritus fuertes* que alardean de racionalistas. Nosotros decimos, amorosa, filial, prudente y sabia medida del hombre de fé, que cuanto más experimenta su saber, más claro lo descubre imitado. *U sabe* que después de poner sus conocimientos y prácticas profesionales al servicio de una empresa, debe contar con aquella *contingencia mortal* a la cual se entrega sin recursos materiales, pero acude a Ella, a su Patrona, influyente, interesera, para el que, como Señor de cielos y tierra, puede, aun si alterar las leyes naturales, guiar con su Providencia los hechos y circunstancias que conducen a aquellas contingencias...

¡Basta tan poco! una guiñada de unos grados del timonel en un momento providencialmente oportuno lleva el barco al peligro oculto o lo libera de él.

Con honda pena como españoles y como católicos, hemos de reconocer, que sin que nuestros marinos sean otros, ni haya motivo racional para suponerles menos competentes, desde que advino el nuevo régimen parece que

paladas, como vulgarmente se dice. ¿La República? ¡Quí! ¡La República se tiene nada que ver con eso! Aquellas contingencias fortuitas y mortales no obedecen a los Reyes ni a las Repúblicas! Es la tormenta única que formó a nuestros marinos utilizar la excelso mediación de su Patrona.

Hay que pedir mucho por nuestra Marina, y decirlo a nuestros marinos. Por la Patria, por nosotros los españoles que os confiamos valiosísimos intereses, y por vosotros mismos, no os entreguéis cual indolentes fatalistas a ese destierro espiritual impuesto inculcamente. En vuestras almas no mande más que Dios, instalad en cada una de las vuestras una modesta ración de galaeta, que si la ventaja con fervor suplirá con gran ventaja la oficial, y la Virgen cobrará a comunicar con vosotros. Ella lo quiere; bien claro lo pregonan los hechos; y pidámosle luz para los pobres ciegos de estas cosas porque caen fuera de la barra material en que se encorran.

S.

FRANQUEO
CONCERTADOHORAS DE DESPACHO de 10 a 1. y de 3 a 2
TELEFONO NUMERO 1645

El paso entre Finisterre y el Centollo

En estos días, con motivo del hundimiento del crucero "Blas de Lezo", hemos leído, en diversas notas oficiales y sueltos de Prensa, noticias que por afectar directamente a los prestigios de la Nación, porque suyos son los de nuestra Marina de Guerra que integra los de su personal, nos ha movido a hacer un poco de información que ofrecemos a nuestros lectores, en la seguridad de que si, por desgracia, no podemos amilorar el dolor por la pérdida material del buque, encontramos en ella motivos fundados para esperar el fallo del expediente mandado instruir, con el ánimo levantado en cuanto al aprecio de la competencia y honor profesional que a todos debe afectarnos.

El paso entre Finisterre y el Centollo que efectuaron nuestros cruceros pequeños, no representaba en modo alguno las tinieblas, por cuanto el ancho del *fren* que forman es de unos 360 metros y sus sondas en baja mar máxima son de 8 metros, sin que en planos, cartas ni derroteros se delate *suciedad* en aquellos fondos.

Además, ese mismo paso fué realizado, sin dificultad alguna, con el "Carlos V", por los entonces contraalmirante y Capitán de Navío don Emiliano Enriquez y don Antonio Morante y más recientemente con el transporte "Contra-maestre Casado" repleto de carbón.

Ahora bien: el "Carlos V" calaba 8 metros y el "Casado" en aquellas condiciones 7. El "Blas de Lezo", según el anuario "Buques de Guerra", tenía un calado de 4'72; aunque admitamos algo

umentada esa cifra, por la instalación de su nueva dirección de tiro y en la hipótesis de un casi relleno de combustibles, con términos de una seguridad puede afirmarse que podía rebasar poco de los 5 metros. La maniobra se realizaba de día y con mar llana.

No se trata, pues, de imprudencia ni de impericia, sino de una desgracia fortuita, sin explicación hasta hoy, que sepamos, pero que tiene todas las probabilidades de tenerla en la existencia desconocida de lo que se llama en navegación e hidrografía una *aguja*. Piedras aisladas de forma cónica más o menos aguda, por las que fácilmente resbala la sonda en los trabajos del levantamiento de planos; máxime si las características de la costa próxima no infunden sospechas de su existencia y que para los navegantes es bien sabido que

tasmas más o menos piadosos que aparecen en casos tales para encubrir responsabilidades. Cuando el buque víctima queda en ella clavado, es evidente y nadie puede dudar de su existencia, que, además queda ya definitivamente inutilizada en su maléfica cualidad mediante una *baliza*. Pero cuando la *aguja* es bien definida como tal y la capa de agua que la cubre es casi igual al calado del buque víctima, entonces hace el efecto de terrible cuchilla que en combinación con la velocidad de aquél, le produce mortal desgarradura, que por su extensión longitudinal hace ineficaces los compartimentos estancos.

M.

El paso Finisterre-Centollo

Información complementaria

Hoy recientes en la misma prensa local comentarios, corolarios de otros anteriores, motivados por la pérdida del "Blas de Lezo", a nadie ha de extrañar el nuestro de ahora que debíamos a los rectores de CORNEO DE MALLORCA desde que publicamos una información sobre el Paso Finisterre - Centollo. En ella llegábamos hasta donde podíamos afirmando y dando como probable aquello que, sin poder afirmar, nos dictaba la confianza que tenemos en el personal de nuestra Marina. Al lector patriota y que se interesa por los asuntos que a ella atañen, le rogáramos repasase, si la tiene a mano, aquella información y fijara su atención en lo que en ella dice acerca de la probable existencia de una *aguja* desconocida, causa de la desgracia. Pues bien, nosotros, que nunca creímos en brujas, aguardábamos con fiadas nuevas noticias, que hoy ofrecemos con la satisfacción de contribuir a la suya.

En efecto, las Autoridades de Marina, obrando en justicia y con prudencia, no se avinieron únicamente a lamentar la pérdida de un barco y a que la Corporación sufriera las dentelladas en su prestigio, que en comentarios de Prensa se señalaban, ante la explicable sacudida producida por la desgracia, y en términos que variaban según el temperamento del comentarista; sino que ordenaron el levantamiento de un plano detallado de aquel freu a un jefe de la Armada, que es, además, competente Ingeniero hidrógrafo. Ese jefe al mando de un destructor y auxiliado por dos submarinos, lo ha realizado a conciencia y gracias a los *sondadores acústicos* de que van dotados los últimos, han podido fijar la posición de fondos de 5/2 metros, precisamente en la medianía del Canal. Manejando ya en *punto preciso*, el escandallo, según nuestras noticias acusaron dos piedras, que no será forzar la palabra si les llamamos agujas, porque se nos asegura que al *separar un palmo la mano del que sonaba*, el escandallo resbalaba. Como es sabido hay que tener en cuenta las mareas, por eso el braceaje que apuntamos se refiere al que había sobre esas piedras el día y hora en que pasaron los barcos. Es decir una confirmación exactísima de la hipótesis de nuestra primera información.

Para satisfacer la legítima curiosidad de aquellos que sintieron la emoción de

la desgracia, podemos darles algunos detalles. La formación que llevaba la División al pasar el Freu, era la de una fila, en cabeza dos destructores de los de tipo mayor y luego los dos Cruceros "Mendez Núñez" y "Blas de Lezo". Los calados de esas 4 unidades eran próximamente iguales. Ello quiere decir que recorrían los 4 sensiblemente la misma línea y sus hélices se trasladaban en un mismo plano horizontal, *grosso-modo*; línea que promediaba el canal, la misma que siguieron años antes el "Castos V" y el "Casado"fi con mucho más calado. ¿Por qué pasaron inmines entonces aquellos dos barcos y ahora los destructores y en cambio el "Mendez" dejó una hélice y el "Lezo" la existencia? Porque en la mar, como en la tierra firme, la vida está llena de contingencias que escapan a la prevision humana, que cuando son adversas producen el dolor y en cambio resbalan inadvertidas cuando nos favorecen lo que ocurre con mucha frecuencia. El dolor si somos consecuentes con nuestra fé debe ser apreciado como saludable aviso que despierte nuestro reconocimiento al Poder de Dios y gratitud a su Providencia siempre vigilante y amorosa... Y para aquellos que rinden el culto a las divinas Casualidad y Fatalidad, les podemos aún brindar en este caso la seca consideración arriba apuntada de *que al separarse un palmo la mano del que sonaba, el escandallo resbalaba...*

...¡ Medio metro que se corriera la derrota de un barco es lo suficiente para explicarlo todo!

Sean estas líneas informativas la expresión sincera de una participación en el sufrimiento de esos compatriotas que en su perseverante labor, fieles hoy como ayer en el servir a la Patria, reclaman en justicia nuestra asistencia espiritual, comprensiva y amorosa que les aliente en ella.

AH.



ESCUELAS DE TIRO NAVAL
"JANER"
DIRECTOR

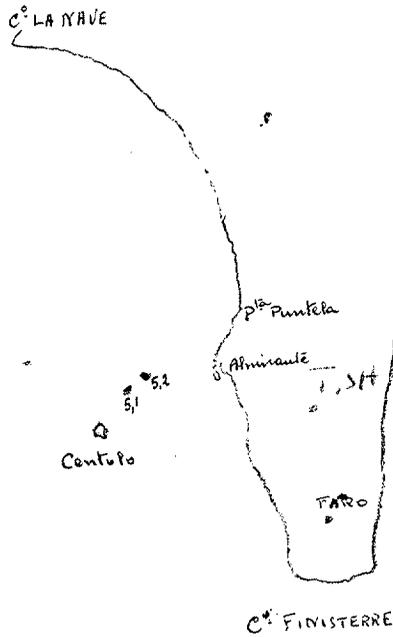
Sr. Dn. Manuel G. Bohera

Mi querido amigo: He recibi-
do su carta a la que me apresuro a con-
testar manifestandole que en efecto hemos
encontrado no una, sino dos piedras en
la mediana del canal, en cualquiera
de las cuales pudo haber tirado el
"Sero". Orientado fu el pescador de
Finisterre que como todo menciona la exis-
tencia de las lajas, a la tercera escan-
dallada dimos ya en la primera
piedra, en zuda reducida a la laja
man del dia 11. pasado de 5,1 metros

La otra piedra acabo un fondo de
5,2 metros. Segun su manifestacion las se-
ñalistas, pasaron los, sensiblemente
fu el centro del paso. Los pescadores
del lugar aconsejan para siempre
fu el tercio del canal mas proximo a
la costa de Finisterre, dejando la tercera
parte de su anchura hacia este lado y
los dos tercios del ancho hacia el Centulo.
Ahi de modo es definitivo a lajas
en la situacion de las piedras.

Se saluda conmovidamente su
buen amigo y comp.

Roberto Arntes



Las mareas reducidas a la bajamar del día 11. Para reducirlos a la mayor bajamar hay que restarles 0.87 metros.

"LEPANTO"

De 12^h a 16^h

Al superar la guardia navegábamos a la vista de C. Villano al Ra = 100° = E.v; en dos columnas por E. (capitana & cabera) y a 4000 ms; con un régimen de cien revoluciones a las 12^h 15^{ms} se aumentó al 1110 E.v. A las 12^h 25^{ms} línea de fila orden natural pasando el Lero a seguir nuestras aguas distancia 300 ms. A las 12^h 40^{ms} se metió a E.v. que dañó al Ra = 217 siguiendo las aguas de la Capitana. A las 13^h 10^{ms} al 184a = 197(v). A las 14^h se descubrió un destrozo enemigo. A las 14^h 15^{ms} señal irada en el Lero de "necesito señalque" inmediatamente se mandó "manobrar con independencia" poniéndolo a la voz del Sr Comandante. A las 14^h 30^{ms} se mandó echar fuera los pescantes de los botes para poder aniarlo rápidamente caso de ser necesario. A las 15^h 45^{ms} se arrió el bote auto, marchando al Lero a recoger personal de abordó, a bordo del bote iba un Alferes de Navio. A las 15^h 55^{ms} avante despacio aproximándonos al Lero y continuando navegando a la voz y aguantándonos con las máquinas hasta rendir.

Dist^{on} a 16^h $\left\{ \begin{array}{l} LN = 42^{\circ} 51' 10'' \\ LW = 9^{\circ} - 14' - 48'' \end{array} \right.$

Juan Lator

De 16^h a 20^h. Al superar la guardia navegábamos a la voz del Sr Comte. Se recibió a bordo radio diciendo "acercarse Lero y recoger gente" y al mismo tiempo se dijo "focar en el Lero "abandono de buque". Nosotros avante un día acercándonos. A las 16^h 5^{ms} llegó a bordo bote del Lero con manfropo. A las 16^h 13^{ms} nuevo viaje del bote del Lero con manfropo embarcó un Alferes de Navio de nuestro buque. A las 16^h 15^{ms} un chinchono del Lero. A las 16^h 20^{ms} el bote nuestro con un señalque de un auto del Lero que se amari en unión del chinchono por nuestra popa. En este último bote llegó abordó el Comandante de Independencia del buque manfropo D. Pedro Portan con dineros y documentación. Faltó el señalque que el Sanchez daba al Lero y ordenó al Mandar copiar señalque y este intentar darselo.

A las 16^h 30^{mn} se vieron dos cruceros Libertad y un submarino. A las 16^h 55^{mn}. Con el bote chuschorro del Orlas de Lero inmediato se mandó picar remolque para no molestar nuestros movimientos continuando con el auto de dicho buque por la alata. A las 17 llegó bote del Lero con el alfer de Navio de esta dotación D. Don Cantalupo, que fue tarde a bordo al salvamento del buque averiado con petición de auxilio del estable de remolque por haber fallado los del Meudler, se empujó a embarcar en el bote el muerto por ser teniendo por nuestro babor el buque naufragado a poca distancia. Desde el Lero pidieron remolque por nosotros porque el "Meudler Nuevo" había abandonado su intento. Se ordenó reparar el bote meter a bordo cable y llevarlo a popa y al ir a ponerse en situación, el destructor Alcalá Galiano que seguía nuestras espaldas metió a bsr. colándose entre nosotros y el naufragado para darle el. A las 17^h 30^{mn} intenta Galiano dar remolque, a las 18 desiste Galiano e intenta darslo un submarino b0 y un remolcador. A las 18^h 30^{mn} vuelve del Lero nuestro bote diciendo que queda escasa gente a bordo quedando a su costado otros botes. Se irió el bote nuestro que tiene rota la tapa de sepala. A las 19^h 30^{mn} remolcau al Lero un pesquero, un submarino manchando a su costado dos vaporcitos y otro submarino; se sorpren de orden del crucero Meudler y a los destructores "Galiano y Chumbea" para que fondeen en playa La gr. "Nosotros el norte del convoy en la mitad de la distancia del "ervantes y este cerca de Fuisterre. Nuestras máquinas terpacio para no perder el convoy. El Lanchar por nuestra proa. A las 20^h parados esperando una orden que da el "ervantes con el proyector al Lanchar. La orden no se cayó completa. Se recojen las palabras "convoy y base." y se supone que se ordena volver a costado del Lero. Albrun dir se pide notificación con el proyector. El Lero avanza poco a poco. Desde a bordo parece que no queda dotación en l. Se une a este cuadro de labora relación del personal recogido del Orlas.

Luz Garces

De 20^a a 21^a 88^{um}

Conversó la guardia con las máquinas paradas, suplen-
do las aguas del "Sanchar" e interpretando una orden
que nos daban por proyectos y que entendimos a la 10^a
19^{um} era: "Vaya a convocar al Lero por babor". Se encendió
con las luces de situación. A las 20^a 20^{um} avante metiendo
a estribor supleniendo las aguas al Sanchar y acercando
nos al Lero. La pua de este estaba ya sumergida, rom-
piendo la mar en ella, quedando todavía libre el ca-
ñón de pua. En el momento de meter nosotros a estribor
para situarnos a babor de él, empezó a hundir la pua
levantando la popa con gran rapidid y al terminarse
nosotros la virada, observamos tenía sumergida 70 de la
luz hasta la primera chimenea, levantando cada
vez más la popa y desapareciendo rápidamente a las
20^a 47^{um}. Recibimos orden de fondear un boga en las
proximidades; haciéndolo a las 21^a 5^{um} con un cabo de 100m
y dos heipotes. A continuación dimos abras para dejar li-
bre el boga; quedando en observación y fondeado
con los dos submarinos y remolcadores en círculo alrede-
dor del lugar del hundimiento. Nuestra situación era

$\left. \begin{array}{l} \text{LN} = 42^{\circ} 42.5' \\ \text{LW} = 9^{\circ} 14' \end{array} \right\}$	siendo la del buque hundido
--	-----------------------------

500ms más al Norte y en la explotación de Fusteran
A las 21^a 20^{um} seguir aguas Capitanea y a las
21^a 38^{um} por y Es de guardia

Juan Flautakis

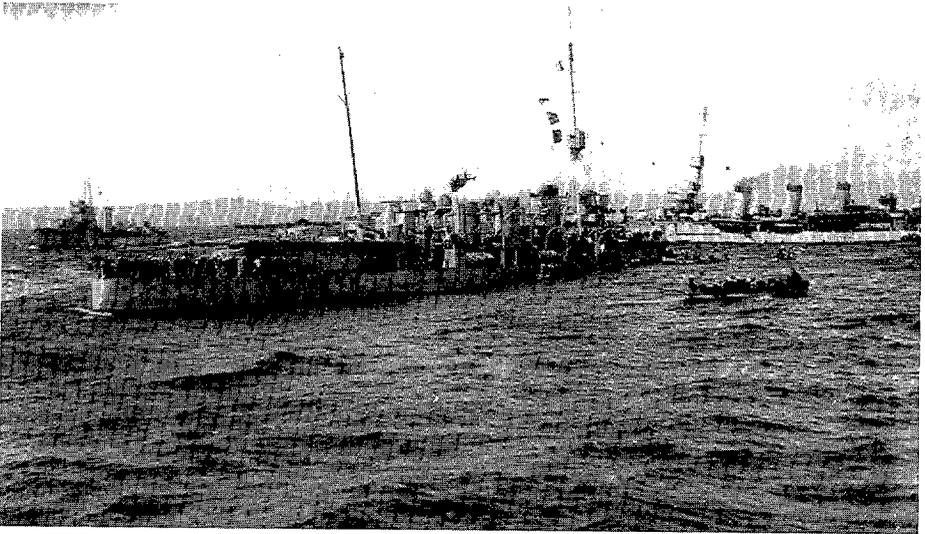
España, otras preocupaciones que las de un orden material, para buscar remedios al malestar y al terror que se siente sin quererlo confesar». Y termina «Vd. es mucho más joven que yo, y es de esperar que sea uno de los que vayan formando la integral de la nueva reconstrucción».

Dos cartas escritas por el teniente de navío Lahera el 8 de marzo de 1933 a sus compañeros tenientes de navío Joaquín Cervera y Álvaro Guitián y una tercera a su ex comandante y las respuestas de éstos. En ellas se cruzan parabienes por el feliz desenlace del Consejo de Guerra que juzgaba al almirante de la escuadra, jefe de flotilla de destructores y comandante del *Lezo*.

La última carta debe ser del habilitado del buque remitiéndole su cese de haberes «para que no tenga inconveniente alguno para cobrar el próximo sueldo de agosto».

«No hay mal que cien años dure».

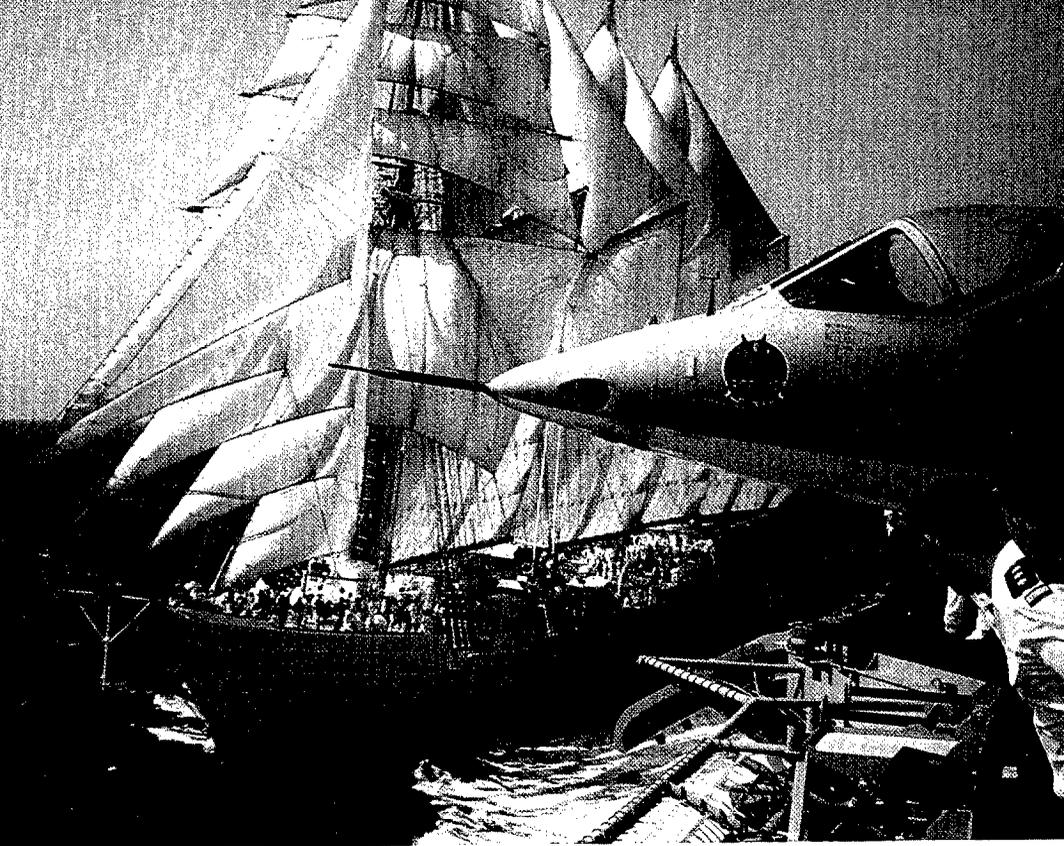
(En recuerdo de los protagonistas que ya no están con nosotros).



El *Blas de Lezo*, hundiéndose, comienza a ser abandonado por su dotación, parte de la cual se ve formada en toldilla y en el castillo mientras un bote se aleja y otro se aproxima por su proa. Por babor, el *Sánchez Barcáiztegui* y por su proa su gemelo *Méndez Núñez*.

Julio DEL CUVILLO DÍAZ-ALERSI





Pasada. Foto: Íñigo Martín Nieto.



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.

24.693.—Hace cien años

Es éste el cuaderno correspondiente al mes de julio de 1897, tomo XLI. Se inicia con un artículo titulado *Organización del personal de maquinistas en varias naciones*, por don Víctor M. Concas y Palau, capitán de navío, es la conclusión del anterior cuaderno, el número 6 del tomo XL; documentado y extenso estudio en el que aquí se refiere a la forma de ingreso y ascenso, *Operarios maquinistas. Personal de maquinistas*, y otros datos interesantes. Sigue, *Geometría de los buques*, es su autor M. M. Guyou y Simart; se refiere, entre

otras cosas, a «la importancia para los oficiales de marina del estudio de la estabilidad de los buques», lo firma don Pedro Pasquín Reynoso, alférez de navío. Se continúa con *Las pruebas del torpedero «Turbina»*; ya en el número anterior se publicó un artículo con la descripción del citado torpedero, aquí se refiere a *La cavitación de la hélice*, por V. G., traducido de «Le Yacht».

Se sigue con *Avería a bordo del cazatorpederos de la marina inglesa «Star»*, traducido del «Engineering» del 7 de mayo de 1897, trata de «la importante avería que ocurrió en el destructor de torpederos *Star* el jueves de la pasada semana», demostrando las «imprevistas dificultades» que tuvieron que resolverse, traducido por J. G. de L. *Los nuevos generadores, Belleville*, por M. Godard; estudia, entre otras cosas, la «comparación con las calderas cilíndricas. Funcionamiento en servicio», y otros datos interesantes. Sigue *Máquinas de los torpederos ingleses «Swordfish» y «Spitfire»*, tomado del «Engineering» del 15 de enero de 1897, traducido por don José M. Gómez, teniente de navío, ingeniero naval; las describe y da otros datos importantes. *Inglaterra. El porvenir del torpedo*, tomado de «United Service Gazette»; se trata de una conferencia dada por el vicealmirante P. H. Colomb, refiriéndose a tan interesante asunto; «Fiesta marítima en Spithead», entre otras cosas, cuenta la revista naval que tuvo lugar en la isla de White, en ella participó nuestro acorazado de segunda clase *Vizcaya*, que recibió grandes elogios de la reputada publicación inglesa «The Engineer», que lo ha calificado como «maravilla» y que ha sido construido en España. *Marino ilustre, don José Luis Díez y Pérez Muñoz, teniente de navío que fue de la Armada*, es su autor don Luis Pérez de Vargas, teniente de navío de primera clase; es un merecido elogio de quien fue su compañero de promoción, el marqués de Castellón: «En el día de hoy se habrán abierto las Puertas del Panteón de Ilustres Marinos para recibir los restos del brillante y malogrado oficial don José Luis Díez y Pérez Muñoz». Da una biografía del sabio e insigne marino (1851-1887); así como *Los últimos honores* que recibió; *Adiós, amigo del alma*.

Necrología: de dos oficiales del Cuerpo General de la Armada.

Noticias Varias: entre otras; *Cincuenta millas por hora*, tomada de la «Revista de Navegación y Comercio»: «las velocidades continúan siendo la preocupación de los constructores navales». *Bibliografía*: con la reseña de varios libros y periódicos nacionales y extranjeros. *Erratas*: algunas habidas en el número anterior de la REVISTA.

Apéndice: con disposiciones relativas al personal de los distintos cuerpos de la Armada hasta el día 24 de junio de 1897.

Varias láminas y cuadros acompañan al texto

J. F. G.

24.694.—Centenario de la guerra de Cuba. Julio de 1897



El día 12 una Real Orden asigna numeral y señal distintiva al crucero *Río de la Plata*, que se estaba construyendo en el Havre (por cierto, la colección legislativa de este año, página 363, tiene una errata de bulto, pues dice que el lugar de la construcción de este crucero es La Seyne, que es el astillero de Tolón donde se estaban modernizando las fragatas *Numancia* y *Vitoria*, que desde entonces pasaron a denominarse guarda-costas).

El *Río de la Plata* se construyó con los fondos enviados por las colonias españolas en Argentina y Uruguay.

Este mes no hay más noticias sobre la Campaña de Cuba y Filipinas en la Colección Legislativa, aunque la guerra en esos momentos alcanzaba gran crudeza.

J. B. N.

24.695.—Biografía breve



Es ésta la de don Tomás Larraspuru, capitán general de la Armada del mar Océano. Nacido en Azcoitia (Guipúzcoa), el año 1582; cuando contaba dieciséis años de edad, año 1598, ingresó en la Armada como soldado, ascendiendo sucesivamente a cabo de escuadra, sargento, cabo de la gente de mar y guerra de un patache y capitán de infantería.

El 6 de mayo de 1603, embarcado en el navío *Delfín*, de la Armada de don Luis de Silva, peleó contra seis navíos ingleses y holandeses, abordando el suyo a la capitana inglesa, que rindió, recibiendo él, en esta ocasión, un balazo en la pierna derecha. Más tarde, y mandando el patache *Nuestra Señora de la Esperanza*, desempeñó muchas comisiones y servicios importantes, bien de aviso, reconocimiento de barcos enemigos o «en busca de las naos dispersas en un huracán». En el año 1606 dio caza él solo, atacando a una urca holandesa de gran porte, la cual pudo escapar debido por «haberle desaparejado de un tiro en el momento de estar para abordarla».

En el año 1607 elevó un memorial al rey Felipe III, en el que solicitaba su embarque en la flota de Indias con su empleo de capitán, «que hacía nueve años que servía continuamente», dándosele el mando de un galeón, con el que navegó en la Carrera de Indias; por los méritos adquiridos fue ascendido a almirante, en la «Armada de la Guarda y en la del Marqués de Cadereyta». De grandes conocimientos y pericia marinera, se le encargó de la dirección en La Habana de la construcción de varios galeones, «que resultaron excelentes», siendo nombrado almirante de la escuadra del citado marqués, formada el año 1622 por ocho galeras y tres pataches, que, en el citado año, cuando escoltaba una flota de diecisiete galeones, sufrió un ciclón de gran violencia, perdiéndose algunos barcos y averiándose otros; sin embargo, Larraspuru consiguió llegar primero con el galeón que llevaba el más rico cargamento.

Tal fama adquirió como experto marino, que se le encargó el mando de una armada de catorce naos y dos pataches, con el fin de abastecer y proteger a los barcos amenazados por los holandeses, limpiando de paso la mar de contrabandistas y piratas, escoltando después a una flota que venía a la metrópoli con grandes donativos que los vecinos de Nueva España y del Perú hacían al rey, llegando a Cádiz con treinta y dos barcos y trece millones de pesos. El año 1630, como se tuviera noticia de que habían salido de Holanda ochenta barcos de guerra destinados a la captura de la flota, enterado Larraspuru de esto, salió de Cartagena de Indias con diez galeones y un patache, conduciendo 7.632.000 pesos «en oro y plata», además de varios productos del país, y, en tanto los holandeses le esperaban a la altura del cabo San Antonio (Cuba), hizo derrota rumbo a Jamaica y Santo Domingo, y, desde allí a la Península, consiguiendo burlar a los enemigos, arribó a Sanlúcar de Barrameda después de noventa y nueve días de viaje; cuando lo daban por perdido, recibíndosele con grandes festejos; de él dijo Felipe III que «no tenía en su servicio mejor general que Larraspuru». Con tal motivo fue nombrado sucesor de don Fadrique de Toledo como capitán general del mar Océano, concediéndosele merced del hábito de la Orden de

Calatrava, así como un puesto en su Consejo de Guerra, «encargándole las más delicadas comisiones». El año 1625 pasó al socorro de la Mamora, sitiada por los moros, atacando las trincheras con sus barcos, obteniendo un gran éxito, pues obligó al enemigo a levantar el sitio, «abandonando ocho piezas, gran cantidad de municiones y pertrechos, habiéndole matado más de mil quinientos hombres».

Otros muchos servicios prestó don Tomás, siendo el año 1629 almirante de la Carrera de Indias. Falleció el año 1632, cuando contaba cincuenta años de edad.

J. F. G.

24.696.—Escarabajo



En la antigua artillería se denominaba «escarabajo» a unos ojos que hacía el metal, y ello era motivo, según explican los expertos en la materia de aquella época, de no estar muy caliente el metal cuando se vaciaba la pieza, o también por estar húmedo el molde o el ánima que queda dentro de la pieza.

J. L. T.

24.697.—Visión de futuro



Ante el final del siglo y del milenio proliferan los vaticinios para el futuro, cuyo conocimiento es una de las más viejas y fracasadas aspiraciones de la Humanidad, pese a lo cual arúspices y pitonisas siguen teniendo el favor de cierto público del que obtienen sustanciosos beneficios.

Asombra que hasta personas de reconocido talento, experiencia y conocimiento de su especialidad hayan aventurado afirmaciones tan categóricas como erróneas acerca del porvenir, algunas de las cuales transcribimos a título de ejemplo:

Sobre la aviación, el mismísimo Wilbur Wright reconoció, en 1908, que sólo siete años antes le dijo a su hermano Orville: «que el hombre no podría volar hasta pasados cincuenta años». Y el mariscal francés Ferdinand Foch, que llegó a mandar las fuerzas

aliadas en Europa durante la primera guerra mundial, dijo en 1911: «Los aviones son unos juguetes interesantes, pero no tienen ningún valor militar».

De las radiocomunicaciones, dijo lord Kelvin en 1897 que «no tenían ningún futuro»; mucho más recientemente, Lee De Forest, uno de los que más contribuyeron a su desarrollo aseguraba ¡en 1967! que «el hombre nunca conquistará la Luna, a pesar de todos los avances científicos del futuro». Sólo dos años después, en 1969, Armstrong daba en nuestro satélite natural aquel primer pequeño paso para el hombre, tan grande para la Humanidad...

Hace sólo veinte años, Kenneth Olsen, fundador y presidente de la Digital Computer Corporation, aseguraba que «no hay ninguna razón para que alguien tenga un ordenador en casa», pero no ha de extrañarnos tal afirmación de quien debía ser una autoridad en cuestión de ordenadores si recordamos que en 1899 Charles H. Duell, director de la Oficina de Patentes de los Estados Unidos, afirmaba sin inmutarse que «todo lo que puede ser inventado, ya ha sido inventado».

Atención, pues, quienes tienen responsabilidades de previsión y programación: no hagan demasiado caso de la visión de futuro de muchos expertos.

T. T.

24.698.—Galeras



Al disolverse, por Real Decreto de 28 de noviembre de 1748, el batallón de galeras formado por siete compañías, los hombres que componían éstas fueron repartidos entre los ocho batallones con que contaba el Departamento de Cartagena.

J. M.ª B.

24.699.—El Grao o Grau



En tiempos antiguos, las costas y poblados de nuestro Mediterráneo eran objeto de frecuentes saqueos a cargo de las andanzas corsarias, principalmente las

berberiscas. Por este motivo, y por instinto lógico de la conservación, los pueblos, villas o ciudades solían levantarse, convenientemente fortificados, en las alturas o colinas cercanas del interior, dominando el mar, y ya en la misma costa, a poca distancia de la urbe, se organizaba un caserío en la playa como puerto pesquero y comercial.

En muchos lugares, dichos puertos se erigían en la desembocadura de ríos y arroyos. Tal es el caso de Valencia, cuyo puerto fue asentado definitivamente por Jaime I el Conquistador, fundando la población Vilanova del Grau de la Mar. Más adelante, en tiempos de Fernando el Católico, emergió en este Grau el primer embarcadero de madera, bajo el nombre único de Grau. Esta palabra, Grao o Grau, aplicada genéricamente a muchos puertos levantinos, viene del latín «gradus», que se refiere a los escalones que se formaban en las márgenes y lechos de los ríos en su desembocadura, en este caso, la del río Turia.

J. L. T.

24.700.—Descarga



En el siglo XVIII la Armada española, creada por Patiño e impulsada por éste y por Ensenada, partiendo casi de cero, alcanzó sus momentos de máximo desarrollo. El proceso culmina a finales de siglo, en 1795, en el que cuenta con 163 barcos armados de más de 200 toneladas, amén de numerosas embarcaciones menores que no llegan a ese tonelaje, y cerca de 1.700 oficiales para gobernarlas. Sin embargo, en un breve período de tiempo, todo se derrumbaría, de tal manera que, en 1836, sólo existían 12 buques armados de más de 200 toneladas y 322 oficiales.

La flota disminuye el número de sus unidades en las continuas batallas en las que participa; también, incluso mucho más deprimida, disminuye su tonelaje, debido a la pérdida de sus más importantes y poderosos buques en nefastas confrontaciones como la de Trafalgar, verdadero desastre de nuestra escuadra. Por otra parte, la gran crisis nacional, que ya se venía manifestando a partir, precisamente, de 1795, deja sin funcionar a

las instituciones y al país entero desde 1805, influyendo decisivamente, entre otros factores de menor enjundia, en la paralización de la construcción de buques en los flamantes astilleros, casi recién construidos.

El siglo XVIII se despidió en los astilleros españoles con el que va a ser el último buque «serio» fabricado en muchos años: la fragata *Prueba*, terminada en Ferrol en 1800. Imposible hablar de nuevas construcciones, el país está paralizado.

En lo más agudo de la crisis, 1820, al principio de lo que iba a ser el Trienio Constitucional, el gobierno intenta reiniciar la construcción naval; proyecta y comienza un miniprograma de dos fragatas, la *Iberia* y la *Cortes*, en Ferrol. Pero, en Ferrol y en el resto de los astilleros, se ha perdido, prácticamente, la alta tecnología alcanzada durante las grandes construcciones del XVIII; si casi nadie sabe fabricar buques, nadie sabe lo que se necesita; la consecuencia es que los asentistas de la madera hacen el gran negocio y aprovechan la coyuntura para limpiar sus almacenes de todo tipo de madera, aunque no sean las adecuadas para la construcción de buques.

Con todo, las fragatas salen adelante y son botadas en los años 1825-26; son tres, en lugar de dos, pero, por supuesto, una vez concluido el Trienio, cambian de nombre; pasan a llamarse *Lealtad*, *Iberia* y *Restauración*.

Podrían haberse aprovechado estas construcciones a modo de primer impulso para revitalizar la industria naval, pero las siguientes —otras tres fragatas, también construidas en Ferrol— fueron botadas en 1836, ¡diez años después! Otra vez a volver a empezar..., y así sucesivamente: caídas y recaídas, tras efímeros rebrotes. Así fue la primera mitad del siglo XIX.

Bueno, pues ahora todas estas vicisitudes han vuelto a estar de actualidad, con el motivo de la deseable construcción de las *F-100* o fragatas de los 2000. La carga de trabajo —¿por qué no, simplemente, trabajo, como siempre se dijo?— era la frase de moda en la prensa gallega del verano de 1996, en relación con la difícil firma del contrato de las fragatas por la E. N. «Bazán», para su factoría ferrolana. Desde luego, hemos estado a punto, otra vez, de paralizar nuestros astille-

ros, con pérdida muy probable de tecnología y personal altamente cualificado... ¿Se hubiese originado otra desertización de los astilleros como la ya producida en el siglo XIX? En ese caso, la culpa hubiese sido de la *descarga de trabajo*...

R. A. M.

24.701.—Los Saralegui



Nos habíamos quedado en la quinta generación conocida —que yo conozco— de los Saralegui; de ella, ya mencionamos a seis de sus componentes, cinco de ellos hermanos —e hijos de don Leandro de Saralegui Fernández—, como lo son los tres de los que escribimos a continuación: don Leandro, don Carlos y don Manuel, quizá los más distinguidos.

Don Carlos, nació en Ferrol en 1843 y falleció en Madrid en 1912, fue intendente general de la Armada. Casado con doña Magdalena Casellas Navarro, tuvo tres hijos: don Carlos, héroe de la guerra de Cuba; doña María de la Concepción, casada con el capitán de navío don Antonio García Berdoy, y don Alfredo. Este último, capitán de navío, fue el fundador, en febrero de 1930, y primer presidente del Instituto Social de la Marina, transformando la antigua Caja Central de Crédito Marítimo; los marineros y pescadores, en agradecimiento a los sacrificios que les dedicó durante toda su vida, le erigieron un busto en el cabo Finisterre.

Don Manuel de Saralegui Medina, punto culminante de la estirpe con su hermano don Leandro, del que luego hablaremos, nació en 1851 y falleció sin sucesión en 1926. Distinguido e inteligente marino, representó a la Armada, cuando era sólo teniente de navío, en la comisión que asistió a la inauguración del canal de Suez y, a continuación, fue nombrado secretario de la Dirección General de Establecimientos Científicos; pide el pase a la reserva después de naufragar con el cañonero *Paz*, de su mando, siendo capitán de corbeta, e inicia una fulgurante carrera en la vida civil, incorporándose a la Compañía Arrendataria de Tabacos. En el transcurso de los años logró ser un muy brillante académico

de número de la Real Academia Española, con más de tres mil palabras nuevas incorporadas al Diccionario; correspondiente de la Real Academia de la Historia, director de la Biblioteca Nacional, miembro de la Sociedad Económica Matritense de Amigos del País y de otras similares; colaboró asiduamente en los periódicos de la época, dirigiendo *La Unión Ibero-Americana* de Madrid. Es autor de innumerables e importantes monografías históricas, casi todas ellas relacionadas con el mar, además de otras de diversa índole.

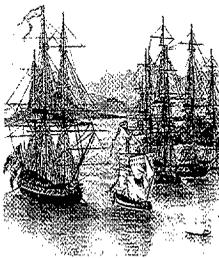
De don Leandro de Saralegui Medina, el mayor de los hermanos, el único nacido fuera de Ferrol, en 1839, en Tuy —quizá, simplemente, por el mero hecho de ser su abuelo materno el gobernador militar de dicha ciudad—, mucho se puede decir; mucho ya se ha dicho, precisamente, en esta REVISTA —J. F. G., «Biografía breve», miscelánea número 24.448, —en agosto-septiembre de 1996—; obviamente, no vamos a repetirlo, pero sí a proporcionar algún dato más para su mejor conocimiento. Casado en 1864, en Ferrol, con doña Guadalupe Amado Belorado, y fallecido en 1910, en la misma ciudad, a la que había regresado enfermo después de renunciar, en 1905, a su cargo de intendente general del Ministerio de Marina; también renuncia al nombramiento de hijo adoptivo de Ferrol, que le habían propuesto —él ya se consideraba plenamente ferrolano—, a pesar de ser «la ciudad de la que fue el estudio más caracterizado», al decir de Vicente Araguas. Su abundantísima producción literaria se desarrolla primordialmente, aunque sin desdeñar otros, en dos campos: el relativo a la Armada, principalmente temas profesionales de intendencia, y el relacionado con Galicia, esencialmente sobre su historia y, buena parte, sobre la de Ferrol. Escritor precoz, a los diecinueve años ya escribía artículos en «Crónica Naval de España»; a lo largo de su vida desarrolló una copiosa labor periodística, colaborando, entre otras muchas publicaciones, en el «Álbum histórico, científico y literario», el «Almanaque Gallego (1902)» de Buenos Aires y el «Anuario Ferrolano, 1901-1905», dirigido por Fort y Roldán, y dirigiendo él a su vez el «Almanaque Gallego» para 1891 y el «Almanaque de Ferrol, 1905-1910»; simultáneamente, escribía con asiduidad en casi

todas las revistas y periódicos gallegos de la época. Omitimos méritos y honores ya mencionados por J. F. G., y otros muchos —muchísimos— que no mencionamos por no alargar en exceso esta reseña; empero, ya se habrán percatado, imagino, de la enorme altura intelectual de este intendente. Don Leandro era toda una eminencia.

Para terminar, hablemos brevemente de la descendencia de don Leandro. Su hijo, del que ignoramos su profesión, don Leandro de Saralegui Amado, se casó con doña Teresa López Castro y tuvo un hijo, don Leandro de Saralegui López, nacido en Ferrol en 1892 y fallecido en Valencia en 1967. Este último, don Leandro de Saralegui, el quinto don Leandro en siete generaciones desde el primer Saralegui conocido —don Blas, vecino de La Graña en la primera mitad del siglo XVIII—, fue también un hombre prominente: comandante de intendencia de ejército, licenciado en Filosofía y Letras (sección historia), miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos (Valencia), de la Hispanic Society of America y director «honoris causa» del Centro de Cultura Valenciana.

R. A. M.

Alianza Editorial
Juan Francisco
de la Bodega y Quadra
El descubrimiento del fin
del mundo (1775-1792)



24.702.—Libro curioso



Se trata del titulado *El descubrimiento del fin del mundo (1775-1792)*, por Juan Francisco de la Bodega y Quadra; publicado por Alianza Editorial el año 1990, en su colección de «El libro de bolsillo».

Comprende éste tres diarios (años 1775, 1779 y 1792); en ellos hace una minuciosa descripción de las tierras visitadas, así como de la vida y costumbres de los habitantes de la costa; también de los marineros y demás componentes de estas expediciones, haciendo unas reflexiones científicas y políticas, todo ello narrado de una forma elegante y ágil por este ilustre marino, limeño de nacimiento y, como tal, español de ley.

La edición de este libro está a cargo de don Salvador Bernabeu Albert, así como la *Introducción y Notas*.

La primera parte estudia estos tres viajes, también un «Catálogo de los animales y plantas que han reconocido y determinado... los facultativos de mi expedición don José Muciño y don José Maldonado», y un «Breve diccionario de los términos que se pudieron aprender del idioma de los naturales de Nutca».

Cinco *Apéndices*: «Bodega y Quadra: Método de la navegación que conjeturo convendrá se observe». «...: Derrota que deberán seguir las embarcaciones destinadas a la exploración (1778)». «...: Estado del plan de desembarco». «...: Carta de Bodega a Francisco Acebedo (22-2-1780), y otra de Bodega al virrey Mayorga (1-3-1780)». «Tratado del Escorial (1790)».

J. F. G.

24.703.—Alcalde



Era denominado como «Alcalde de Mar y Río», en la antigüedad, en Sevilla, la persona a la que se encomendaba el gobierno de las naves.

También al matriculado que gozaba de buenos antecedentes, a quien designaba el comandante de la provincia marítima con la

misión de vigilar a los individuos que pertenecen a su matrícula, prendiendo a los desertores.

Asimismo, cuando faltaba el capitán, le sustituía en la ciudad donde éste residiese; quedando subordinado al que lo era efectivo en el puerto más próximo.

L. F. F.

24.704.—Vino



Al decidirse el marqués de la Ensenada a potenciar nuestra Armada mediante la construcción simultánea, en principio, de astilleros y flota, se encontró con un cierto atraso de nuestros constructores de buques, en relación con los ingleses y franceses, líderes mundiales contemporáneos en la materia; no así en lo que respecta a los arsenales, para cuya construcción contaba con expertos e inteligentes ingenieros y arquitectos nacionales.

El enfoque que le da Ensenada al problema de los barcos es el de construir los mejores, para lo cual habrá de contratarse a los mejores técnicos, y éstos, al menos los de más prestigio, son los ingleses.

El polifacético Jorge Juan, recién llegado de su exitosa expedición americana, es el encargado por el marqués de llevar a efecto la operación de contrata de los ingleses mejor preparados. Como es obvio que Inglaterra, en constante rivalidad con España, no habría de dar ningún tipo de facilidades, la misión se reputó secreta y el buen Jorge Juan viajó de absoluto incógnito a las orillas del Támesis, a donde llega en el mes de febrero de 1749.

Jorge Juan despliega una vertiginosa actividad en Londres y logra, incluso con alguna pillería, la contratación de un buen número de técnicos ingleses, de todas las especialidades y categorías, que irán llegando a España, los más, a lo largo del primer semestre de 1750.

El primero en llegar a España es Henry Sayers, maestro de jarcia, que hace su entrada en Ferrol, acompañado de su ayudante, el oficial de jarcía Guillermo Clark, el 18 de noviembre de 1749.

La vida de Sayers en Ferrol no parece haber sido de lo más edificante. Aún en el

embrionario Ferrol de la época, las tabernas eran muy numerosas y la tradición de ir de «tazas» debió de empezar por entonces, a falta de otras diversiones; sea como fuere Sayers fue uno de los pioneros de la costumbre angloamericana de llegarse hasta España con el fin principal de emborracharse, costumbre de la que en este siglo tenemos abundantes, variados y notorios ejemplos, tales como el inteligente Hemingway o la escultural Ava Gardner.

El hecho cierto es que el letal «ribeiro» no le permitió a Sayers más que cuatro meses de vida desde su llegada, falleciendo el 25 de marzo de 1750. La noticia, más o menos escueta, es del mismísimo Cosme Álvarez, jefe de escuadra y comandante general del departamento de Ferrol.

A mí se me ocurre que el efecto del vino gallego no debe de ser tan rápidamente mortal como parece deducirse del caso... ¿no saldría, el inglés, a más de un bocoy por día? La industria vinatera gallega, esto seguro, sintió profundamente el óbito y, supongo, entró en una de sus más duras crisis, por descenso de ventas. En fin, ¡con lo saludable que puede llegar a ser un buen ribeiro en dosis medicinales...!

R. A. M.

24.705.—Fiesta nacional



La primera corrida de toros que se celebró en los hoy Estados Unidos, lo fue en San Juan, el 8 de septiembre de 1598, cuando la expedición de Juan de Oñate.

También la primera representación teatral tuvo lugar en las proximidades de El Paso, el 30 de abril de 1598, con motivo de la toma de posesión del Reino de Nuevo México por don Juan de Oñate. Escrita la comedia por el capitán don Marcos Farfán de los Godos, era su argumento la llegada a estas tierras de los franciscanos, su predicación del Evangelio y sus relaciones con los nativos, así como los éxitos obtenidos en conversiones a la fe cristiana de éstos. Otra segunda comedia se representó el 8 de septiembre del mismo año en San Juan, Nuevo México, de autor anóni-

mo, siendo los actores los mismos expedicionarios; acaba la comedia con un simulacro de lucha entre «moros y cristianos».

L. F. F.

24.706.—Maretazo



Mareta es el movimiento de las olas del mar cuando empiezan a agitarse por el viento. Se denomina maretazo al pequeño golpe de mar, y al grande, grupada.

J. M.^a B.

24.707.—Frase



Ésta es de sir Walter Raleigh (1552-1618); gran navegante, y por «razones del oficio», enemigo mortal de España, lo cual, para su desgracia, le costó la vida; fue decapitado en Londres el 29 de octubre de 1618; aunque el conde de Gondomar, embajador de España en la Corte de Londres, llevaba «bien claritas» las instrucciones a fin de que sir Walter fuera ahorcado como vulgar malandrín, no lo consiguió, ya que recibió la muerte de los caballeros, decapitación.

De él es la cita:

«Quienquiera que domine el mar, dominará el comercio; quienquiera que domine el comercio del mundo, dominará sus riquezas, y, por ende, el mismo mundo».

Cierto es, así como que digamos en su descargo que murió como un caballero, con el honor y la valentía con que lo haría cualquiera de éstos.

L. F. F.

24.708.—Arsenal



El de Cartagena se empezó a construir el 20 de febrero de 1731.

En primero de julio de 1744 comenzaron las obras de los muelles, diques, varaderos y

talleres. Al parecer, quedó definitivamente concluido el 31 de enero de 1782.

J. M.^a B.

24.709.—Avisos



De nuevo traemos aquí a don Jerónimo de Barrionuevo y Peralta, dándonos noticias, por medio de éstos, de sucesos varios.

La noticia que damos aquí se refiere a «arribada forzosa a Alicante de la escuadra inglesa», fechada en Madrid el 12 de diciembre de 1654:

«De Alicante se dice iban llegando allí los navíos ingleses, por haber tenido mal tiempo y corrido fortuna, y que muy presto se juntarían todos. En este punto se dice que ya lo están, y que se cree esperarán los otros 60 navíos que les van siguiendo, con que llegarán a 90 toda la Armada».

J. F. G.

24.710.—Naufragio



Nos llega la noticia de que ha sido encontrado frente a las costas ecuatorianas el pecio del galeón *Jesús María*; tres empresas de distintas nacionalidades se disputan la legitimidad del descubrimiento movidas por la más vulgar codicia. Ajenos a estos intereses, pongamos en antecedentes a nuestros lectores sobre el hallazgo.

Construido en Guayaquil junto con el *Santiago*, fue puesta su quilla el 2 de febrero de 1642. En dos años se completó su construcción, que armado con 50 piezas de artillería desplazaba 1.200 toneladas, siendo en su momento el buque más poderoso de la Armada en aguas del Pacífico. Su coste ascendió a medio millón de pesos.

El 18 de octubre de 1654 salió la flota de la plata del Callao compuesta por la capitana *Jesús María* y la almiranta *San Francisco Solano* y demás buques particulares, al mando del general Francisco de Sosa. El 25 del mismo mes llegaban a punta Santa Elena

cuando, inexplicablemente, la capitana no siguió el rumbo ordinario, chocando con unos bajos bien conocidos en las cercanías de Guayaquil. La investigación posterior demostró que el exceso de carga, la mayoría de contrabando, y el medio millar de pasajeros que llevaba a bordo, impidió al navío maniobrar con facilidad y evitar así los fondos rocosos de la costa. Consecuencia inmediata del hundimiento fue la condena a muerte de los dos pilotos de la nave (si bien nunca fueron ejecutados refugiándose ambos en un convento) y la decisión adoptada por la junta de guerra de España prohibiendo que los buques de la Armada de la Mar del Sur sobrepasasen las 500 toneladas.

A. A. A.

24.711.—El adelantado



Figura que aparece en la legislación por primera vez con Fernando III de Castilla, designaba a los individuos que tenían poder político y judicial en la paz y militar en la guerra. El oficio se consolidó con Alfonso X y, como casi todas las figuras judiciales de la Edad Media, se reguló en *Las Partidas*.

Existían varios tipos de adelantados, y el indiano se basa en el de frontera y en el de mar, es decir: los que luchan contra los infieles y aumentan el territorio, y los que van a conquistar los Santos Lugares. Además de estas características, toman otras propias del cargo para Indias: realizar expediciones por cuenta propia, hacer levas de gentes, dictar ordenanzas, fundar ciudades, dividir su región en distritos... Casi todos los conquistadores indianos ostentaron este título. Un caso especial de adelantado es el de Bartolomé Colón, nombrado por su hermano Cristóbal.

A. U.

24.712.—La isla de Juan Fernández



Océano Pacífico, 1574. El marino Juan Fernández, que navega entre las costas de Perú y Chile tratando de mejorar la derrota conocida hasta entonces, descubre el grupo de islas que llevan su nombre.

La navegación es difícil en el momento de su llegada al Pacífico. La corriente de Humboldt obligaba a las naves a invertir hasta 90 días en el viaje desde Perú a Chile, por lo que dicha travesía se hacía ardua y pesada. El piloto Hernán Gallegos, gran conocedor de la derrota, recomienda a Fernández desviarse más al oeste, a fin de evitar los vientos y las corrientes contrarios, logrando de esta forma acortar el viaje a sólo 30 días. Es entonces cuando descubre, a la altura de Valparaíso, las islas llamadas de Santa Clara, de Más Afuera y de Más a Tierra, que toman desde entonces el nombre de su descubridor. Estos hechos son reconocidos por las autoridades, que apoyan nuevos viajes del piloto español por el Pacífico Sur.

A. U.

24.713.—Traslado



El 27 de junio de 1897 se celebraron en la parroquia de San Marcos, de Jerez de la Frontera, solemnes honras fúnebres en sufragio del alma del teniente de navío, hijo de la ciudad, don José Luis Díez y Pérez-Muñoz, terminadas las cuales fueron trasladados sus restos a la vecina ciudad de San Fernando para ser inhumados en el Panteón de Marinos Ilustres.

J. M.^a B.

24.714.—Visibilidad de las luces en la mar



Con este título y tomada de «The Engineer», daba nuestra REVISTA, en su cuaderno de septiembre de 1896, la siguiente:

«Por disposición del gobierno alemán se han practicado numerosos experimentos con objeto de averiguar la visibilidad de las luces en la mar. Respecto a la luz blanca, se ha comprobado la ley establecida de que su visibilidad es proporcional a la raíz cuadrada de su fuerza iluminadora. Según el promedio de un determinado número de observaciones relativas al asunto, resulta que la distancia a

la cual se ve la luz blanca de una vela de cera en una noche clara es de 2.250 metros, o sea poco más de 1,25 millas, y en una noche lluviosa a 1.610 metros. Tocante a las luces verdes, la comisión encargada de dirigir las experiencias recomienda un matiz azulado y claro, y para las luces rojas un color cobrizo, que es el más a propósito».

J. F. G.

24.715.—Los franceses en las Malvinas



Malvinas, 13 de agosto de 1764. El navegante francés Louis Antoine,

conde de Bougainville, funda en la isla Malvina Oriental, con autorización de su gobierno y la ayuda de armadores de Saint-Malo, la colonia de Port Louis, culminando así las expediciones de balleneros franceses procedentes de la citada plaza fuerte, de la que deriva el nombre de Malvinas (Malo-Malouines-Malouinas-Malvinas). Al año siguiente, Byron fundaría en nombre de Inglaterra, la de Port Egmont en la Malvina Occidental. España, arguyendo el tratado de Tordesillas de 1494, reclamaría a Francia sus derechos de soberanía, que serían atendidos gracias al Pacto de Familia, renunciando a la colonia (1766) y abonando Madrid una indemnización a Bougainville.

A. U.

24.716.—El rescate de perlas



Las perlas constituyeron durante unas décadas, en los primeros tiempos de la conquista de América, importante fuente de ingresos para los españoles. Las primeras noticias sobre la existencia del preciado producto las da Cristóbal Colón en 1496, tras hallar algunas en su segundo viaje. Pero la remesa más importante es la que aportan Cristóbal Guerra y Pedro Alonso Niño, al regresar de su viaje de descubrimiento y rescate en 1580. Esas perlas procedían de la isla Margarita y de la zona de Cumaná, en la actual Venezuela.

Las primeras perlas se obtienen por el sistema de trueque o rescate (intercambio de

mercancías por otras como oro, perlas, etc., muy apreciadas por los españoles), pero el método de obtención se modifica hacia 1511, paralelamente al descenso de población y recursos en las Antillas.

Con el fin de compensar esto último, se decide aumentar el volumen de perlas extraídas, para ello se pasa del rescate a la búsqueda directa de los ostrales de Cubagua, isla cercana a Cumaná y muy rica en perlas, y Margarita, mediante la utilización de indios lucayos y esclavos negros. Bancos de ostras perlíferas se descubren también en el Pacífico, frente a Panamá (1515).

A. U.

24.717.—Vieja foto



En el año 1934, *Elcano*; en la desembocadura del Don Nai en el mar meridional de la China. Tanto avante con el cabo Saint Jacques (para nosotros Santiago) se dio alguna vela. Allá lejos, río arriba, quedó Saigón; con algo del «chic» del remoto París, y en ello bellas francesas, sugerentes mestizas y alguna elegante rusa blanca; quedó lejos la alegría del «Sportif», donde las salamandras miran tranquilas y sin miedo a los que bailan el «entrain de les gars de la Marine» como canción de fin de fiesta. Dejamos Saigón con la nostalgia del que piensa que no va a volver jamás.

También había ingleses; al pasar frente al crucero *Cumberland* cambiaron él y el *Elcano* —sus guardias militares— un enérgico movimiento de armas como saludo. Pasemos al grupo que hoy recordamos:

De izquierda a derecha vemos en pie al teniente de navío Cayetano Rivera Almagro, al capitán médico Manuel de la Loma Fernández, al capitán de máquinas Celso Pérez Fuentes; sobresaliendo por su estatura el capitán de Intendencia Pedro Permartín Sanjuán, caballero jerezano alegre y correcto siempre, organizador de las peñas nocturnas en la toldilla. Siguen los alféreces de navío José Martínez Montero y Alberto Caso Montaner, muy fuerte y siempre bromista (puede verse algo de ello en su mirada).

Sentado en cubierta, en única fila, los alféreces de navío Carlos Martínez-Valverde

MISCELÁNEA

y Daniel Yusty Pita. Cierra el grupo el teniente de navío Alfredo Lostau Santos, siempre diligente y animoso; con tanto brío que no nos extrañó, más tarde, la concesión de su Laureada de San Fernando... Pasado un año nos esperaban a todos días de prueba. A algunos la muerte.

Mandaba a la sazón el *Elcano* el también después laureado de San Fernando, entonces capitán de fragata, don Salvador Moreno Fernández, y era su segundo el de corbeta don Ramón Montero y de Azcárraga.

MARINOGRAMA NÚMERO 339

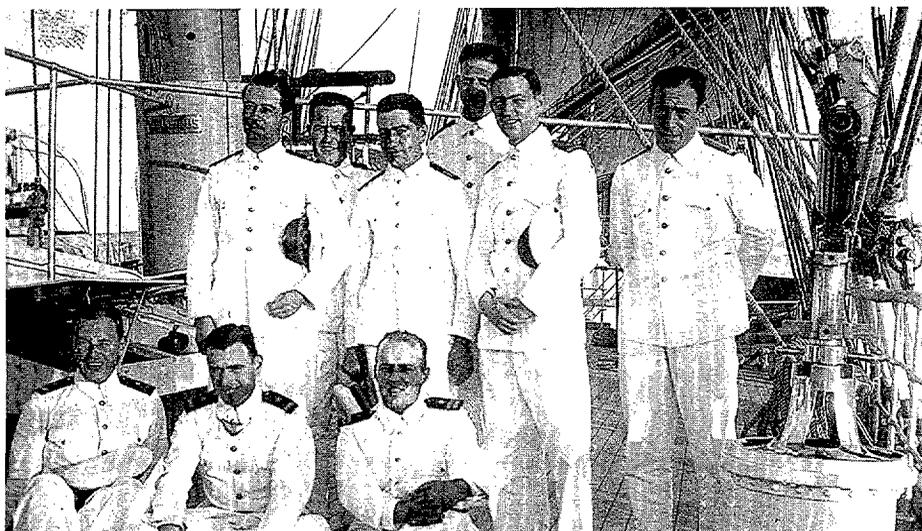
Por DOBLAN

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

C. M.-V.



- (1) Cayetano Rivera Almagro
Teniente de navío.
- (2) Manuel de la Loma Fernández
Capitán médico.
- (3) Celso Pérez Fuentes
Capitán de máquinas.
- (4) Pedro Pemartín Sanjuán
Capitán de intendencia.
- (5) José Martínez Montero
Alférez de navío.
- (6) Alberto Caso Montaner
Alférez de navío.
- (7) Carlos Martínez-Valverde
Alférez de navío.
- (8) Daniel Yusty Pita
Alférez de navío.
- (9) Alfredo Lostau Santos
Teniente de navío.



MARINOGRAMA NÚMERO 340

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— Arq. Nav.: De forma de navecilla	114 72 11 48 36 40 83 103 73
B.— Met.: Dícese del viento al cambiar de dirección hacia un punto determinado	88 70 115 110 15 93 23 62
C.— Borrasca, tormenta	104 77 4 8 27 99 55
D.— Mit. (Plural): Cualquiera de las ninfas que, según los gentiles, residían en los ríos	87 100 53 29 97 57 106
E.— Frecuencia de lluvias	1 61 84 54 95 26 42 112 9
F.— Cabo que sujeta la cabeza de un mástil al pie del más inmediato	51 7 107 89 46
G.— Ant. (Plural): Marinero, patrón o capitán de una nave	22 67 47 24 20 64 28

H.— Bot.: Nombre vulgar de un árbol de las islas Filipinas, cuya madera es ligera y sirve para balsas, cajones y tablas de forro	14	18	5	69	81	33	12	60	79
I.— Pesca (Plural): Estanque pequeño para tener peces	65	108	50	3	80	16			
J.— En la mitología céltica, era el esposo de Penardunt. Fue un gran navegante y como tal convirtióse en una divinidad marina	59	19	82	31					
K.— Pesca: Manga de red de algodón o cáñamo colocada en un arco fuerte de hierro o madera, que se emplea para sacar la pesca de las redes grandes y a veces directamente del agua ..	90	111	13	78	71	30	34		
L.— Biol.: Parte de la comunidad pelágica constituida por los animales grandes, capaces de dominar las corrientes y los movimientos propios del agua	58	102	43	101	37	45			
M.— Caldera prototipo de las multitubulares de tubos concéntricos. Consiste en dos cilindros verticales convenientemente consolidados entre sí	91	113	49	74	109				
N.— Técn.: Botella de uno de los aparatos más usados en oceanografía para la obtención de muestras de agua de profundidad ..	10	2	35	38	98	25			
Ñ.— Biog.: Marino argentino. Nació en 1794. Enviado a España a estudiar la carrera naval, con motivo de la guerra contra Napoleón, pasó a La Habana como guardia marina y con el título de Piloto de Altura. Fue reconocido como subteniente en 1813. En 1927 fue ascendido a capitán, y a coronel, en 1928. En 1953 fue nombrado jefe de Martín García y en 1955, capitán de Buenos Aires	96	105	85	92	66				
O.— Nav. y Man.: Frase de mar: Navegar con el viento en popa o por la aleta y a buena marcha, con objeto de evitar la mayor violencia del choque de los golpes de mar en un temporal ..	75	32	94	41					
P.— Biol. (Plural): Conjunto de las especies animales que viven en un área o espacio cualquiera más o menos arbitrariamente definido	39	21	76	56	6	68			
Q.— Man. Ant.: Voz que se encuentra en escritos antiguos, sin duda, por error, en vez de SON con la palabra entera de ASEN	17	44	52						
R.— Interjección con que se denota la risa. (No marinera)	63	86							

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

Operación ALBA.—El *Aragón* y el *Hernán Cortés* realizaron un tránsito en apoyo de las unidades del Ejército de Tierra que se desplegaron en Albania como componente de una fuerza multinacional. Tras escala en Brindisi, efectuaron el desembarco en el puerto de Durres el día 25 de abril.

El *Aragón* y el *Hernán Cortés*, una vez finalizaron su apoyo a la operación ALBA, regresaron a Rota.



«*Numancia*».—Se encuentra asignada a STANAVFORMED desde el 27 de abril hasta el 30 de agosto. El resto de las unidades que componen la agrupación son las fragatas *Schleswig Holstein* (Alemania), *Karel Doorman* (Países Bajos), *Zafer* (Turquía), *Carr* (Estados Unidos), *Lemnos* (Grecia) y *Scirocco*, y el destructor *Birmingham* (Reino Unido), que se encuentran bajo el mando del comodoro Nikitiadis de la Marina griega.

Una vez efectuado el relevo con la *Santa María* en Alicante (27 de abril) se dirigió a participar en el ejercicio LINKED SEAS, del que se dará cuenta

más adelante. A su finalización, efectuó una escala en Lisboa, del 19 al 23 de mayo. Posteriormente se dirigió a Marsella, donde hizo escala del 29 de mayo al 1 de junio. Durante este tránsito efectuó diversos ejercicios de adiestramiento, incluyendo un ejercicio de guerra de superficie (SURFEX) con la corbeta *Vencedora* (27 de mayo) y un ejercicio de tiro (GUNEX), en el que colaboró el buque de salvamento *Poseidón*, que actuó como remolcador de blanco (26 de mayo). La siguiente escala fue en La Spezia, del 7 al 14 de junio.



«*Andalucía*».—La fragata *Andalucía* continuó incorporada a la agrupación STANAVFORLANT del 17 de febrero al 19 de mayo. La agrupación está compuesta además por las fragatas *Witte de With* (Países Bajos), *Winnipeg* (Canadá), *Cornwall* (Reino Unido), *Rommel* (Alemania) y *Stark* (Estados Unidos), bajo el mando del comodoro Van der Graaf de la Marina holandesa.

Tras su escala en Casablanca, se dirigió a Lisboa, donde permaneció del 1 al 5 de mayo para asistir a la conferencia preoperativa del ejercicio LINKED SEAS. En este puerto, el *Patiño* finalizó su incorporación, integrándose en el grupo ALFA para participar en el citado ejercicio.

El 19 de mayo, a la finalización del ejercicio LINKED SEAS, la fragata *Andalucía* dio por concluida su integración en la STANAVFORLANT, dirigiéndose a su base en Ferrol.



EUROMARFOR (18 de marzo-11 de junio).—La Fuerza Marítima Europea se ha activado por segunda vez, en esta ocasión bajo mando francés, por un período ligeramente inferior a un mes. Los objetivos de esta activación son: demostrar la solidaridad entre los estados miembros de EUROMARFOR, hacer visible la existencia de la fuerza y de sus objetivos, así como mejorar la interoperabilidad entre las Marinas participantes y el mutuo conocimiento entre éstas y las de otros países.

El período de activación se ha dividido en dos partes. En la primera, la agrupación, compuesta por el portaaviones *Clemenceau*, destructor *Cassard*, fragata *Dupleix*, petrolero *Meuse* (Francia), y las fragatas *Cataluña* (España), *Grecale* (Italia) y *Ausburg* (Alemania), participó en el ejercicio ILES D'OR. Durante la segunda, la agrupación, reducida a las fragatas *Dupleix*, *Cataluña* y *Grecale*, efectuó un despliegue por el Mediterráneo sur. Al finalizar éste, las unidades participantes se dispersaron a sus bases respectivas.



PASSEX SP/GE (5 de mayo).—Los patrulleros *Grosa*, *Tagomago* y *Centinela* y el remolcador *Las Palmas* efectuaron ejercicios MISCEX y NAVCOMEX con una agrupación compuesta por un buque auxiliar y nueve unidades MCM alemanas en tránsito hacia Las Palmas.



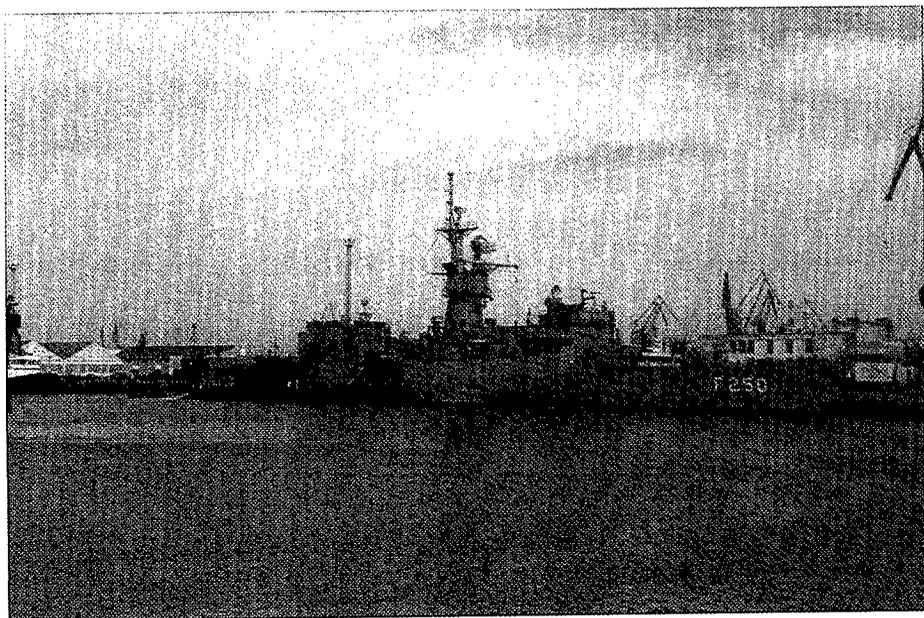
Ejercicio LINKED SEAS (5-19 de mayo).—El LINKED SEAS es un ejercicio OTAN, programado por CINCIBERLANT, que se desarrolló en aguas de la costa atlántica portuguesa, golfo de Cádiz, accesos al estrecho de Gibraltar y Campo de Adiestramiento de la Sierra del Retín. El objetivo del ejercicio fue la formación y adiestramiento de una Multinational Maritime Force (MNF) hasta conseguir un nivel de alistamiento e interoperabilidad que le permitió actuar en apoyo a una crisis regional o a un conflicto limitado.

Se dividió en tres fases:

- Fase I (5-8 de mayo): fase de integración de la fuerza (FIT). Se efectuaron una serie de ejercicios preprogramados, que cubren todos los ámbitos de la guerra naval.
- Fase II (9-15 de mayo): las fuerzas participantes formaron dos NATO Task Groups (NTG) que efectuaron operaciones de presencia, vigilancia, control del mar y protección de las líneas marítimas de comunicaciones (SLOCs).
- Fase III (15-19 de mayo): fase de despliegue. Los dos NTGs constituyeron, junto con la fuerza anfibia, una MNF, que efectuó un tránsito, con oposición, hasta el Campo de Adiestramiento de la Sierra del Retín, donde se efectuó una operación de evacuación de no combatientes (NEO).

La participación naval fue la siguiente:

- OTAN: STANAVFORLANT y STANAVFORMED.
- Dinamarca: submarino *Saelen*.
- Francia: destructores *De Grasse* y *Latouche Teville*; fragata *Amyor D'Inville*; petrolero *Durance*, dragaminas *Pegase* y *Styx*; submarinos *Emeraude* y *Rubis*.
- Alemania: patrulleros *Elbe*, *Geier*, *Bussard*, *Sperber*, *Gepard*, *Nertz*, *Fretchen* y *Hayne*; submarino *U-18*.
- Italia: corbeta *Driade*, submarino *Pelosi*.
- Holanda: cazaminas *Middelburg*, submarino *Zeeleeuw*.
- Portugal: fragatas *Álvares Cabral*, *Hermenegildo Capelo*, *Baptista de Andrade*, *João Roby* y *Oliveira e Carmo*; petrolero *Berrio*; remolcador *Schultz Javier*; submarinos *Albacora* y *Delfim*.



La fragata *Muavent* (F-250) y el submarino *Hizirreis* (S-342), ambos turcos, atracados en Cádiz. Foto: J. del Cuvillo.

- España: portaaviones *Príncipe de Asturias*; fragatas *Victoria*, *Canarias* y *Baleares*; buque de aprovisionamiento *Patiño*; patrullero *Vigía*; submarino *Galerna*; cazaminas *Guadalete* y *Guadalmedina*; Compañía de Fusiles del Tercio de Armada; buque de desembarco *Pizarro* (sólo en la última fase) y transporte de ataque *Contramaestre Casado*.
- Turquía: fragata *Muavent*; submarino *Hizirreis*.
- Reino Unido: fragatas *Campbeltown*, *Monmouth* y *Argyll*; destructores *Nottingham* y *Newcastle*; cazaminas *Brocklesby*, *Bicester* e *Inverness*; petrolero *Fort Victoria* y submarino *Splendid*.
- Estados Unidos: crucero *T. S. Gates*; destructores *Spruance*, *Hayler* y *Ramage*; fragatas *Taylor* y *Carr*; buque anfibio *Keasarge*; transportes anfibios *Ponce* y *Carter Hall*, y submarino *Jacksonville*.



Ejercicio ILES D'OR (19-31 de mayo).—Ejercicio INVITEX programado por la Marina francesa y dirigido por CECMED, que se desarrolló en aguas del Mediterráneo occidental, mar Tirreno y golfo de León. Sus objetivos son

el adiestramiento de estados mayores en la realización de operaciones de gran envergadura y en la gestión de situaciones de crisis y el adiestramiento de los participantes en la realización de operaciones complejas en un ambiente multiamenaza. El ejercicio estuvo enlazado con el OLIVES VERTES, un ejercicio MCM, y con el ODAX, un ejercicio de defensa aérea organizado por el Ejército del Aire francés.

El ejercicio se desarrolló en dos fases:

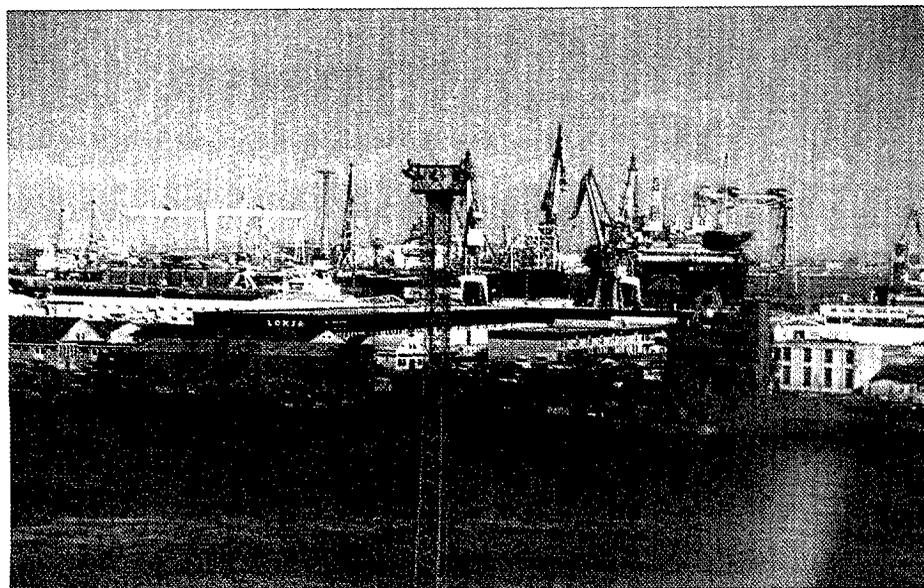
- Fase I (20-25 de mayo): adiestramiento progresivo, desde nivel unidad al de agrupación, en todos los aspectos de la guerra naval.
- Fase II (26-29 de mayo): fase *free-play*, en la que los participantes se dividieron en dos bandos, que se opusieron mutuamente.

En el ejercicio participaron fuerzas de once naciones, de la OTAN y la EUROMARFOR, siendo el contingente el siguiente:

- Alemania: fragatas *Bremen* y *Augsburg*; submarino *U-18*; cazaminas *Cuxhaven* y *Sulzbach-Rosenberg*; petroleros *Pelikan*, *Elster*, *Alk Dommel*, *Pinguin*, *Reiher* y *Kramich*; buque nodriza *Main*, y dos aviones de patrulla marítima.
- Canadá: un avión de patrulla marítima.
- Bélgica: cazaminas *Bellis*; buque logístico *Godetia*.
- España: fragata *Santa María*; buque logístico *Narval*; petrolero *Marqués de la Ensenada*.
- Estados Unidos: portaaviones *J. F. Kennedy*; cruceros *Hue City* y *Vicksburg*; buque anfíbio *Inchon*, y submarino *Jacksonville*.
- Francia: destructores *Suffren* y *Duquesne*; fragatas *Montcalm*, *Surcouf*, *E. V. Jacoubet*, *CDT. Ducuing* y *P. M. L'Her*; petrolero *Marne*; submarinos *Casabianca* y *Psyche*; cazaminas *Lyre*, *Persée* y *Croix du Sud*; buque de apoyo *Pluton*; buque auxiliar *Chevreuil*, y aviones de patrulla marítima.
- Grecia: fragata *Thrace*; dragaminas *Klio* y *Klichii*.
- Italia: portaaviones *G. Garibaldi*; destructor *Ardito*; fragatas *Zeffiro* y *Orsa*; submarino *Da Vinci*; petrolero *Stromboli*; cazaminas *Lerici* y *Termoli*, y un avión de patrulla marítima.
- Holanda: cazaminas *Makkum* y *Willemstad*, y un avión de patrulla marítima.
- Reino Unido: fragata *Cornwall* y aviones de patrulla marítima.
- Turquía: destructor *Alcotepe*; dragaminas *Sigacik* y *Sapanga*.
- OTAN: MESWG y NAEW.
- EUROMARFOR: portaaviones *Clemenceau*, destructor *Cassard*, fragata *Dupleix* y petrolero *Meuse* (Francia), fragata *Cataluña* (España) y fragata *Grecalia* (Italia).



Tres patrulleros alemanes en Cádiz. Foto: J. del Cuvillo.



El *Main* y los patrulleros *Pelikan*, *Elster*, *Alk*, *Dommel*, *Pinguin*, *Reiher* y *Kramich* atracados al muelle Reina Victoria de Cádiz. Foto: J. del Cuvillo.

Las unidades españolas entraron en Tolón el día 18, excepto el *Narval* que lo hizo el 19, para participar en la PreSail Conference.

Adiestramientos

«*Genil*» (3-30 de abril).—Continuó en Cartagena efectuando su CALOPCO. Contó con la colaboración de los dragaminas *Tajo* (28 de abril) y *Ebro* (29 de abril).



Ejercicio POOP DECK.—Ejercicio bilateral España/Estados Unidos programado por el Ejército del Aire, que se desarrolló del 28 al 30 de abril en aguas del Mediterráneo. En él participaron la fragata *Canarias*, cuatro AV-8 Plus y tres helicópteros SHW de la Flotilla de Aeronaves. La *Canarias* actuó como descubierta radar en beneficio de la defensa aérea. A la finalización del ejercicio se dirigió a Lisboa, donde entró el día 2 de mayo para asistir a la PreSail Conference del ejercicio LINKED SEAS.



Ejercicio MACHETE-97.—Ejercicio programado por el Ejército de Tierra para unidades de operaciones especiales, en el que participó el GOE III y un equipo reducido de la Unidad de Buceadores de Combate. La finalidad de este ejercicio es practicar los procedimientos de infiltración-exfiltración por medios navales y aéreos. En el desarrollo de este ejercicio colaboró también el patrullero *Toralla*.



Adiestramiento 2.ª Escuadrilla MCM (5-9 de mayo).—Los dragaminas *Genil*, *Sil*, *Odiel*, *Ebro*, *Tajo* y *Miño* efectuaron ejercicios MCM y marineros en aguas de Almería para adiestramiento de las unidades. Efectuaron escala en Almería del 7 al 8 de mayo.



UEBC (5-9 de mayo).—Efectuó ejercicios de buceo autónomo, tiro y demoliciones submarinas para adiestramiento propio en la zona de ejercicios de isla Grosa.



«*Siroco*» y «*Marsopa*» (15-16 de mayo).—Lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena, con la colaboración de las corbetas *Vencedora* y *Diana*, el buque de salvamento *Poseidón* y el patrullero *Ordóñez*.



«*Cataluña*» (13-15 de mayo).—Pruebas de ruido radiado en el Polígono de Medidas Acústicas de Cartagena. Contó con la colaboración del cazaminas *Guadalquivir* y del patrullero *Formentor*.



«*Navarra*» (12-30 de mayo).—Efectuó adiestramiento individual, al tiempo que colaboró en la CALOPCO del portaaviones *Chakri Naruebet*, de la Marina tailandesa. Para su alistamiento previo en Ferrol se contó con la *Navarra* para efectuar la colaboración y realizar su primera semana de adiestramiento. El día 18, el portaaviones, acompañado de la *Navarra*, se dirigió a Rota para continuar su CALOPCO, en la que siguió colaborando la *Navarra*, simultaneando con su adiestramiento propio.



Unidad de Buceo de la Zona Marítima de Canarias (13-18 de mayo).—Efectuó ejercicios de buceo autónomo, intervención directa, utilización de explosivos, vídeo y fotografía submarina, así como el levantamiento hidrográfico de la playa de Matas Blancas (Fuerteventura). Colaboró el remolcador *Ferrol*.



Adiestramiento TEAR (14-23 de mayo).—El Grupo de Artillería de Desembarco (GAD), una compañía de carros y una sección TOWs del Tercio de Armada efectuaron ejercicios de adiestramiento y prácticas de tiro de obuses y carros en el campo de entrenamiento del Ejército de Tierra «Álvarez de Sotomayor», en la provincia de Almería. El traslado a la zona se efectuó a bordo del buque de desembarco *Hernán Cortés*, que salió de Rota el día 14 para entrar en Almería el 16. El reembarque se efectuó en Almería en la mañana del día 22, para entrar en Rota el 23.



«*Duero*» (5-30 de mayo).—CALOPCO en Cartagena.



2.^a Escuadrilla MCM (12-16 de mayo).—Adiestramiento de escuadrilla efectuado por los dragaminas *Genil*, *Odiel* y *Sil* en aguas de Cartagena.



«Príncipe de Asturias» (19-22 de mayo).—Adiestramiento nocturno de pilotos.



«Serviola» (19-31 de mayo).—CALOPCO en Ferrol. El día 21 contó con la colaboración del patrullero *Bergantín* y el 28 con el *Atalaya*.



Ejercicio ANFIBEX (27 de mayo-2 de junio).—Ejercicio para adiestramiento de las unidades del grupo DELTA, en el que se realizó un asalto anfibio en el Campo de Adiestramiento de la Sierra del Retín. Participaron el transporte de ataque *Aragón*; los buques de desembarco *Pizarro* y *Hernán Cortés*; fragata *Victoria*; corbetas *Infanta Elena*, *Diana* e *Infanta Cristina*; batallón de desembarco del TEAR, Grupo Naval de Playa, Unidad de Buceadores de Combate, y submarino *Tramontana*. Colaboraron unidades de la Flotilla de Aeronaves y patrulleros.



Ejercicio ALCUDRA-97.—El ALCUDRA es un ejercicio INVITEX para unidades MCM, organizado por la Armada española, que tuvo lugar del 1 al 15 de junio en aguas del golfo de Valencia y Baleares. Durante esta semana se llevaron a cabo las operaciones de minado previas, en las que participaron el submarino *Galerna* (29-30 de mayo) para minado submarino, el remolcador *Mar Caribe* para minado de superficie y el patrullero *Ordóñez*, que efectuó vigilancia de zona durante las operaciones de minado aéreo que fueron realizadas por aviones estadounidenses.

Comisiones y colaboraciones

«Hespérides» (28 de octubre 96-29 de mayo 97).—Una vez finalizado el último de los proyectos científicos de esta campaña, el «Proyecto Vegas», que tuvo lugar en las proximidades de Puerto Rico, efectuó una escala en San Juan, del 12 al 15 de mayo. A continuación inició tránsito de regreso a Espa-

ña, para entrar en Cartagena el día 29 de mayo, efectuando previamente una escala en Funchal el día 25.



LXVIII Crucero de Instrucción del buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 de diciembre 96-14 de agosto 97).—El *Juan Sebastián de Elcano* realizó escala en Osaka, del 25 de abril al 3 de mayo, para asistir a los actos finales de la regata «Sail Osaka-97», que se celebró en conmemoración del primer centenario de la construcción del puerto nuevo de la ciudad. Posteriormente se dirigió a Manila, donde hizo escala del 14 al 19 de mayo. Al salir de este puerto inició tránsito hacia Bangkok, donde hizo escala del 30 de mayo al 4 de junio.



Colaboración con la Escuela de Submarinos (28-30 de mayo).—Los submarinos *Siroco* y *Narval* embarcaron a oficiales alumnos del curso de especialidad de submarinos para adiestramiento táctico.



«Alborán» (8-21 de mayo).—Efectuó una campaña en los caladeros de la Zona Marítima de Canarias en el marco del acuerdo conjunto entre los ministerios de Defensa y de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre la inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima.



«Espalmador» (30 de abril-5 de mayo).—Presencia naval en San Carlos de la Rápita con motivo de la Expo-Rápita.



«Siroco» (5-9 de mayo).—Colaboración con la Escuela de Buceo.



«Cataluña» y «Narval» (7 de mayo).—Efectuaron ejercicios de lanzamiento de torpedos en aguas de Cartagena para adiestramiento de alumnos de la especialidad A/S de la EARMA.



«*P-III*» (15-19 de mayo).—Colaboración con el XXXII Ascenso Internacional del río Guadalquivir.



Grupo Naval de Playa (13-14 de mayo).—Cuatro embarcaciones tipo LCM-8 y una LCU del GRUPLA colaboraron con las hermandades rocieras durante el cruce del Guadalquivir, a la altura de Bajo de Gúfa.



«*Las Palmas*» (20-24 de mayo).—Bautismo del mar de escolares de las islas de Fuerteventura y Lanzarote, y colaboración con la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Las Palmas.



«*Marinero Jarano*» (22-26 de mayo).—Adiestramiento propio y aguada a Santa Cruz de la Palma.



«*Marola*» (26-31 de mayo).—Colaboración en las celebraciones de la Semana de las Fuerzas Armadas en Castro Urdiales y Santander.



«*Guadalete*» (28 de mayo).—Salió a la mar llevando a bordo a ex marineros del minador *Eolo*.



«*Cándido Pérez*» (23-25 de mayo).—Presencia naval en Sevilla.



«*Cabo Fradera*» (25-31 de mayo).—Bautismo del mar a escolares de los colegios de Tuy.



Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«A-07» (26-28 de abril).—Transporte de personal, vehículos y maquinaria del Ejército de Tierra entre Las Palmas y Puerto del Rosario.



«Tagomago» (26-27 de abril).—Transporte de personal del Ejército de Tierra, que efectuó un ejercicio de infiltración en la isla de Lanzarote.



«Mar Caribe» (27-29 de abril).—Actuó como buque remolcador de blanco durante un ejercicio de tiro del JEGACTA en Ceuta.



«Ízaro» (8 de mayo).—Actuó como unidad hostil durante un ejercicio de aproximación al estrecho del MACTAE.



«Dragonera» (15 de mayo).—Actuó como unidad hostil durante un ejercicio de aproximación al estrecho del MACTAE.



«Grosa» (13 de mayo).—Vigilancia de zona durante un ejercicio de tiro en Roque Ceniciento.



«A-07» y «A-08» (10-12 de mayo).—Transporte de personal y vehículos del Ejército de Tierra entre Las Palmas y Puerto del Rosario.



«Cándido Pérez» (19 de mayo).—Actuó como unidad hostil durante el ejercicio GADEX-97 del Regimiento n.º 4 del Mando de Artillería de Costa.



«*Laya*» (22 de mayo).—Actuó como unidad hostil durante un ejercicio de aproximación al Estrecho del Grupo de Artillería de Costa de Ceuta.



«*Laya*» (29 de mayo).—Actuó como unidad hostil durante un ejercicio de aproximación del MACTAE.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Tagomago*» (29 de abril).—Efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón del MACAN.



«*Tagomago*» (15 de mayo).—Efectuó un EJEDAN «QUEBEC» con el 462 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Grosa*» (19 de mayo).—Efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias. El 27 del mismo mes efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón y un remolque de blanco, durante un EJEDAN «ÓSCAR» con el 462 Escuadrón, ambos del Mando Aéreo de Canarias.



«*Cándido Pérez*» (27 de mayo).—Efectuó remolque de blanco durante un EJEDAN «ÓSCAR» de las Alas 21 y 23.

J. Y. G.

Disposiciones oficiales

Condiciones de Mando o Función en la Armada.—La Resolución número 100/1997, de 23 de mayo (BOD núm. 109), del jefe del Estado Mayor de la Armada, establece los destinos en los que se cumplen las condiciones de Mando o Función en la Estructura Orgánica de la Armada.

Esta resolución, que deroga a la número 39/1994, de 8 de abril, determina en primer lugar que los tiempos establecidos en el artículo 32 del Reglamento

General de Evaluaciones, Clasificaciones y Ascensos del Personal Militar Profesional (Real Decreto 1622/1990, de 14 de diciembre, modificado parcialmente por el 1951/1995, de 1 de diciembre) se cumplen en todos los destinos de la Estructura Orgánica de la Armada y de la Guardia Real. En segundo lugar, los cinco anexos de la resolución fijan los destinos en los que se cumplen los tiempos mínimos —con las precisiones que en ellos se determinan— señalados en el citado artículo 32.



Uniformidad y vestuario.—La Instrucción núm. 90/1997, de 23 de abril, del jefe del Estado Mayor de la Armada (BOD núm. 99), dispone la supresión de la camiseta de manga corta de la marinería, quedando sustituida por la de ribete.



Anticipos de pagas.—La Orden Ministerial núm. 92/1997, de 14 de mayo (BOD núm. 98), regula la concesión de anticipos de pagas al personal militar y a los funcionarios civiles dependientes del Ministerio de Defensa.

G. Y.

Visitas

Barcelona.—Una de las visitas más interesantes de buques de guerra a Barcelona durante los últimos meses fue la de la *Mecklenburg-Vorpommern* (F-218), última fragata de la clase *Brandenburg*, o tipo 123, la más reciente que se ha incorporado a la Bundesmarine, que permaneció en aquel puerto entre los días 5 y 9 de abril.

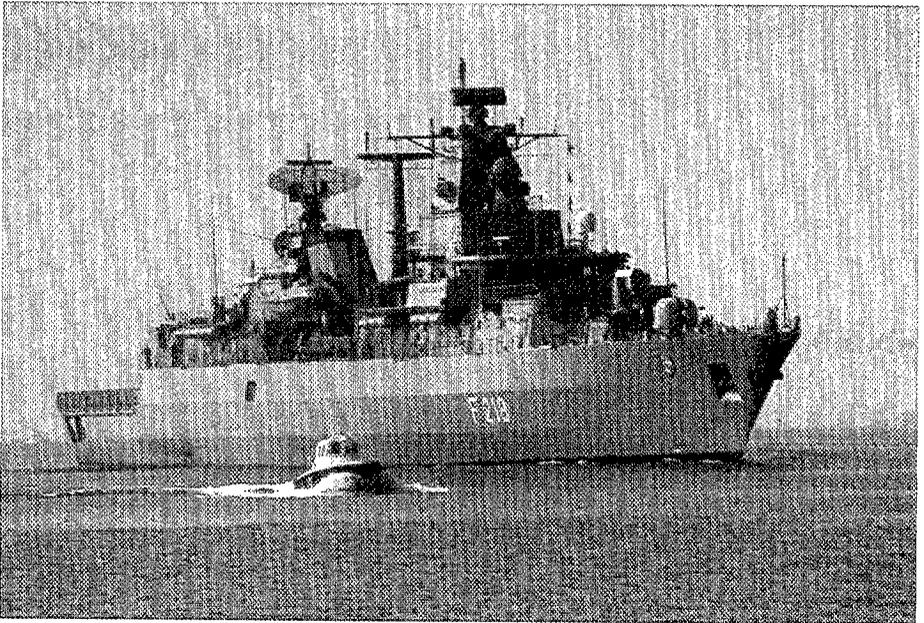
Las fragatas «Brandenburg»

Sin ningún género de duda son los buques más modernos e interesantes con que cuenta la actual Marina de Guerra alemana; de ahí la contrariedad que sentimos los medios que acudimos a la visita cuando ésta consistió en un simple paseo por cubierta y puente de gobierno. El motivo de ello, según se nos dijo, es que la presencia del buque a Barcelona tenía carácter no oficial, por lo que la visita quedaba extraordinariamente restringida. Algo similar a lo que pasó con la de unas flotillas de cazaminas, también germanas, el pasado

año, lo que es de lamentar, toda vez que los buques alemanes suelen resultar técnicamente muy atractivos.

El buque estaba al mando del capitán de fragata M. Klüver, y procedía de su base de Wilhelmshaven, de donde salió el 18 de febrero y a la que tenía programado regresar el 16 de abril, después de haber visitado Kuwait, Abu-Dhabi, Alejandría y Barcelona.

Por lo que respecta a los nombres de estas cuatro fragatas, *Brandenburg*, *Schleswig-Holstein*, *Bayern* y *Mecklenburg-Vorpommern*, proceden de *lands* de la antigua República Democrática Alemana (*Brandenburg* y *Mecklenburg-Vorpommern*) y otras dos de la República Federal (*Schleswig-Holstein* y *Bayern*).



Fragata *Mecklenburg-Vorpommern*. Foto: C. Busquets.

La clase 123 pretende ser una superación de las 122 o *Bremen*, habiéndose proyectado a partir de una mezcla del concepto MEKO (MEhr KOMBination) y del propio diseño de la 122, de las que ha tomado su sistema propulsor. Son plenamente *stealth*, construidas de acero y dotadas con aletas estabilizadoras. Su desplazamiento es casi un tercio mayor (4.700 toneladas contra 3.600), así como sus dimensiones: 138,9 m de eslora máxima (126,9 en flotación), 16,7 de manga y 6,7 de calado (máximo) contra 130 (121) x 14,5 x 6,5. Sus correspondientes coeficientes de afinamiento son de 0,13 y de 0,12, por lo que es

lógico que con igual planta propulsora (CODOG: dos turbinas de gas GE 7 LM 2500 SA-ML y dos diesel MTU 20V 956 TB 92) la velocidad quede disminuida (respectivamente 29 y 30 nudos con turbinas, y 18 y 20 con diesel), si bien en menor proporción de lo que cabría esperar.

Su armamento está compuesto por cuatro SSM Exocet MM-38, un VLS de 16 células con misiles Sea Sparrow SAM y dos montajes RAM Mk-49 de 21 misiles cada uno. La artillería consiste en un cañón OTO-Melara de 76/62 mm Mk-75 y dos Rheinmetall Rh-202 de 20 mm. El armamento ASW lo forman cuatro tubos de 324 mm Mk-32, mod. 9, en montaje fijo al casco, para torpedos Honeywell Mk-46, mod. 2, que se están reemplazando por el DM4A1. Dos helicópteros *Sea Lynx* Mk-88 —de los que en el mejor caso sólo había uno a bordo, ya que un hangar estaba vacío y el otro no pudo verse— completan la panoplia armamentística. Curiosamente, la Marina germana es de las pocas que, como la norteamericana, emplea el nuevo misil RAM (Rolling Airframe Missil) y su característico montaje.

El conjunto de sensores electrónicos lo forman los habituales Signaal LW-08 de búsqueda aérea; un Signaal SMART 3-D para búsqueda aérea y de superficie; dos seguidores/iluminadores Signaal STIR 180; dos Raypath de navegación; un sonar de casco Atlas Elektronik DSQS-23BZ y una rastra activa de baja frecuencia, para la que existe provisión de espacio, pero que todavía no está incorporada. El sistema de combate es un Atlas Elektronik/Paramax SATIR (System zur Auswertung Taktischer Informationen auf Raketenzerstoreren) con ordenador UYK-43 y Link 11 SATCOM Matra Marconi SCOT 1 A.

Contra medidas: dos lanzaseñuelos Breda SCLAR y equipo de guerra electrónica ESM/ECM TST FL 1800S Stage II.

El total de personal de la dotación es de 218 hombres, 199 del propio buque y otros 19 del grupo aéreo, contando con espacio para alojamiento del Estado Mayor de un grupo operativo.

El USS «Hayler» DD-997

Los destructores de la clase *Spruance* son buques suficientemente conocidos como para que aquí hayamos de volver sobre ellos. Pero por lo que respecta al *Hayler*; sí nos parece interesante hacer una excepción toda vez que incorpora un par de sensores nuevos. Uno de ellos es un DRT, que trabaja directamente sobre pantalla y que registra informáticamente todos los movimientos, con lo cual es posible reproducir en cualquier momento el ejercicio y/o plasmarlo al *plotter*. Otra de sus ventajas es que el personal necesario queda reducido de cinco hombres a tan sólo dos.

El otro es un conjunto de pantallas de sonar que representan a escala las medidas y posición de las diversas capas, con lo que se ve de modo fácil y



Destructor *Hayler*. Foto: C. Busquets.

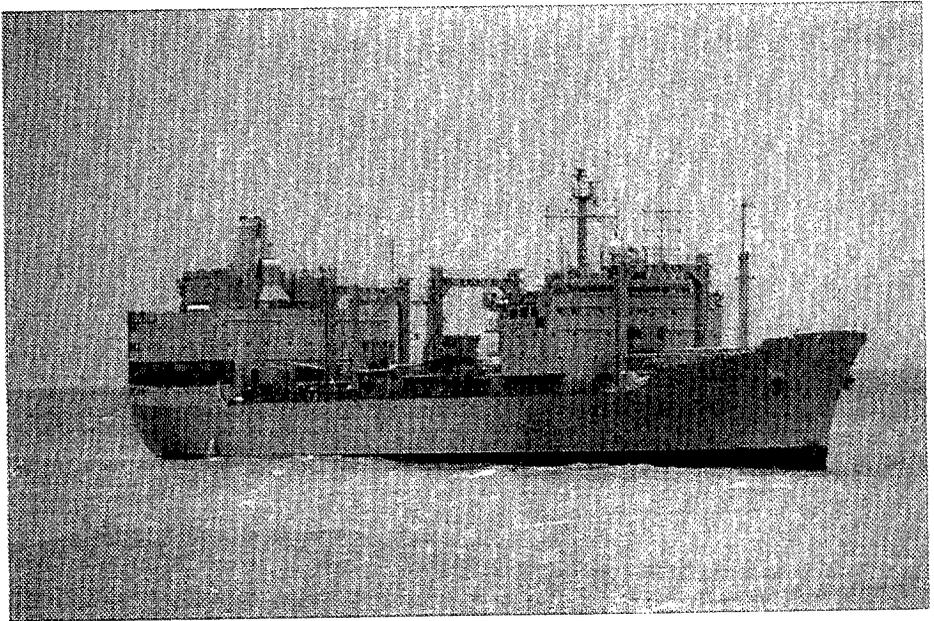
práctico la posición del submarino respecto al buque y a todas las posibles referencias tácticas. Una de las pantallas visualiza las propias capas, en color y con las respectivas temperaturas; la otra presenta, de modo totalmente gráfico, algo así como un corte vertical de la zona, con inclusión del buque, el submarino y las varias capas con sus respectivas temperaturas, así como algún otro extremo interesante.

Por lo que respecta a la presencia de personal femenino en los buques estadounidenses, pudo constatarse que actualmente su concurso ya se ha extendido hasta a los de combate, algo que se decía no estaba previsto. En el caso del *Hayler*, pudimos contar, desde algunas marineras, a un par de oficiales y, por lo menos, una suboficiala —un sargento mayor de la guardia—, cuya presencia y talante daban la sensación de no tener nada que envidiar al de cualquiera de sus opositores masculinos, sino más bien todo lo contrario.

HMS «Resource» A-480

Entre los días 18 y 24 de abril permaneció amarrado al muelle Príncipes de España, un lugar un tanto anómalo, ya que queda muy apartado de la ciudad y es un muelle puramente comercial, el *Resource*, buque de apoyo logístico de la Marina británica, llegado a Barcelona para una estancia de cinco días con

objeto de conceder un descanso a su dotación. El motivo de su amarre a aquel muelle hay que buscarlo en sus considerables medidas y a la programación de amarres de buques de crucero, visitantes que a partir de primavera suelen ser casi constantes, que impidieron emplear el muelle adosado, otro de los habituales para este tipo de buques.



Buque logístico HMS *Resource*. Foto: C. Busquets.

Se trata de un buque de buen porte (22.890 toneladas a plena carga y 195,1 m de eslora, 23,5 de manga y 8,7 de calado), equipado para satisfacer cualquier tipo de necesidad de otro, desde combustible a aceite lubricante y de vituallas a repuestos o munición. Fue entregado el 16 de mayo de 1967 por Scotts Shipbuilding, en Greenock, por lo que aquellos días cumplió precisamente sus treinta años de vida, siendo, según se dijo, el último servicio de su historia, ya que está previsto darle la baja al regresar al Reino Unido. Este país dispuso originariamente de otro buque gemelo al *Resource*, el *Regent*, dado de baja en 1992, por lo que es muy posible que el *Resource* haya visto prolongada su vida durante estos cinco años gracias a haber sido destinado al apoyo y aprovisionamiento de las fuerzas británicas destacadas en Bosnia y zona del Adriático.

Por lo que respecta a sus principales características/prestaciones, su propulsión es de calderas de vapor y turbinas convencionales (Foster-Wheeler y

AEI, respectivamente), de 20.000 CV de potencia, sobre un eje, con velocidad máxima de 20 nudos y autonomía de 12.000 millas a 18 nudos. Su dotación es de un máximo de 152, de los que 32 son oficiales y 36 miembros del RNSTS (Royal Navy Supply and Transport Service), si bien tal composición varía según necesidades.

Fragata «Cataluña» (F-73)

El viernes 9 de mayo, y aprovechando un pequeño espacio de tiempo entre sus diversas misiones, visitó Barcelona la fragata *Cataluña* (F-73), buque hacia el que la colonia navalista barcelonesa siente gran interés, en especial debido al tiempo que llevaba sin acudir a aquel puerto, y al hecho de que su actual comandante, el capitán de fragata don Ricardo Sainz Estrada, hubiese sido segundo comandante del Sector Naval de Cataluña, durante cuyo mandato se granjeó profundas y sinceras amistades en la Ciudad Condal. Izaba la insignia del jefe de la 31 Escuadrilla de Escoltas, capitán de navío don Tomás González González. Al poco de su llegada recibió a bordo al ALFLOT, llegado a Barcelona expresamente el mismo día.

Llevando a bordo al ALFLOT, almirante don Manuel Acedo Manteola, el buque realizó una salida de ejercicios el sábado día 10, en la que participaron



Corona de la Asociación de Milicias Navales Universitarias. Foto: C. Busquets.

miembros de diversas asociaciones barcelonesas (Asamblea de Capitanes de Yates, Asociación de Milicias Navales Universitarias, Liga Naval Española/Lliga Naval a Catalunya, etc.) vinculadas con la mar y la Armada. Durante la navegación, los miembros de la Asociación de Milicias Navales Universitarias ofrecieron una corona de laurel en emocionado recuerdo y tributo a los marinos que perdieron su vida cumpliendo con su deber.

Asimismo, al fin de la navegación, todo el personal civil embarcado recibió un diploma de recuerdo.

El buque, que zarpó de Ferrol el 3 de mayo, recaló anteriormente en Rota y Cartagena, integrándose en la flotilla de EUROMARFOR, saliendo para Cartagena el domingo 11, a las 1200, para llegar el 18 a Tolón y tomar parte en los ejercicios ILE D'OR en compañía de otras unidades de Estados Unidos, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Reino Unido y Turquía, regresando a su base el 1 de junio.

C. B. V.

EXTRANJERO

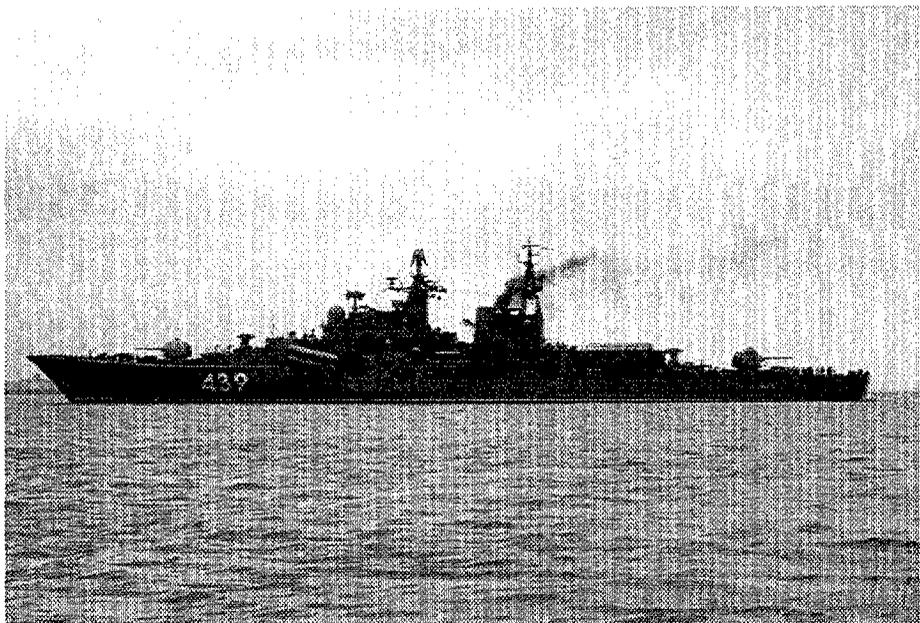
China

Modernización de la flota submarina.—La edición de 1997 del «US Naval Intelligence» revela la alta prioridad concedida por la Marina de la República Popular China a la renovación de su flota submarina. Para ello se han diseñado tipos de submarinos nucleares, con ayuda de técnicos rusos, que incorporan tecnología occidental. Asimismo, está previsto comenzar la construcción de un SSBN, con 16 misiles intercontinentales, JL-2, con alcances superiores a 4.000 millas, y la de un SSN similar a la clase rusa *Victor III*. A su vez, los dos nuevos submarinos convencionales clase *Kilo* adquiridos a Rusia se encuentran en fase de evaluación y pruebas. Estos SSK y los *Songs*, construidos en astilleros nacionales, está previsto que reemplacen a los obsoletos *Romeos*.



Compra de destructores rusos.—China acaba de firmar un acuerdo con Rusia para la adquisición de dos destructores clase *Sovremenny*, armados con misiles SS-N-22 y SA-N-7. Los buques se encuentran en astilleros rusos, sufriendo un extenso recorrido y puesta a punto antes de ser entregados.

Los dos destructores, los más modernos con que contará la Marina china, le proporcionan la posibilidad de operar con misiles antibuque supersónicos, que China ha intentado infructuosamente desarrollar desde los años 70.



Destructor *Gremyashchy* (clase *Sovremenny*). Foto: C. Busquets.

Estados Unidos

Altas y bajas de buques.—La Marina norteamericana contará con 12 nuevos buques, que entrarán en servicio en los años fiscales 98 y 99. Así, el octavo portaaviones nuclear de la clase *Nimitz*, el *Harry S. Truman* (CVN 75) entrará en servicio en el verano de 1998, reemplazando al *Independence* (CV 62), y los siete primeros destructores clase *Flight II Arleigh Burke* serán dados de alta en dichos años con importantes mejoras en EW, misiles SAM y Link 16 con respecto a sus antecesores. En el capítulo de guerra anfibia se recibirán los nuevos *Bonnhomme Richard* (LHD 6) y *Pearl Harbor* (LSD 52), este último con el sistema integrado de autodefensa SSDS. En el ámbito de la construcción de submarinos, sólo está prevista la entrada en servicio del segundo de la clase *Seawolf*, el *Conneticut* (SSN 22). La lista de bajas es mucho más amplia, 33 unidades, entre las que se cuentan el citado portaaviones, un crucero nuclear, el *Arkansas* (CGN 41), dos LPH, *Guam* y *New Orleans*, siete fragatas clase *Oliver H. Perry* y 19 submarinos nucleares de ataque SSN.



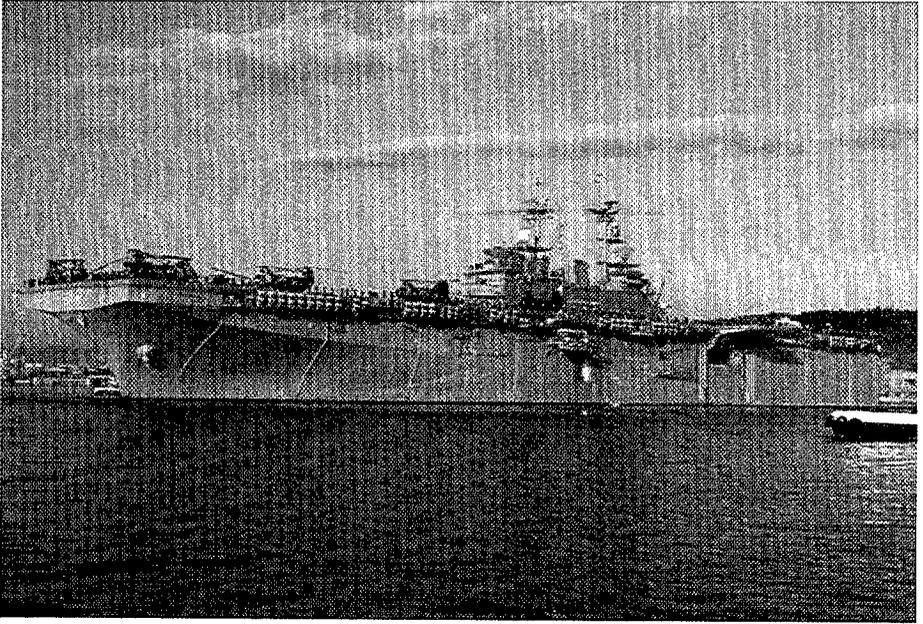
Botadura de un buque de investigación oceanográfica.—Con la tradicional botadura de costado de los astilleros de Moss Point, Misisipí, entraba en servicio, a comienzos de este año, el buque de investigación oceanográfica *Henson*. Este buque, cuarto de una serie diseñada para obtener datos oceanográficos en aguas costeras y alta mar, perpetúa el recuerdo de Matthew A. Henson, el primer explorador negro del Ártico. Henson acompañó a Robert E. Peary en todos los viajes y descubrimientos de este oficial de la Marina norteamericana, incluyendo la llegada en 1909 al Polo Norte. Henson, un excelente navegante, conductor de trineos arrastrados por perros y maestro en el arte de la supervivencia en el Ártico, había pasado inadvertido para los historiadores. En 1987, el profesor S. Allen Counter, de Harvard, localizó a los descendientes de Henson en Groenlandia y los llevó a los Estados Unidos, obteniendo su permiso para trasladar los restos del ilustre explorador hasta el Cementerio Nacional de Arlington, donde hoy reposan.



Modificaciones a la clase «Wasp».—El quinto buque de asalto anfibio de la clase *Wasp*, el *Bataan* (LHD 5) ha comenzado sus pruebas de mar una vez terminada su construcción por los astilleros Ingalls, de Pascagoula, que tenían previsto botar el sexto de la serie *Bonhomme Richard* (LHD 6) en mayo de este año, dejando las gradas al octavo de la serie, cuya construcción comenzará a finales de 1997. El LHD *Bataan* presenta algunos cambios en su sistema de armas en comparación con los cuatro anteriores, con el RAM como sistema de defensa de punto, a proa del lanzador *Sea Sparrow*, frente a la isla, y un segundo lanzador a popa de ella. El montaje del *Vulcan Phalanx* ha sido trasladado a la cubierta sobre el puente y el radar de exploración a la cruceta del palo de proa.



Fusión de los economatos de los tres ejércitos.—Como es sabido, la Marina de los Estados Unidos mantiene sus economatos, o Navy Exchange, separados de los de la Fuerza Aérea y Ejército AAFES (Army and Air Force Exchange) e Infantería de Marina MCX (Marine Corps Exchange). Los intentos por unificarlos hasta ahora habían resultado infructuosos por una serie de intereses particulares y miedo a la integración. La dura competencia y bajos precios de las cadenas de supermercados Wal-Mart y Kmart han conseguido que el Congreso se ocupe de esta fusión, de la que se obtendrá un ahorro anual de 25.520 millones de pesetas en gastos de gestión y distribución. Para que el lector se dé cuenta del volumen de negocios que mueven estos tres economatos, basta con señalar que en 1995 AAFES vendió 928.000 millones; el Navy



Wasp (LHD-1). Foto: C. Busquets.

Exchange, 275.500 millones, y el de Infantería de Marina MCX, la «módica» cantidad de 81.055 millones de pesetas. La suma de las ventas de los tres sobrepasaría en 300.000 millones a las de la principal cadena de grandes almacenes españoles.

Francia

Nuevas denominaciones del avión «Rafale M».—El reciente acuerdo entre Dassault Aviation y la DGA sobre el precio final del avión *Rafale*, con una reducción del 10 por 100, ha permitido fijar un calendario de pagos y acelerar la orden de ejecución de 48 unidades más para la Fuerza Aérea y la Marina. De estos 48 aviones, 15 serán *Rafale M* para la Aeronáutica Naval, que se sumarán a los diez que ya están en fase de construcción y a los que hay que añadir los dos prototipos. El primer avión está previsto que entre en servicio a lo largo del año naval 98/99, debiendo alcanzarse seis *Rafale M* operativos en el 2001, y 12 al año siguiente. Las nuevas designaciones que tendrán estos aviones serán:

- Standard F1 para el *Rafale M* de superioridad aérea con el misil Matra MICA EM de alcance medio, y el Matra Magic 2 de alcance corto.

- Standard F1.1, la plataforma modificada para poder utilizar imágenes térmicas gracias al equipo MICA IR, contando además con Link 16.
- Standard F3, la plataforma multipropósito (Standard F2 en la fuerza aérea).



Construcción de dos LSD.—Una vez finalizada la construcción del *Siroco* a comienzos de 1998, la Marina francesa ha confirmado su decisión de construir otros dos buques de esta clase, especialmente acondicionados para las operaciones con helicópteros. El primero de ellos reemplazaría al obsoleto *Jeanne d'Arc*, asumiendo igualmente sus funciones de buque-escuela. El diseño aún no ha sido realizado, pero aparece como favorito el BIP 13 (Bâtiment d'Intervention Polyvalent) de la Dirección General de Armamentos, DGA, con un desplazamiento de 13.000 toneladas, propulsión CODAD y una velocidad de 20 nudos con una dotación de 120 hombres. Su capacidad de transporte incluye 500 infantes de Marina, dos helicópteros de transporte y cuatro de ataque o tres aviones VSTOL, un helicóptero de transporte y dos de ataque. La otra versión existente, denominada BIP 19, tiene un hangar para 19 helicópteros o 14 aviones VSTOL, y su dique puede albergar dos LCAC o cuatro CTM. Estos LSD deben poder actuar además como buques de mando. Su entrada en servicio está prevista para el año 2004.

Indonesia

Adquisición de cuatro submarinos.—La Marina indonesia se ha convertido en el principal receptor de antiguas unidades navales alemanas. A los 39 buques recibidos a raíz de la fusión de las dos Alemanias, motivada por la baja de las unidades procedentes de la antigua República Democrática, hay que unir ahora cinco submarinos del tipo 206, que entrarán en servicio entre 1997 y 1998. Los dos primeros, S-192 y S-193 (ex U-13 y ex U-14) están siendo recorridos, sufriendo algunas mejoras indispensables, como la instalación de aire acondicionado. A éstos les seguirán los U-19 y U-21, más el U-20, que canibalizado servirá para obtener piezas de repuesto.

Japón

Nueva base en Okinawa.—Japón y los Estados Unidos han llegado a un acuerdo para construir una revolucionaria base ganada al mar para sustituir a la Estación Aérea de Futenma que será devuelta a Okinawa dentro de cinco años. Un comité de oficiales de ambas naciones estudia también la posibilidad

de trasladar el helipuerto de Futenma a la Base Aérea de Kadena o construir un helipuerto en Camp Schwab como alternativas más viables.

En el caso de que se optase por la primera propuesta, la base ganada al mar estaría formada por pontones flotantes semisumergibles, formando una pista con una longitud de 1.500 m, que serviría de base a los helicópteros. Los 12 aviones cisterna KC-130, basados en Futenma, serían transferidos a la Base Aérea de Iwakuni. Los Estados Unidos se han comprometido con las autoridades de Okinawa a devolver el 21 por 100 de las tierras ocupadas por instalaciones militares sin reducir sus fuerzas en la isla, unas 28.000 personas.

Nueva Zelanda

Fragata «Te Kaha».—La primera fragata neozelandesa clase *Anzac* ha finalizado satisfactoriamente sus pruebas de mar. La *Te Kaha*, que es el segundo buque de la serie, ya que el primero era australiano, entró en servicio oficialmente el 10 de mayo. El cuarto buque de la serie es igualmente neozelandés, existiendo todavía la opción de encargar dos más, si bien las mejoras introducidas por Australia en los últimos de la serie, debido a su alto costo no serían aplicadas a esas dos nuevas unidades. Una solución que se está estudiando es anticipar a Nueva Zelanda dos de las fragatas australianas sin modernizar, mientras se construyen dos más con las modificaciones incluidas, con lo que Australia se ahorraría el costo de la reforma.

Países Bajos

Botadura del LPD «Rotterdam».—A finales de febrero fue botado el nuevo buque anfibia *Rotterdam*, gemelo del *Galicia* español, que se construye en los astilleros de la Empresa Nacional «Bazán» de Ferrol. El *Rotterdam* tiene capacidad para transportar 600 infantes de Marina con sus equipos y 33 carros de combate o 170 vehículos de transporte acorazados APC. Una nueva clase de cuatro LCU se encuentra prácticamente terminada para entrar en servicio al mismo tiempo que el nuevo LPD inicia sus pruebas de mar el próximo mes de octubre. El *Rotterdam* puede transportar también seis helicópteros NH-90 o cuatro EH-101, contando con dos puntos de toma en su cubierta de vuelo.



Construcción de dos fragatas de defensa aérea.—Los mismos astilleros que han construido el LPD *Rotterdam*, Royal Schelde, acaban de ganar el

contrato para la construcción del segundo par de fragatas clase LCF, muy similares a las dos encargadas anteriormente, pero diseñadas para desempeñar el cometido de buque de mando. Su sistema de armas incluye el misil de defensa área Standard SM-2MR Block IIIA. Las cuatro fragatas LCF llevarán los nombres de *Tromp*, *De Zeven Provinciën*, *De Ruyter* y *Evertsen*.

Singapur

Nueva generación de corbetas.—La Marina de Singapur ha encargado a los astilleros suecos Kockums el diseño de una corbeta furtiva, denominada NGPV, y cuya construcción comenzará en 1998. El diseño del NGPV estará basada en el casco de un trimarán, utilizándose el GRP en la construcción. Su desplazamiento será de 1.000 toneladas y la propulsión diesel eléctrica moverá dos ejes que impulsarán el buque a 35 nudos. La dotación la compondrán 60 hombres.

Sri Lanka

Adquisición de patrulleros.—La Marina de Sri Lanka ha encargado una serie de seis patrulleros a los astilleros Trinity Marine de los Estados Unidos. De esta forma, y con embarcaciones procedentes de astilleros chinos, israelíes, surcoreanos, franceses y singapureños, Sri Lanka trata de impermeabilizar sus fronteras marítimas para evitar el contrabando de armas que favorece a la guerrilla tamil. Los nuevos patrulleros son similares a la clase *José Andrada* adquiridos por Filipinas, pero dotados con motores mucho más potentes que les permitirán dar 47 nudos. El primer patrullero debe entrar en servicio este año y los otros tres en 1998.

Taiwán

Potenciación de la capacidad antisubmarina.—La Marina de Taiwán está potenciando su capacidad antisubmarina, estableciendo un mando integrado ASW en las bases del sur y este de la isla. Para ello ha unificado el antiguo mando ASW con el recién formado mando de la aviación naval. Las operaciones ASW meridionales contarán con las unidades de la Base Naval de Tsoying y la Base Aérea de Pringtun, unidas bajo el mando de un vicealmirante. Tsoying sirve como cuartel general del Primer Distrito Naval, que cubre todo el sur de Taiwán, las islas de Pratas y las Spratley. Las operaciones ASW de la costa oriental se verán afectadas por idéntica reorganización, aunque las bases implicadas aún no se han anunciado. Sin embargo, el mando de las unidades

de superficie estará ubicado en la Base Naval de Suao y el componente aéreo en Hua. Para potenciar sus medios ASW, Taiwán se encuentra en la fase de adquisición o construcción de siete fragatas clase *Cheng Kung*, seis clase *Lafayette* y seis *Knox*.

Turquía

Los buques turcos se adiestran en el FOST británico.—En el pasado mes de marzo pudieron verse en Plymouth la última fragata turca clase *Barbaros*, *Oruceis* y el submarino del tipo 1400 *Sakarya*. Ambos se desplazaron al Reino Unido para utilizar las instalaciones de adiestramiento del *Sea Training*, que son regularmente utilizadas por buques holandeses, alemanes y de otras naciones de la OTAN. Como es sabido, los centros de adiestramiento del FOST (Flag Officer Sea Training) fueron recientemente trasladados desde Portland a Plymouth, cerrándose aquella base naval en un intento de economizar personal, medios materiales y fondos.



Transferencia de helicópteros «Seasprite».—El reciente acuerdo con los Estados Unidos para transferir cuatro helicópteros *Seasprite* con misiles Hellfire a Turquía marca un punto de inflexión en las a veces tensas relaciones entre Washington y Ankara. Éstas tuvieron su punto más bajo a mediados de 1996, cuando los miembros de las dotaciones de tres fragatas clase *Oliver Hazard Perry* fueron devueltos a Turquía al detenerse las negociaciones diplomáticas, debido a las presiones de diversas organizaciones griegas, que obtuvieron una reserva del Congreso a la transferencia de las fragatas. No obstante, las negociaciones se han desbloqueado recientemente y se espera que la cesión de los tres buques pueda llevarse a cabo a finales de 1997.

Vietnam

Adquisición de nuevas unidades.—Además de los dos patrulleros BPS 500 que se construyen en los astilleros Ho Chi Minh bajo licencia rusa y que estarán dotados con misiles SS-N-25, la Marina vietnamita ha adquirido dos corbetas clase *Tarantul* y se encuentra negociando con Rusia la adquisición de dos corbetas clase KBO 2000 para ser construidas localmente. Además de estas construcciones de origen ruso, Vietnam ha entablado negociaciones con los astilleros japoneses Hyundai para la construcción de patrulleros de altura.

J. M. T. R.

Ferias navales

La feria de Abu-Dhabi.—La Feria de Armamento Idex-97, en Abu-Dhabi, se ha convertido en punto de cita de la industria armamentística mundial, pues se prevé que los emiratos petroleros de la zona del golfo Pérsico inviertan en defensa durante los próximos tres años —hasta el 2000— entre 60 y 80 mil millones de dólares (al cambio actual entre 8 y 12 billones de pesetas), al tiempo que, sólo como un ejemplo concreto, la propia Arabia Saudí destina el 30 por 100 de su presupuesto nacional a gastos de defensa.

De ahí la presencia de un total de 747 expositores que representaban a 53 países, incluyendo Rusia (que pretende vender algún *Kilo* o batería de misiles S-300). Según informaciones publicadas en diversos medios, allí se podía encontrar de todo, desde el más avanzado armamento de último modelo hasta banderines de enganche de mercenarios. En este aspecto, se concretó que una compañía surafricana (Executive Outcomers) cuenta con 2.000 hombres (todos ex combatientes fogueados) permanentemente a disposición de aquel que los contrate por los «módicos» precios que ofrecen, entre 3 y 15 mil dólares/mes (entre 435.000 y 2,17 millones de pesetas). Se añadía además que entre los habituales contratantes figuran los países de Oriente Medio y Norte de África.

No tiene nada de extraño, pues, ante tal posibilidad de negocio, la mayoría de los productores de armamento acudiesen allí a ver si les era posible realizar algún contrato. Y con tal objeto estuvieron en el emirato diversos buques militares, desde la fragata alemana *Mecklenburg-Vorpommern* (F-218), a quienes acompañaron los cazaminas *Weiden* y *Ensdorf*, el destructor *Luigi Durand de la Penne* y fragata *Bersagliere*, italianos, o la también fragata francesa *La Fayette*, uno de los modelos más actuales y que mayor éxito de exportación está cosechando —excepción hecha de las *MEKO* alemanas— (dos buques a Arabia Saudí y seis a Taiwán), amén de diversos buques de otros países, como los holandeses *Amsterdam* (buque logístico gemelo a nuestro *Patiño*) y *Van Galen* (una fragata *Karel Doorman*), los británicos *Richmond* (fragata clase 23/*Duke*) e *Illustrious* (portaaviones ligero) y el estadounidense *Paul Hamilton*, destructor de la clase *Arleigh A. Burke*. Como puede verse, un buen muestrario de buques.



Imdex-Asia 97.—Entre los días 6 al 9 de mayo abrió sus puertas en Singapur la edición del presente año de aquella feria de defensa. El que se estime que en la zona del sureste asiático existe un mercado potencial naval de aproximadamente 85 millardos de dólares (unos 13 billones de pesetas), a repartir entre nuevas construcciones y modernizaciones/actualizaciones de buques ya existentes, hizo que el número de países/firmas expositoras fuese considerable. De España, según referencias, tan sólo acudió la Empresa Nacional «Bazán».

Se calcula que en los próximos diez años, las armadas de aquella zona del mundo habrán aumentado sus efectivos en cerca de 400 buques, que los expertos estiman quedarán desglosados en: 17 destructores, 70 fragatas, 25 corbetas, 45 submarinos, 90 MCMV, 72 OPV y 50 anfibios. Como podemos ver, un atractivo e importante pastel en cuyo reparto España puede quedar muy bien situada gracias a la construcción del *Chakri Naruebet*, el último portaaviones ligero de escuadra construido en el mundo, buque muy probablemente llamado a desempeñar un papel preponderante en la redistribución del equilibrio del poder naval en el sureste asiático y zonas adyacentes, un conjunto de países en el que existen diversos contenciosos territoriales.

Se calcula, asimismo, en un número de buques de guerra próximo a los 20 los que han destacado las diversas armadas a aquel país en apoyo de sus industrias y tecnologías. Por lo que hace referencia a las reuniones monográficas y a los temas tratados en ella, estaban programados los siguientes: sonares, plataformas sobre el agua, plataformas bajo el agua, furtividad, ROVs, C31, guerra de minas, defensa aérea, simulación, sensores submarinos y medio ambiente.

C. B. V.

MARINA MERCANTE

Reordenación profesional

La Dirección General de la Marina Mercante ha elaborado una serie de medidas encaminadas a actualizar sus titulaciones y reciclar a sus profesionales. En concreto, se pide una adecuación de las nuevas titulaciones de Formación Profesional de la LOGSE a las titulaciones profesionales vigentes. Ello obedece a que dichas titulaciones son posteriores a la normativa profesional y, por consiguiente, no está regulado el acceso a la profesión de estos titulados.

Asimismo, se considera urgente el reciclaje de los oficiales radioelectrónicos con objeto de que puedan ser habilitados como patrón de cabotaje o patrón mayor de cabotaje, tras un curso de adaptación. Por último, también se está trabajando en un «libro blanco» sobre titulaciones, que analizará la situación, proponiendo alternativas legislativas para actualizar títulos académicos y planes de estudio.

V Centenario de Melilla

La Compañía Trasmediterránea ha firmado un acuerdo de colaboración con la dirección del V Centenario de Melilla para prestar sus servicios como transporte oficial a lo largo del tiempo de duración de estas conmemoraciones, hasta el 31 de diciembre de este año. Según este acuerdo, dicha compañía adquiere el derecho a la utilización del logotipo y a participar en los actos institucionales de la entidad y en la difusión informativa de la misma. La Trasmediterránea ofrece alternativas especiales para grupos de pasajeros, así como la realización de minicruceros con salidas desde Almería.

Privatización del canal de Panamá

El 31 de diciembre de 1999 está previsto que finalice el proceso que permitirá que el canal de Panamá revierta a manos nacionales, de acuerdo con lo estipulado en el tratado Carter-Torrijos de 1977.

Indudablemente, la reversión del canal supone un punto importantísimo en la historia panameña, cuyo gobierno pasará a controlar el tránsito de más de 13.000 barcos al año, y también más de 7.000 instalaciones, entre puertos, almacenes, hospitales, etc. Entre las actuaciones previstas, es de destacar el acondicionamiento de una nueva esclusa, la creación de una terminal petrolera, un centro de viajeros en tránsito y unidades de reparación de buques y contenedores.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Las jornadas de Valencia

En las «Jornadas sobre Tráfico Marítimo, Buques y Puertos para el año 2000», celebradas en Valencia y organizadas por ANAVE, UNINAVE, Puertos del Estado y la autoridad portuaria de la capital del Turia, se han señalado una serie de objetivos y actuaciones conjuntas a corto y medio plazo. Las conclusiones de estas jornadas han permitido una cooperación positiva e interesantes puntos de vista, y hará posible la puesta en marcha de nuevas estrategias para un futuro próximo.

Ciñéndonos al tema de la construcción naval, se hizo un repaso de las actuaciones recientes más importantes para el sector, destacándose el hecho de

que la construcción y reparación naval figura entre las mayores exportaciones de España. Además, la industria de la construcción naval cumple exactamente las normativas internacionales avanzadas desde hace mucho tiempo, incluyendo el respeto a la vida humana y al medio ambiente (SOLAS y MARPOL). Por otra parte, en los dos últimos años se ha incrementado la cartera de pedidos, con una mejora sustancial en la calidad de los clientes.

Los expertos en esta temática argumentaron que se considere a la construcción naval como una industria estratégica de alto contenido tecnológico, que utiliza tecnología punta, y desde el marco empresarial se adquirió el compromiso de estudiar los acuerdos y alianzas al nivel que sea necesario para formar parte del grupo de construcciones navales comunitario, que se formará probablemente para enfrentarse a la competencia internacional.

Otras conclusiones se refirieron a incrementar las actividades de la I + D, potenciar nuestra presencia comercial en el mundo y en el mercado nacional, así como fomentar la formación, mejorar la organización de los procesos mediante mejoras de productividad e interesar del gobierno una mayor consideración a los proyectos de este importante sector de la economía nacional.

J. L. T.

MARINA DE PESCA

Pesca por satélite

Actualmente, los barcos que se dedican a las capturas pelágicas disponen de una red complementaria que funciona en el Departamento de Física Aplicada de la Universidad de Santiago de Compostela. Esta red complementaria es un elemento informático.

Desde hace varios años, este Departamento de Física Aplicada ha trabajado en un programa de teledetección por satélite, cuya información es de gran utilidad para el sector pesquero. Ahora se dispone de una estación receptora de la serie NOAA, que permite captar imágenes visibles y señales de infrarrojos. Así, después de cada paso, el satélite deja en la estación receptora unos doscientos millones de datos, que han de ser procesados para depurar la información obtenida.

Entre las imágenes adquiridas se seleccionan las más útiles para los pescadores, y a través del programa INMARSAT se envía esta información a los barcos abonados a este servicio que disponen recepción por satélite, con lo que cuentan con una información en tiempo real. De este servicio se benefi-

cion varios congeladores que se dedican a la pesca de túnidos y algunos palan-greros que capturan el pez espada; estos buques faenan en el Índico, Atlántico norte y sur y en el Pacífico. En resumen, los pesqueros solicitan información de las zonas en las que intentan operar, y de este modo, cuando llegan a la zona en cuestión, ya tienen una idea bastante amplia de lo que se van a encontrar.

También es posible mediante este sistema estudiar los problemas que supone la denominada «Marea Roja», de tan funestas consecuencias para los cultivos mejilloneros. Gracias a esta tecnología se puede arbitrar un proceso de análisis permanente de las aguas que entran en las rías gallegas en cuanto a calidad y temperatura, con lo que se puede conocer de antemano la aparición de las toxinas, cuya sobreabundancia originan las mareas rojas.

Por último, otro de los grandes servicios positivos que presta este servicio informático es el descubrimiento de nuevos caladeros. Según informa la revista «Mar», el año pasado se descubrió un gran banco de túnidos en el mar de Omán, y obtenida la correspondiente autorización de las autoridades iraníes, nuestros buques obtuvieron unas capturas que ascendieron a 15.000 toneladas de rabil. Posteriormente, se ha firmado un acuerdo pesquero con el gobierno de Irán para proseguir estas actividades pesqueras en aquellas aguas, de cuatro años de duración.

J. L. T.

ECOLOGÍA MARINA

Simuladores de contaminación

Según informa la revista «Marina Civil», en el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», en Veranes (Gijón), se han instalado varios simuladores para ayudas a la enseñanza, dedicados al Control de Tráfico Marítimo (VTS), a la Maniobra y Navegación (SHS) y a la lucha contra la Contaminación Marina (OSMT). De esta manera se abre para los asistentes a los cursos un nuevo campo que permite adquirir experiencia de una manera acelerada dentro de un entorno seguro, dado que la calidad y eficacia de los simuladores ha crecido paralelamente al ritmo de la informática. Refiriéndonos a las características del dedicado a la simulación de la lucha contra la contaminación (Oil Spill Management Trainer, OSMT) como herramienta de aprendizaje y formación, tiene además la gran utilidad y ventaja de poder ser utilizado en la

lucha real contra la contaminación, siempre y cuando sus bases de datos estén actualizadas y con datos reales.

Dicho simulador está configurado en seis áreas principales:

- Módulo de Información, compuesto con una serie de datos relativos a los escenarios y recursos humanos y técnicos disponibles.
- Módulo de Navegación, constituido por tres consolas para el control de parámetros, con visualización del escenario y seis monitores que visualizan lo que vería en realidad el jefe de grupo correspondiente o el helicóptero. En realidad, este módulo es el encargado de simular la operación.
- Módulo de Contaminación, que controla el desarrollo de la mancha de acuerdo con los parámetros que se hayan introducido, tales como tipo de crudo, medios de control, variables meteorológicas, tipo de costa, etcétera, e informa en tiempo real de datos como la dispersión y evaporación del petróleo, cuantificación de daños en el entorno, recursos empleados y su coste.
- Seis puestos: un OSC, cuatro jefes de grupo y un helicóptero, situados cada uno en una cabina. Desde estos puestos, cada jefe de grupo toma las decisiones correspondientes a sus competencias e informa al OSC u oficial conductor del ejercicio, que, a su vez, lo hace al Centro de Control de Operaciones.
- Centro de Control de Operaciones. Desde la sala en donde está ubicado dicho centro, el denominado organismo rector dirigirá las operaciones y la gestión de recursos, conforme a las informaciones que le vaya enviando el OSC, así como las recomendaciones de los expertos.
- Sala de Análisis o *debriefing*. Está situada en el mismo recinto del Centro del Control de Operaciones, y en ella, con los datos necesarios, se realiza el análisis final del ejercicio o del hecho real en que se haya utilizado el simulador para combatir un siniestro auténtico de contaminación marina.

J. L. T.

CULTURA NAVAL

XXX Campeonato Nacional Militar de Paracaidismo

Entre los días 18 al 25 de marzo se celebró en la Base Aérea de Alcantari-lla este campeonato, en el que participó la patrulla paracaidista de la Armada,



formada por personal de la Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC), cuatro de cuyos componentes vemos en la foto en su «inmersión» a 3.000 m de altitud.

L. A.

Cátedra «Almirante Martín Granizo»

Entre los días 5 al 8 de mayo esta prestigiosa cátedra de la Universidad de Salamanca desarrolló el «VI Curso de Seguridad y Defensa», que se inició con la «Presentación», el lunes día 5, por el vicealmirante don Julio Albert Ferrero, director de la cátedra desde su fundación y colaborador de nuestra REVISTA.

Las conferencias, escuchadas con gran interés por la numerosa asistencia y seguidas de los correspondientes coloquios, se refirieron monográficamente a las políticas de defensa de los países de nuestro entorno, comenzando por la referida a España, que pronunció el director general de Política de Defensa, don Víctor Suances, y seguidas —por orden cronológico— por las de Alemania, Reino Unido, Portugal, Italia, Marruecos y Francia, a cargo, respectivamente, del teniente general don José Ramón Pardo de Santayana; don Alejandro Cuerda Ortega, capitán de navío; don Martín Ortega Carcelén, profesor de la Universidad de Salamanca; don Armando Marchante, general de brigada;

don Carlos Armada Sarriá, coronel de Infantería, y el vicealmirante Albert, que cerró el ciclo.

Estos cursos, organizados por el CESEDEN y la Universidad salmantina, dentro de las actividades de la mencionada cátedra, y de los que hemos venido dando noticia en esta sección, además de su interés para la difusión, tan necesaria, de temas relacionados con la Defensa en el ámbito cultural, tienen validez académica, siendo de un crédito de tercer ciclo de carácter complementario para el bienio 1996-1998 el correspondiente a este curso, acreditándose la asistencia mediante los correspondientes diplomas, que en esta ocasión fueron 33.

G. Y.

VII Jornadas Nacionales de Historia Militar

Con extraordinaria brillantez tuvieron lugar en Sevilla, organizadas por la cátedra «General Castaños», de la Región Militar Sur, las VII Jornadas Nacionales de Historia Militar, que tuvieron como tema específico «El lejano Oriente español», Filipinas (siglo XIX)».

Dichas Jornadas se celebraron entre los días 5 a 9 de mayo último en la sede de la Capitanía de Sevilla, en cuyo Museo Regional se inauguró una exposición complementaria de las jornadas, bajo el título de «Muestra cartográfica de Filipinas».

Se pronunciaron un total de veinte ponencias y gran número de comunicaciones, destacando, en las que al aspecto naval se refiere, las pronunciadas por el contralmirante Bordejé («La estrategia militar de la Armada durante el siglo XIX en el Lejano Oriente»); capitán de navío Cerezo («La influencia geopolítica del Pacífico en el dominio del mar: España y los Estados Unidos»); coronel auditor Cervera Pery, director de la «Revista de Historia Naval» («La conexión Península-Oriente, vía cabo de Buena Esperanza y vía canal de Suez»), y María Dolores Higuera («Fondos documentales sobre Filipinas en los archivos de la Armada Española»).

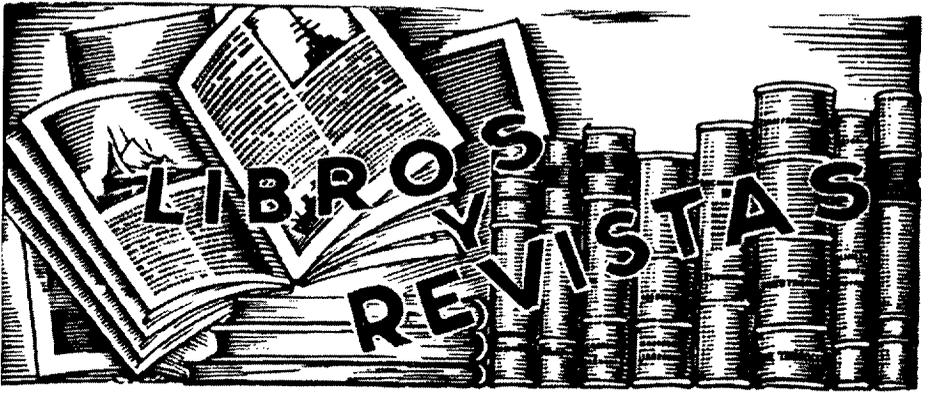
La conferencia de clausura estuvo a cargo del arzobispo de Sevilla, monseñor Carlos Amigo Vallejo, que disertó sobre la «Problemática actual de la Iglesia en Filipinas», cerrando el acto el capitán general de la Región Sur, teniente general Muñoz-Grandes, tras la exposición de los directores de las Jornadas del resumen de las mismas.

J. C. P.

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

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

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



LIBROS

DE WINDT LAVANDIER, César: **La segunda guerra mundial y los submarinos alemanes en el Caribe**. Editora Amigo del Hogar. Santo Domingo, 1997. 414 páginas.

El contralmirante César de Windt, hoy retirado tras un largo y brillante historial en la Armada dominicana, graduado en Filosofía por la Universidad Autónoma de Santo Domingo, cursó su carrera naval en la Escuela Naval Militar mexicana de Veracruz y desempeñó el mando en varios buques mercantes y de guerra, llegando entre otros importantes destinos a ocupar el de jefe de Estado Mayor de la Marina de guerra. Navegó durante toda la segunda guerra mundial, siendo torpedeado por un submarino alemán el vapor mercante *San Rafael*, del que era segundo oficial, de cuyo dramático suceso hace un vívido relato en este libro. Su experiencia sobre el tema es, pues, directa, pero, además, ha realizado una extensa labor de investigación y documentación, de la que es prueba la amplia bibliografía que figura en su obra y los diversos documentos que reproduce, obtenidos en Alemania, Reino Unido y Estados Unidos. Actualmente es profesor de Historia Naval en la Escuela Naval de la Marina de guerra y presidente de la Sociedad Dominicana de Geografía.

En esta obra aporta importantes datos, muchos de ellos inéditos, de los hechos ocurridos en el mar Caribe, como consecuencia de la actuación de los submarinos alemanes, que llevaron sus acciones a aquellas aguas tan alejadas de su país, pero de suma importancia en el intento de colapsar el tráfico vital de la ayuda estadounidense a sus aliados de Europa —aun desde antes de entrar los Estados Unidos oficialmente en la guerra—, con interesantes consi-

deraciones sobre la estrategia naval de la contienda. A ello hay que añadir el interés humano que supone la inclusión de relatos personales que dan a la obra una amenidad que la aleja de una simple crónica y hacen que se lea con creciente interés a medida que el lector se adentra en ella.

Primeramente editada en 1981 como consecuencia de su ponencia presentada en la Academia Naval de Annapolis, esta nueva edición viene enriquecida con datos obtenidos posteriormente por el autor, que la revalorizan notablemente. Es, pues, un trabajo que arroja mucha luz sobre un aspecto de la guerra naval no muy conocido en el ámbito en que se desarrolló, en el que vemos cómo fueron apareciendo procedimientos tácticos del empleo de los submarinos y, sobre todo, de las fuerzas antisubmarinas, no pocos de los cuales aún están en vigor o, por lo menos, tienen su origen entonces, especialmente los segundos, en los que se partía prácticamente de cero, principalmente por la Marina de los Estados Unidos, que estaba inexplicablemente impreparada en este aspecto de la guerra naval.

La obra, que consta de ocho capítulos, un epílogo, diez anexos y una bibliografía, está profusamente ilustrada con fotografías, planos, mapas y cuadros sinópticos. A nuestro entender, el contralmirante De Windt, desde hace muchos años suscriptor de esta REVISTA, hace una aportación de sumo interés que merecerá especial atención, tanto de los profesionales como de los aficionados a los temas de la guerra naval.

G. Y.



MAILLOT T., Jean: **La traducción científica y técnica**. Traducido por Julia Sevilla Muñoz. Editorial Gredos, 1997.

Los oficiales de la Armada, cualquiera que sea el Cuerpo a que pertenezcamos, nos vemos precisados a traducir artículos o publicaciones profesionales extranjeras, no para su publicación posterior, sino para uso interno en la mayoría de los casos. Estas traducciones, aún teniendo amplios conocimientos del idioma original —inglés o francés principalmente—, no siempre resultan fáciles aunque tengamos a mano diccionarios normales o técnicos. Para traducir correctamente, es decir, sin desvirtuar el auténtico contenido del original, no basta con conocer mucho vocabulario, es preciso «saber trabajar» estos textos.

La solución a esta problemática nos la proporciona en gran parte el libro que comentamos, cuyo autor, el capitán de fragata de la Marina francesa Maillot, un auténtico políglota y experto en toda clase de traducciones, nos suministra unas pautas muy necesarias para ejercer estas actividades de traducción a través de un análisis preciso de las dificultades que entraña toda

traducción científica o técnica, y nos ofrece una serie de consideraciones aclaratorias acerca de ciertos fenómenos lingüísticos, como la monosemia, sinonimia, etc., junto a unos consejos útiles para llegar a buen fin con el trabajo de traducción. Es de destacar lo referente al lenguaje marítimo, en toda su extensión, como puede apreciarse en el amplio capítulo dedicado a «La traducción marítima».

J. L. T.



GARCÍA DE LOS ARCOS, María Fernanda: **Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia (1756-1808)**. Potrerillos Editores. Ciudad de México. Diciembre 1996.

Siendo un tema interesante en mucho de sus aspectos, no es, sin embargo, un hecho demasiado conocido la migración mexicana a Asia —concretamente a Filipinas— durante el período colonial y asentamiento hispano, cuya influencia ha perdurado hasta nuestros días. Cada año cruzaba el Pacífico en dirección este-oeste un promedio anual de ciento cincuenta a doscientos hombres, jóvenes en su mayoría, habitantes de las altiplanicies de la actual república mexicana, y más de la mitad de ellos residentes en la capital del virreinato; gente del pueblo en su conjunto, blancos pobres, reclutas en su mayor parte destinados a los cuerpos de infantería y que conforme llegaban a Filipinas se desperdigaban por las distintas islas, y aunque la migración fue planteada como temporal, se convirtió en definitiva; muchos perecieron y el resto se integró en la sociedad filipina, por lo que su presencia en las islas contribuyó a reforzar los rasgos culturales de la naciente cultura filipina.

La demanda de soldados era constante, ya que Filipinas en su aislamiento estaba en continuo acoso, y concretamente Manila, tan precisada de rápido socorro como cercada de potenciales enemigos, por lo que la autora traza una acertada panorámica cronológica de los más importantes hechos violentos ocurridos en Filipinas desde 1740 a 1823, que justifican la aportación de estas remesas de reclutas novohispanos, deteniéndose en las formas de su reclutamiento, la composición de los encuadres (bisoños y veteranos), las modalidades de los traslados y embarques, los itinerarios y las alternativas con el envío de otros soldados desde Europa, como los reos condenados en España, que eran enviados como forzados a las Filipinas. También se ocupa de la distribución de los cupos y del posible retorno, lo que no resultaba empresa fácil.

Escrito con un estilo directo y sobrio, y con un aporte documental riguroso, el libro de María Fernanda García de los Arcos, doctora en Historia por la Universidad de París-Sorbona, y profesora titular de Historia de la Universidad Autónoma Mexicana, constituye un valioso testimonio y es una espléndida

da contribución al conocimiento de la expansión novohispánica en el continente oceánico.

J. C. P.



GARCÍA HERNÁN, Enrique: **La asistencia religiosa en la Armada de Lepanto**. Instituto Español de Historia Eclesiástica. Roma, 1996. 263 págs.

Por demás interesante es este libro que reseñamos, que si por el número de páginas no es muy extenso, sí es ciertamente un resumen muy bien hecho de lo que fue «La asistencia religiosa en la Armada de Lepanto», el *Sumario* lo demuestra.

Precedido de una *Introducción*, en la que, entre otras cosas, el autor manifiesta que, «pese a que los capellanes castrenses son tan antiguos como los Ejércitos a los que siempre acompañaron», lo que a lo largo de este libro se demuestra; siguen, entre otros temas, «Necesidad del Cuerpo de capellanes castrenses. Cambios estructurales en la Armada. Instrucciones de Jerónimo Manrique como inquisidor de la Armada a sus capellanes». Y «Algunas experiencias de la asistencia religiosa en Lepanto». Continúa con unas *Conclusiones* y un *Apéndice documental*, tomados éstos del Archivo Secreto del Vaticano y del Archivo General de Simancas.

F.



MONLAU, Pedro Felipe: **El amigo del forastero en Madrid y sus cercanías o Madrid en la mano**. Trigo Ediciones, S. L. San Fernando de Henares (Madrid), 1996; 487 págs., 1.995 ptas.

Publicado este libro en edición facsimilar, del que es autor don Pedro Felipe Monlau, «en edición adornada con retratos, grabados intercalados en el texto, láminas sueltas y el plano de Madrid», es, sin duda, por demás curioso y útil para quienes quieran conocer este Madrid de mediados del pasado siglo.

Precedido de una *Advertencia* y una *Introducción*, en la que se refiere a la «historia, armas y blasones, fueros y privilegios, madrileños célebres»; comprende dieciséis capítulos, estudiando desde la «Topografía, policía y estadística», aquí vemos que «la población de Madrid clasificada por sexos da: varones, 105.000, y hembras, 115.000». En otros capítulos el «*Ministerio de Marina*, en la casa o palacio de los Ministerios, plazuela del mismo nombre...». El *Museo Naval*, calle de los Procuradores, núm. 2, en la casa, propiedad del Estado, llamada del *Platero*, cuarto principal...». «Archivo de la

Dirección General de la Armada: en el Ministerio de Marina. Contiene todos los papeles relativos a arsenales, buques de guerra, apostaderos de Ultramar y demás negociados en que entiende la dirección del ramo». «A la cabeza del periodismo deben figurar la «Gaceta de Madrid», periódico diario que inserta directamente las leyes, decretos, reales órdenes y disposiciones del Gobierno». En cuanto la «Distancia de Madrid á los principales puertos del reino: á Cartagena, 66 leguas; á Gijón, 81; á Vigo, 96. A las capitales de provincia: á Bilbao, 71 leguas; á Cádiz, 121; á Coruña, 101; á Málaga, 100; á Santander, 72; y á Sevilla, 95. Las islas Baleares, 110, y las Canarias, 353 leguas».

Minuciosa y detalladamente va citando cuanto de interés para la vida cotidiana encierra la Villa y Corte en sus varios aspectos: religioso, instrucción pública y privada, comercio, industria, «teatros y diversiones públicas y cafés», «paseos y jardines», «edificios y monumentos públicos», «cercanías de Madrid», «sitios reales», etc.

Termina con un *Apéndice*: divisiones administrativa municipal de Madrid y su término; parroquial y judicial, distancias de Madrid a las fronteras, principales puertos y capitales, y principales pueblos de su provincia. «Campanadas que dan las parroquias en caso de incendio», y «Tarifa de los carruajes públicos de alquiler». Terminando con un *Diccionario de las calles y plazas de Madrid*. El libro merece la pena leerse no sólo como entretenimiento, también para conocer, repetimos, cómo era Madrid en el año 1850. Se echa de menos en «Madrileños célebres», al teniente general de la Real Armada don Gabriel Aristizábal y Espinosa (1743-1805).

F.



PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: **El hombre frente al mar.**

Naufraios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. Edita Universidad de Sevilla. Secretariado de Publicaciones. Sevilla, 1996; 197 págs., 1.800 ptas.

Este libro es un documentado estudio de los «Naufraios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII», que no fueron pocos.

Precedido de una *Introducción*, siguen tres partes, subdivididas a su vez en capítulos. En la primera: «Intenta analizar las actitudes de los hombres que se ven expuestos al peligro de morir en el mar»; en la segunda: «Analiza cómo se asumen e interpretan las pérdidas materiales y humanas que el naufragio comporta», y en la tercera parte: «Se detiene en analizar la posibilidad de que la desgracia de muchos pueda ser aprovechada por ciertos individuos como un guiño favorable de la fortuna». Terminando con un *Apéndice documental*, es éste una «Relación de fuentes sobre los naufragios en el Archivo General de Indias. Siglos XVI y XVII».

Este libro es, por demás, interesante y ameno en lo que cabe, ya que de lo que trata es sólo de desgracias, que ha «obligado» al autor a investigar en archivos y en infinidad de documentos relativos a estos naufragios; muy útil, tanto para el investigador como para el curioso del tema.

F.



ULLOA, Antonio de: **La Marina. Fuerzas Navales de la Europa y Costas de Berbería.** Edita Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. Cádiz, 1996; 243 págs., 3.120 ptas.

Este libro, cuyo título completo es «La Marina. Fuerzas Navales de la Europa y Costas de Berbería. Con noticia de los puertos en donde están los Departamentos y Arsenales. Comprende las principales noticias correspondientes a las Armadas marítimas. A los bajeles que la componen, sus requisitos, materiales que entran en ellos, y los pertenecientes a su conservación», lo escribió Ulloa cuando era jefe de escuadra de la Real Armada y «miembro de la Sociedad Real de Londres, de las Academias Reales de Berlín y Estocolmo, etc.», concluido por el año 1773.

Se trata de una obra inédita, cuyo manuscrito original se encuentra en el Archivo General de Simancas. De una gran importancia, ya que aquí Ulloa hace un estudio exhaustivo de lo que fue nuestra Real Armada en el siglo XVIII, a la que describe minuciosamente en todo lo que se refiere, principalmente a puertos y arsenales. Digamos que cuando iba a publicarse, la censura gubernativa no autorizó su publicación e incluso secuestró el manuscrito original por razones de Estado.

Precedido de un *Estudio preliminar*, *Prólogo* y una *Tabla de las materias que contiene esta obra*, siguen siete *Secciones*, en las cuales hace un detenido y documentado estudio, entre otras cosas de lo que son los Departamentos y Arsenales en España, en Francia, en las potencias del Norte: Inglaterra, Holanda, Dinamarca y Suecia; en Portugal, Nápoles, Civitavecchia, Venecia, Liorna, Malta y Génova; de las potencias de la parte occidental de Europa; «De las circunstancias que conviene que tengan los navíos, y de las diversas reglas con que se construyen en las distintas potencias»; de los materiales y otros mil detalles referentes a la construcción de éstos, entre ellos de las «artillerías que se usan en los navíos». Terminando con un *Índice de ilustraciones*.

El gran acierto que ha supuesto la publicación de esta importante obra por el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, hace que sea de gran utilidad tanto para investigadores como para todos aquellos que se interesen por el estudio de tema tan apasionante.

F.

BELADÍEZ, Emilio: **El gran Duque de Osuna. Calavera, soldado, virrey. «Un Girón»**. Edita Prensa y Ediciones Iberoamericanas, S. L. Madrid, 1996; 215 págs., 2.200 ptas.

La Editorial Prensa y Ediciones Iberoamericanas, S. L., en su colección «Biblioteca Universitaria», ha publicado la segunda edición de este libro que reseñamos, del que es autor don Emilio Beladíez, marqués de la Conquista Real, diplomático y escritor.

Se trata de un trabajo de «pura investigación» en el que el autor ha hecho un documentado estudio sobre la vida y «andanzas» de don Pedro Téllez-Girón y Guzmán (1574-1624). Precedido de un *Prólogo* de don Juan Van-Halen, «comprende cuatro movimientos», subdivididos éstos en capítulos, a través de los cuales vamos conociendo la vida de este «Calavera, soldado y virrey», desde sus «mocedades alocadas», su estancia en Flandes, Sicilia, Nápoles y Venecia, hasta su «ocaso»; su labor como virrey en Sicilia y Nápoles y otros mil datos interesantes de su vida. Se trata de una «biografía apasionada de un Osuna que supo hacer de Quevedo su secretario, consejero y portavoz ante la Historia», fruto de un buen trabajo de investigación en archivos y bibliotecas. Acompañado de varias láminas, resulta ser un libro, a la par que entretenida su lectura, curioso y útil para quien quiera conocer la vida de este histórico personaje. Finalizando con un *Extracto bibliográfico*.

F.



RAVETTO, José María: **Uniformes italianos en la guerra civil española (1936-1939)**. Editorial San Martín. Madrid, 1996.

Aunque no es mucho lo que últimamente viene publicando la Editorial San Martín, a la que tanto debe la historiografía militar, por los problemas surgidos tras el obligado cierre de su famoso escaparate en la Puerta del Sol madrileña, no cede animosamente en su esfuerzo editorial, y nos presenta dentro de su colección «El siglo de la violencia» este nuevo título de «Uniformes italianos de la guerra civil española (1936-1939)», con sus distintivos, emblemas y condecoraciones, en visión detallada y descriptiva de aquellos atributos que acompañaron la trayectoria de las tropas italianas encuadradas en el Cuerpo de Voluntarios que lucharon junto a unidades españolas en la guerra civil de 1936-1939.

El autor de este libro, tras un repaso panorámico de la organización del C.T.V., describe con minuciosidad sus problemas, divisas y uniformidad, presentándolos de forma clara, extensa y completa, con el importante aporte gráfico que lo enriquece y del que puede decirse que es la primera vez que se publica en su totalidad.

Si importante resulta el conjunto del trabajo por la sistemática ordenación de la uniformología, destaca sobre todo la parte dedicada a las condecoraciones italianas, numerosísimas y de muy distintas calidades, acuñadas oficial y oficiosamente para premiar los actos de valor o la simple participación de los voluntarios y hacer permanente el recuerdo de su pertenencia a determinadas unidades del C.T.V.

Libro interesante por la amenidad y soltura de su contenido, no sólo para el investigador iconográfico o el experto en estudios uniformológicos, sino también para toda esa nómina de lectores para quienes el tema de la última guerra civil española, con sus luces y sombras, en la participación de elementos foráneos a la misma, sigue siendo fuente de primerísima atracción.

J. C. P.

REVISTAS

DEFENSA. Núm. 229, mayo 1997.

En «Los grandes patrulleros de pesca de la Armada» el colectivo «Lontra» reseña la modificación del *Chilreu* (ex *Pescalonso 2*) como guardapescas de gran autonomía, que sirvió de base al *Alborán* (P-62), muy semejante, pero proyectado ya desde el principio para esta misión, que fue alta en la Armada el pasado mes de enero. Brevemente, pero con precisión, se describen sus características, entre las que subrayamos el ilustrativo cuadro comparativo de ambas unidades.

En «El control del Estrecho de Gibraltar» se trata de este importante problema desde el punto de vista estratégico, definiendo qué es el control y cómo, quién y con qué debe hacerse, así como nuestra obligada presencia en la zona por irrenunciable imperativo geográfico.

Finalmente, hemos de citar «La búsqueda del submarino republicano *B-5*», cuyo hundimiento está aún rodeado de misterio, sin tenerse la certeza del lugar ni de la fecha en que se produjo (en torno al 17 de noviembre de 1936); en este artículo el capitán de navío don José Luis Ripoll estudia el asunto a la luz de los datos disponibles y de su experiencia personal, ya que en 1970 el buque submarino *Poseidón* realizó una búsqueda en una zona donde había indicios de la posible presencia de un buque hundido, aunque sin resultado.

G. Y.



INGENIERÍA NAVAL. Núm. 736, marzo 1997.

Dedica este número un importante espacio —empezando por la portada— al portaaviones de la Real Armada de Thailandia *Chakri Naruebet*, con un

extenso artículo de los ingenieros navales don Natalio Rodríguez, don Luis Luengo y don Javier Cabañas, de la factoría de Ferrol de la Empresa Nacional «Bazán», constructora del buque, en el que se comienza analizando el concurso para la adjudicación del contrato, al que concurrieron además de la empresa española otras nueve: una de Estados Unidos, cuatro del Reino Unido, dos alemanas, una francesa y otra italiana. Tan reñida competencia se resolvió, como es sabido, a favor de la Empresa Nacional «Bazán», y en este trabajo se relacionan los factores que fueron decisivos para su selección.

Tras unas consideraciones sobre las negociaciones para la ejecución del contrato, se describen las características del buque, misiones para las que está previsto, formas, estructura, propulsión, planta eléctrica, sistemas de vigilancia y control de la plataforma —que se trata con más extensión en el artículo siguiente—, sistema de estiba y manejo de aeronaves, alojamientos y habitabilidad y medios de apoyo a zonas catastróficas, que es una de las misiones para las que está especificado el buque.

A continuación se reseñan el desarrollo del proyecto y el de la construcción en sus diversas fases, haciendo hincapié en el nuevo concepto de la construcción integrada, que coloca a la empresa constructora a la cabeza en la aplicación de esta técnica, para ocuparse a continuación de las pruebas de puerto y mar, en las que también se han introducido importantes innovaciones conceptuales, siendo de subrayar que las prestaciones del buque mejoraron las previsiones técnicas en condiciones de mar y viento —estado de la mar 4/5 y vientos de 50/60 nudos— realmente duras.

Termina con unas consideraciones sobre perspectivas de mercado que pueden ser muy prometedoras para algunos países que ya han mostrado su interés ante el resultado obtenido: fotografías, planos, diagramas y tablas acompañan al texto contribuyendo a su valor informativo.

T. T.



TECNOLOGÍA MILITAR. Núm. 1/1997.

Contiene este número (33 páginas), entre otros artículos, un balance militar dedicado exclusivamente a Brasil y otro sobre los submarinos de los países de América del Sur (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, Perú y Venezuela) en el que se examinan no sólo sus actuales efectivos de esta clase de buques, sino también sus orientaciones, más o menos concretas, previstas para el futuro, muy condicionadas por razones económicas.

G. Y.



TIERRA, MAR Y AIRE. Revista de la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas. Madrid, 1997; 60 págs.

Con una espléndida presentación, como en sus anteriores números, aparece este 225 (Año XXXIX) de la revista de «Tierra, Mar y Aire», «Antigua Hermandad de Retirados», correspondiente a los meses de marzo y abril del año en curso.

Precedida de un *Editorial*, en el que podemos leer que: «ofrecemos en modesta colaboración al Ministerio de Defensa en su línea de *potenciar la conciencia de la Defensa Nacional y el aprecio que se merecen nuestras Fuerzas Armadas*. Siguen varios artículos, todos de gran interés, pero el espacio manda, por lo que sólo citaremos entre éstos los siguientes:

Nuestros voluntarios actúan en Madrid, por un voluntario: «Crónica que relata actuaciones para que puedan servir de pauta a seguir». *A Ella...*, lo dedica a «De Ella y para Ella, que dedicamos muy especialmente a la grandeza de la madre, de la esposa y de las viudas de todos nuestro compañeros». *Conmemoración del 98*, se trata de rendir un «homenaje a los soldados de cualquier nacionalidad que combatieron y murieron en cumplimiento de su deber». *Carta a un hijo que se va a «la mili»*, es una muy emotiva carta escrita por don José Luis Méler y Ugarte a su hijo con motivo de ingresar en el servicio militar. *Jura de la bandera*, del ilustre militar y poeta don Luis López Anglada, dedicada a nuestra sagrada Enseña, símbolo de la Patria. *Envejecer con dignidad «oficialmente»*, por don Manuel Saavedra: «¡Retirado! Tal vez sea la palabra menos indicada para expresar una situación militar»; «Lo viejo o se tira o se lleva al desván, lo antiguo se conserva». *El Museo del Ejército*, por don Francisco Castrillo Mazeris, general de división D. E. M., presidente nacional de la Asociación Amigos de los Museos Militares, al referirse a éste dice que: «Es un museo de historia, pieza por ello imprescindible en la historia de una nación forjada en ocho siglos de reconquista. Es uno de los pocos museos que proporcionan una visión unitaria de España en su historia, hoy más necesaria que nunca»; razón tiene el general Castrillo, nuestro Museo del Ejército es, sin duda, uno de los mejores del mundo; se hallan allí expuestos recuerdos imborrables de lo que fue el acontecer de España a lo largo de los siglos, su visita, para todos, «militares y paisanos, niños y mayores» es imprescindible para conocer lo que fue y es nuestra Patria.

Una relación de los *Museos Militares españoles* se incluye en este número, los de los tres Ejércitos: Museo del Ejército, de la Armada y del Aire, con su ubicación servirán, a nuestro juicio, de gran utilidad para quienes quieran conocerlos. Gran número de ilustraciones en color acompañan al texto.

F.

10

REVISTA GENERAL DE MARINA

AGOSTO - SEPTIEMBRE 1997





EDITORIAL 135

COLABORACIÓN ESPECIAL

EL CAPÍTULO DE LA REAL Y MILITAR
ORDEN DE SAN HERMENEGILDO 137

TEMAS GENERALES

Capitán de Fragata Gonzalo Sirvent Zaragoza
LA ECONOMÍA Y LAS RELACIONES POLÍTICAS INTERNACIONALES (II) 147

Teniente Coronel de Infantería de Marina Juan Feal Vázquez
MARCO CONCEPTUAL PARA LAS OPERACIONES NAVALES DE LAS NACIONES UNIDAS 155

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Navío Marcelino González Fernández
FUERZAS OPERATIVAS COMBINADAS CONJUNTAS (FOCC) 165

Capitán de Navío Francisco Obrador Serra
PODER AÉREO Y AVIACIONES NAVALES (I) 173

Coronel de Infantería de Marina José Fernández Gaytán
LA ENSEÑANZA NAVAL EN ESPAÑA (SIGLOS XVIII Y XIX) 191

Capitán de Corbeta Gregorio Bueno Murga
LA FORMACIÓN DE LOS OFICIALES DE LA ESCALA SUPERIOR DEL CUERPO GENERAL DEL PRÓXIMO SIGLO 209

HISTORIAS DE LA MAR

Contralmirante Carlos Martínez-Valverde
DEL DIARIO DE UN GUARDIA MARINA DE 1930 219

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: 076-97-005-7

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	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



TERMINÓ la Cumbre de la OTAN en Madrid, técnicamente llamada Consejo Atlántico como máximo órgano político de la Alianza, pero que al ser sus representantes del más alto nivel —jefes de Estado y de Gobierno— suele denominarse como queda dicho. Su resultado se plasmó en una declaración de 27 puntos, cuyo contenido recogemos someramente de lo publicado por la prensa.

En nuestro editorial del mes de julio señalábamos que podía constituir una profunda transformación de la Organización; no ha sido realmente así, sino más bien un paso hacia tal transformación, ya que tal expectativa correspondía a la reforma de su estructura militar, que ha quedado aplazada, por lo menos, al próximo mes de diciembre, lo que tampoco ha sido una verdadera sorpresa, pues parecía claro que el asunto no estaba suficientemente maduro. A este respecto, hay que subrayar que en la declaración los países de la Alianza dan su calurosa acogida al anuncio hecho por España sobre su disposición a participar plenamente en la nueva estructura de mandos de la Alianza cuando haya sido acordada y que la plena incorporación de España reforzará su contribución global a la seguridad de la Alianza, al desarrollo de la identidad europea de seguridad y defensa dentro de la Alianza y fortalecerá el vínculo trans-atlántico.

En realidad, sólo uno de los debatidos acuerdos —la invitación a integrarse en la Alianza a Chequia, Hungría y Polonia— es verdaderamente ejecutivo y nadie dudaba de su aceptación; quedaron en lista de espera Rumania y Eslovenia, países que no lograron el consenso para su admisión, por ahora, aunque se anticipó su recomendación para la próxima cumbre de 1999. Ninguno es país marítimo, aunque tengan un limitado litoral de mares interiores tanto Polonia como Rumania. Los demás acuerdos pueden más bien clasificarse como declaraciones de intenciones, concepto algo vaporoso que puede evolucionar a medida que se limen ciertas discrepancias con vistas a resultados tangibles. En esta categoría podemos incluir el reconocimiento de la necesidad de que la ampliación sirva para estabilizar los Balcanes; más vaga aún la mención a la cooperación con el área del Mediterráneo, sin definir cómo ni con quién. Algo más preciso es el acuerdo de seguridad con Ucrania, estableciendo una relación especial que, no obstante, tiene menor contenido que la ya vigente entre la Alianza y Rusia; también (al margen de los acuerdos) la declaración conjunta de Grecia y Turquía por la que se comprometen a resolver pacíficamente sus diferencias en la demarcación de sus aguas territoriales.

Por otro lado, toda la prensa se hizo eco de la declaración del ministro británico de Asuntos Exteriores, Robin Cook, a la BBC de que vetaría la integración de España en la estructura militar si no se levantan las «restricciones» (uso del espacio aéreo español) en la utilización por aviones militares británicos del aeropuerto de Gibraltar (que no está en Gibraltar, sino en una zona no incluida en el Tratado de Utrecht).

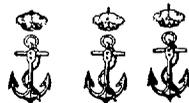
Las cancillerías tienen aún mucho trabajo que hacer.



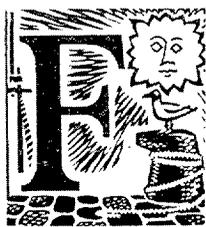
COLABORACIÓN



ESPECIAL



EL CAPÍTULO DE LA REAL Y MILITAR ORDEN DE SAN HERMENEGILDO

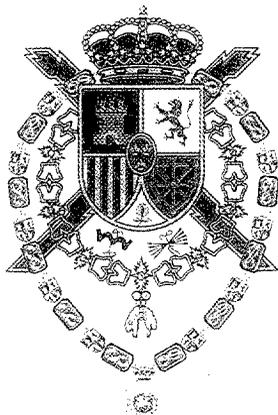


FINALIZADA la Guerra de la Independencia, los mandos de las grandes unidades que habían participado en ella, tanto propias como aliadas, solicitan a Su Majestad el rey Fernando VII alguna distinción para los individuos integrantes de las mismas. Tras los informes correspondientes, el Consejo de Guerra y Marina propone a S. M. la creación de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. En esta propuesta se lee: «...que siendo muy justo premiar en los

Oficiales del Ejército la constancia en el servicio militar... debe ejecutarse instituyendo distinta orden militar, que no se confunda con la de San Fernando, ...titulándola *Real y Militar Orden de San Hermenegildo*... En la Corte se celebrará cada año un capítulo de la misma orden, que presidirá el Soberano de ella, y en su ausencia el Capitán General de la Provincia, y asistirán el día de San Hermenegildo a una solemne función de Iglesia, y al día siguiente a un oficio de difuntos, por los que hayan fallecido de la orden ...Madrid 18 de octubre de 1814».

La propuesta, una vez aprobada por S. M. el Rey, la devuelve al citado consejo, quien posteriormente extenderá para aprobación real el decreto de confirmación, siendo el embrión de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, ya que su reglamentación posterior recoge prácticamente su contenido. Así, el 28 de noviembre de 1814, el Rey signa el decreto por el que se instituye la citada Real y Militar Orden.

Con ella nace también su capítulo, a similitud de las anteriores órdenes militares, como junta en la que se reunían los Caballeros de la Orden para tratar asuntos propios de la misma, y según ya se había establecido tres años antes para la Real y Militar Orden de San Fernando en el decreto de su creación.



Real y Militar
Orden de San Hermenegildo

SOBERANO

Su Majestad el Rey

Juan Carlos I

El primer reglamento de ambas órdenes se aprueba por Real Cédula de 19 de enero de 1815 y lleva un articulado común, correspondiendo los ocho últimos a la de San Hermenegildo.

A los seis meses, ante las dificultades surgidas en su aplicación, se aprueba por Real Decreto de 10 de julio del mismo año el segundo Reglamento de ambas órdenes, pero ya diferenciados con articulado propio. El artículo 16 y último del correspondiente a la Orden de San Hermenegildo trata del Capítulo en los mismos términos expuestos en la propuesta del Consejo de Guerra y Marina, añadiendo un aspecto pecuniario y organizativo: «...costeándose estos gastos de mi Real Erario, de lo que cuidará el expresado Capitán General de la Provincia, remitiéndose la cuenta para su aprobación al mi Supremo Consejo de la Guerra para los fines que se expresan en la Orden de San Fernando; llevando la cuenta el Secretario de la Capitanía General, quien enviará los correspondientes avisos a los indi-

viduos de la Orden que formasen el Capítulo».

Aunque este reglamento no expresaba de forma explícita la finalidad de su capítulo, de hecho fue el foro en el que se decidían aspectos de importancia que concernían a la orden. En cambio, como queda expuesto, sí se fijaban otros: «que lo presidiría el Soberano, que su celebración será anual y en la Corte, que el día de San Hermenegildo sus componentes asistirán a una función de Iglesia y, al día siguiente, a un oficio de difuntos por los fallecidos de la Orden y, por último, que los gastos los costearía el Real Erario». En parecidos términos se había expresado cuatro años antes el Real Decreto de creación de la Real y Militar Orden de San Fernando en lo concerniente a su Capítulo, fijando, además, «su composición y el deber de llevar un registro de los miembros de la Orden y de las acciones distinguidas por las que hubiesen obtenido el premio».

En junio de 1879 se publica el tercer reglamento de la Orden de San Hermenegildo, más extenso que los anteriores y con mayor concreción en su



Solemne entrada en la Lonja del Estandarte de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, portado por un Caballero Gran Cruz y escoltado por tres Caballeros Placa de la Orden, con sable, de los Ejércitos de Tierra y Aire y Armada. Rinde honores una compañía con uniforme de época.

articulado. El progresivo crecimiento del número de miembros así lo requiere. Esos extremos se ponen de manifiesto al tratar de los órganos máximos de gobierno: el Consejo Supremo de Guerra y Marina, en su calidad de Asamblea permanente de la Orden, y el Capítulo. Respecto a éste, el artículo 22 recoge prácticamente el contenido del 16 del reglamento anterior, fijando «el día de San Hermenegildo, 13 de abril, para la celebración del Capítulo en la Corte y, al día siguiente, condicionado a que el estado del Tesoro lo permita, una solemne función de Iglesia con oficio de difuntos», y se extiende sobre este tema en los artículos 40 y 41, que por su importancia se transcriben:

«*Artículo 40.* Cuando el Jefe y Soberano de la Orden no esté de acuerdo con el parecer de la Asamblea respecto al ingreso, ascenso o permanencia en la Orden de algún Caballero, o bien cuando estime conveniente depurar más el caso, pasará el expediente a la Asamblea para que se vea en el primer Capítulo que se celebre de la Orden. Ilustrado suficientemente el asunto, se invitará a los Caballeros presentes a que emitan su parecer, cuyo acto tendrá lugar por medio de bolas en votación reservada, tomando parte todos los Caballeros presentes cuando se traten de los que pertenezcan a la primera clase de la

Orden, los de segunda y tercera clase para los de Placa, y los de tercera clase sólo para los de Gran Cruz. El resultado de las votaciones dará a conocer si la mayoría absoluta de los que han tomado parte opina o no en cada uno de los casos de conformidad con la Asamblea.

»*Artículo 41.* Al dar cuenta la Asamblea a S. M. de los asuntos que se hayan tratado en el Capítulo, lo hará a la vez del resultado de las votaciones a que se refiere el artículo anterior para que, con conocimiento del parecer de la Asamblea y el de los Caballeros que hayan asistido al Capítulo, acuerde S. M. en cada uno de los casos lo que estime de justicia.»



*Asamblea
Caballeros Grandes Cruces*

Gran Canciller/Presidente

Excmo. Sr. Tte. General (E.L.)

D. José Rodrigo Rodrigo

Vocales:

Excmo. Sr. Tte. General (E.L.)

D. Ramón Porgueres Hernández

Excmo. Sr. Tte. General (E.A.)

D. Ramón Fernández Sequeiros

Excmo. Sr. Almirante (Armada)

D. Carlos Vila Miranda

Excmo. Sr. Almirante (Armada)

D. Fernando Poole Pérez-Pardo

Excmo. Sr. Tte. General (F.A.)

D. Ignacio Manuel Quintana Arévalo

Excmo. Sr. General de División (E.L.)

D. José López-Perea Herencia

Excmo. Sr. General de División (E.A.)

D. Valerio Delgado Pinto

Excmo. Sr. General de División (E.L.)

D. Luis Ruiz de Conejo Sánchez

Excmo. Sr. General Consejero (Armada)

D. Miguel Torres Rojas

Excmo. Sr. Vicealmirante (Armada)

D. Carlos Sánchez de Toca y Acebal

Excmo. Sr. General de Brigada (Armada)

D. José Garín Pellicero

Excmo. Sr. General de Brigada (E.L.)

D. Eduardo Bonelli Otero

Secretario

Excmo. Sr. General de Brigada (M.L.)

D. Juan Manuel Gil Fernández-Lloreda

En estos artículos, además de establecerse el mecanismo para efectuar las votaciones en las sesiones del Capítulo, se señala ya de forma explícita qué es el foro superior de la Orden, para tratar de resolver aquellos ingresos, ascensos o permanencias que S. M. el Rey, como soberano de la misma, no esté de acuerdo con el parecer de la Asamblea o que quiera que se depure más el caso, estableciendo así su finalidad. El Capítulo, como veremos, es más amplio que la Asamblea y, por tanto, recoge un mayor contraste de pareceres. Este criterio permanecerá hasta nuestros días.



El alcalde de San Lorenzo de El Escorial hace entrega a S. M. el Rey de la Medalla de Oro y la Corbata.

No obstante, a pesar de la relevancia que la normativa citada concedía al Capítulo, solamente se reunió en contadas ocasiones. Una de ellas en el año 1921. El coronel auditor don Joaquín Otero Goyanes, en su libro titulado «La Orden de San Hermenegildo», recoge los datos hallados en la Hemeroteca Municipal de Madrid referentes al celebrado dicho año, el 13 de abril, festividad de San Hermenegildo, presidido por S. M. el rey Alfonso XIII. Dice así:

«...Iniciado el Capítulo ocupaba la presidencia S. M. el Rey teniendo a su derecha al Capitán General Presidente del Consejo Supremo, Marqués de Estella, seguido de los Generales que formaban la Asamblea, y a su izquierda los Caballeros, Grandes Cruces, Placas y Cruces.

Previa la venia de S. M., el Relator presentó a la deliberación catorce expedientes, sometidos cada uno de ellos por bolas blancas y negras. Terminado el acto fue servido un *lunch* en el comedor del palacio de Buenavista, con asistencia del Ministro de la Guerra, Vizconde de Eza...»

En mayo de 1951 se publica el cuarto Reglamento. Los artículos 8.º y 9.º tratan todo lo referente al Capítulo. Recogen lo legislado con anterioridad con las diferencias y matices siguientes: se reunirá cada dos años y en Madrid; lo integrarán los miembros de la Asamblea (formada por el Consejo Supremo de Justicia Militar en pleno), y sesenta Caballeros, veinte por cada una de las tres



El Muy Ilustre Ayuntamiento del Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial, reunido en Sesión Plenaria de 25 de julio de 1996, ha acordado por unanimidad conceder su

Real Orden Militar

a la Real y Militar

Orden de San Hermenegildo

en reconocimiento a la labor de esta noble institución, al premiar la constancia y la conducta intachable de los miembros de las Fuerzas Armadas y el Cuerpo de la Guardia Civil en tiempos de Paz, y por su estrecha vinculación con esta localidad



Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial.
a 10 de agosto de 1996.

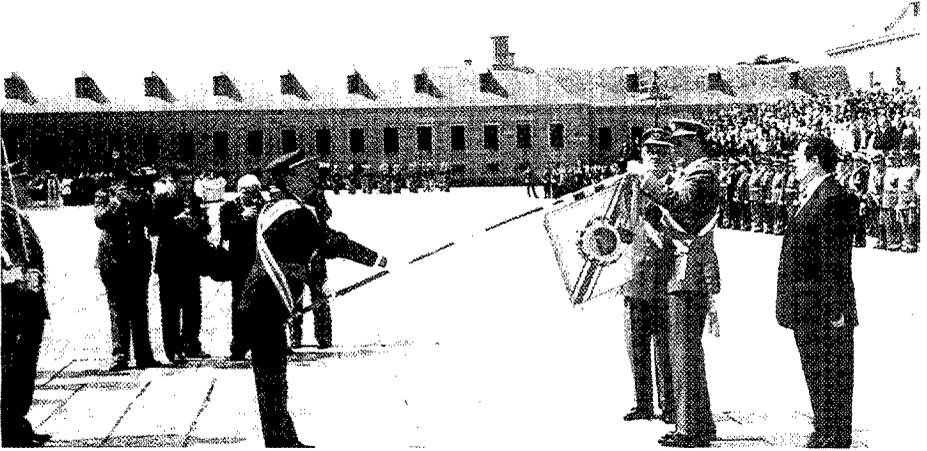
El Alcalde

El Secretario

categorías (Cruz, Placa y Gran Cruz), de los que diez pertenecerán al Ejército de Tierra, cinco a la Armada y cinco al del Aire, en cada una de dichas categorías; también establece que debe invitarse al Capítulo a los capitanes generales de los Ejércitos y ministros de Ejército, Marina y Aire, si pertenecen a la Orden; que la función religiosa en sufragio de los Caballeros fallecidos debía de celebrarse el mismo día que el Capítulo, tras finalizar éste su tarea; y, por último, que los gastos que origine se sufragarán con cargo a los presupuestos de los ministerios del Ejército, Marina y Aire.

El referente próximo de la organización de los Capítulos actuales lo encontramos

en el celebrado en el año 1961. En los cuarenta años que van de 1921 a 1961 no se celebraron, motivo por lo que hubo que levantar de nuevo sus cimientos. Esto no arredró a los componentes de la comisión que a tal efecto se creó y que fue presidida por el citado coronel. Con un celo extraordinario investigó sobre los antecedentes históricos de la Orden, la relación del monasterio de San Lorenzo de El Escorial con la reliquia del cráneo de San Hermenegildo, sobre el protocolo y ceremonial de los actos del Capítulo, así como sobre el Estandarte de la Orden, al que se le dio carácter oficial ese mismo año. Todo ello determinó la elección del monasterio de San Lorenzo de El Escorial como lugar de celebración del Capítulo por su vinculación con San



Su Majestad el Rey, Soberano de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, acompañado del Gran Canciller y del alcalde, impone la Corbata al Estandarte de la Orden.

Hermenegildo como depositario y guardián de la principal reliquia del santo y ser panteón real de todos los reyes soberanos de la Orden, lo que ha proporcionado un marco incomparable a sus celebraciones, así como el ceremonial a seguir en el desarrollo del mismo que se ha mantenido hasta nuestros días en todos los que desde entonces, cada dos años ya sin solución de continuidad, se han celebrado.

La Real y Militar Orden, a través de su dilatada historia, casi dos veces centenaria, ha seguido un proceso de adaptación a la realidad social de las Fuerzas Armadas que se ha ido plasmando en los sucesivos reglamentos. En este sentido, y conservando el mismo espíritu de recompensar la constancia en el servicio y la intachable conducta de los militares, hubo de adaptar su reglamento al nuevo Régimen del Personal Militar Profesional, regulado por la Ley 17/89. Así nace el vigente reglamento, aprobado por Real Decreto de 14 de febrero de 1994.

El artículo 7 trata del Capítulo. Lo define «como el órgano superior de gobierno de la Orden, varía su composición pasando de sesenta a cuarenta y ocho Caballeros o Damas Capitulares, además de los miembros de la Asamblea y los que designe el Soberano o el Gran Canciller, distribuidos entre los Ejércitos, Cuerpos Comunes y Guardia Civil en las distintas categorías de la Orden; la periodicidad sigue siendo cada dos años, aunque el Soberano puede



Desfile de la Compañía de Honores al final del acto.

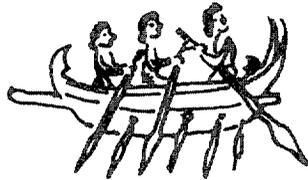
disponer la celebración con carácter extraordinario; no fija, en cambio, ni lugar, ni fecha de realización, ni actos complementarios a la sesión capitular; su finalidad sigue siendo la misma: conocer los asuntos que le sean sometidos por el Soberano, por propia iniciativa o a propuesta de la Asamblea, adoptando los acuerdos por votación. Del procedimiento para efectuar ésta, nada se especifica; se oficializa la existencia con carácter permanente de la Comisión Ejecutiva para organizar, coordinar y supervisar todo lo referente al Capítulo, y establece la Medalla Pectoral para los Caballeros o Damas Capitulares».

El pasado 27 de mayo, presidido por S. M. el Rey como soberano de la Orden, se celebró en el monasterio de San Lorenzo de El Escorial el Capítulo correspondiente a este año, conforme a la normativa vigente, adoptando el ceremonial, protocolo en la Sala Capitular y procedimiento de votación que se estableció, como recopilación histórica, en el año 1961, según ya queda dicho. En él se analizaron las peticiones de ingreso y ascenso de los miembros de las Fuerzas Armadas que, a petición de la Asamblea, el soberano tuvo a bien llevar al Capítulo, sometiéndose posteriormente a votación de los caballeros capitulares.

Como cierre al somero historial de los Capítulos de la Orden, dentro de los actos que acompañaron al celebrado este año, hay que destacar, como un

hecho histórico, la entrega a la Orden por parte del Ilustrísimo Señor alcalde del Ayuntamiento de San Lorenzo de El Escorial de la Medalla de Oro del Real Sitio, concedida el pasado año por unanimidad de los miembros del Ayuntamiento. Al acto asistieron las autoridades militares del Ministerio de Defensa, el secretario de Estado de Defensa, el arzobispo castrense de España, el director general de la Guardia Civil, comisiones oficiales de los Ejércitos y agregados militares extranjeros acreditados en España. Por parte civil, hay que destacar la presencia del presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid, el Ayuntamiento y una nutrida representación del pueblo de San Lorenzo de El Escorial presididos por su alcalde, comisiones de las órdenes militares y estamentos nobiliarios, presididos por el duque de Calabria, y numerosos invitados. El acto fue retransmitido en directo por Telemadrid, contribuyendo así, con ocasión de la celebración de un Capítulo, a divulgar el conocimiento de las Fuerzas Armadas y de sus tradiciones a través de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.

Madrid, junio 1997
LA COMISIÓN EJECUTIVA



BIBLIOGRAFÍA

OTERO GOYANES, Joaquín (año 1964): *La Orden de San Hermenegildo (160 años de historia). Reglamentos de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.*

A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; la Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

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

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

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

LA ECONOMÍA Y LAS RELACIONES POLÍTICAS INTERNACIONALES (II)

Gonzalo SIRVENT ZARAGOZA



Introducción



En la primera parte de este trabajo vimos que la ciencia económica es fundamental para entender la evolución de la política internacional y cómo el razonamiento económico proporciona herramientas que pueden ser de gran eficacia para influir sobre la situación política, económica y social de los Estados y sobre las relaciones entre ellos, a fin de conducirlos hacia derroteros de estabilidad y progreso.

En particular, se vio cómo el establecimiento de un sistema multilateral de comercio no discriminatorio entre los diferentes países fue decisivo para el nuevo periodo de crecimiento y desarrollo que ha vivido Europa occidental durante toda la posguerra. En realidad, este fenómeno ha sido altamente beneficioso para todo el mundo, habiendo participado en él la mayoría de los países. En los últimos años es de destacar el formidable despegue económico y comercial del continente asiático y la reciente incorporación a las instituciones de Bretton Woods de los países del Este de Europa, alguno de los cuales ya se encuentra inmerso en un claro proceso de crecimiento económico, como es el caso de Polonia.

Pero para completar este análisis es imprescindible referirnos a tres grandes acontecimientos económicos de este siglo: la creación y evolución de la Comunidad Económica Europea (o de las Comunidades Europeas: CECA, Euratom y Mercado Común), la caída de la URSS (y del modelo económico marxista) y el proceso actualmente en curso de globalización de las economías, así como de gran parte de los problemas mundiales.

La Comunidad Económica Europea

Al finalizar la segunda guerra mundial, tras la traumática experiencia de dos contiendas mundiales y las nefastas consecuencias de la división de Euro-

pa en el pasado, los principales líderes políticos europeos y norteamericanos empezaron a diseñar una Europa unida. En primer lugar, en 1948 se creó la Organización Europea de Cooperación Económica (OECE), impulsada por los Estados Unidos para implantar una gestión común del Plan Marshall, que tan importante habría de ser para la reconstrucción del Continente. Un año después se creó la OTAN y dos años más tarde Francia, la República Federal Alemana, Italia, Bélgica, los Países Bajos y Luxemburgo formaron la Comunidad Económica del Carbón y del Acero (CECA).

Tras la creación de la CECA, se produjo sin éxito el intento de crear una comunidad europea de defensa, y de nuevo los políticos volvieron la vista hacia el terreno de la integración económica. Finalmente, el 25 de marzo de 1957 se firmaron los Tratados de Roma sobre la Comunidad Económica Europea (CEE) y la Comunidad Europea de la Energía Atómica (CEEa), más conocida por Euratom, completándose así las tres Comunidades.

Tras el nacimiento de la Europa de los Seis, sus países miembros vieron como en sólo cuatro años los intercambios comerciales entre ellos se multiplicaban por cuatro, a la vez que duplicaban los efectuados con otras naciones y su PIB aumentaba de forma notable y sostenida. La CEE, desde su comienzo, suponía bastante más que una asociación de libre cambio: no solamente se liberalizaba el comercio entre los Estados miembros, sino que se establecía un arancel exterior común para todos ellos (unión aduanera), así como la libre circulación de bienes y servicios en su interior. Además, se fueron adoptando diversas directivas y reglamentos supranacionales sobre derecho fiscal, derecho mercantil o política agrícola. Había nacido un extraordinario proyecto multinacional de prosperidad económica, paz y bienestar en el Viejo Continente.

Posteriormente, la incorporación del Reino Unido, Irlanda y Dinamarca en 1972 dio paso a la Europa de los Nueve. Años después, con la incorporación de Grecia, España y Portugal nacería la Europa de los Doce y, más recientemente, con la de Austria, Suecia y Finlandia, la actual Europa de quince Estados.

En este tiempo se ha implantado además un verdadero mercado único (mediante el Acta Única de 1986) más avanzado que el anterior, con plena libertad de circulación no sólo de bienes y servicios, sino también de capitales y personas, convirtiéndose así la CEE paulatinamente en Comunidad Europea y, tras el Tratado de la Unión, en la actual Unión Europea, en la que pronto existirá además una moneda única y se producirán nuevos e importantes hitos. En el Tratado de Maastricht, recientemente reformado, se consolidó además una ampliación de las competencias de la Comunidad, así como la cohesión económica y social entre sus miembros, al tiempo que se estableció una sólida colaboración intergubernamental, en particular en el terreno policial y en el de la política exterior.

Realmente se trata de un proceso sin precedentes, lento pero imparable, del que ha surgido la primera potencia comercial del mundo y un ente político

que podría tener en el futuro un gran peso en las relaciones internacionales, no sólo en lo económico, que ya le corresponde de pleno derecho, sino en su más amplia acepción.

Como consecuencia de la creación de esta nueva Europa, el crecimiento económico de sus países ha sido espectacular. Así, desde su creación hasta 1973 el crecimiento del PIB de los Estados miembros se mantuvo en cotas superiores al 5 por 100, habiéndose estabilizado en los años posteriores en torno a un 2,6 por 100 de media, cifra más que aceptable si se tiene en cuenta la existencia de tres importantes crisis económicas en 1973, 1978 y 1992, de alcance mundial y duraderos efectos negativos sobre todas las economías. Actualmente, los países de la Unión Europea comercian entre sí el 70 por 100 de sus intercambios, habiéndose generado entre ellos una gigantesca interdependencia y una gran comunidad de ideales. Por su parte, los países de Europa del Este se encuentran sumidos en profundos procesos de asentamiento de la economía de mercado y se agolpan a las puertas de la Unión Europea, esperando con ansia el momento de acceder a ella.

Hoy en día, los quince países de la Unión Europea generan un PIB anual superior al de EE. UU. y forman el primer ente comercial del mundo, con unas exportaciones de mercancías y servicios que suponen el 43 por 100 de las mundiales, incluyendo las intracomunitarias, y el 25 por 100 si se excluyen éstas.

En definitiva, la concepción global de una Europa sin vencedores ni vencidos y de la economía del Continente como un todo, impulsada con acierto tanto por EE. UU. como por los «padres fundadores» de una nueva Europa (Schuman, Monnet, Spaak...) en la posguerra, ha sido absolutamente determinante para llegar a la situación actual, que afortunadamente en nada se parece a la vivida en la primera mitad de este siglo.

La caída de la Unión Soviética

El sistema de economía marxista que se implantó y vivió largos años en la Unión Soviética tuvo en su haber importantes logros. Estos logros se produjeron en materia de armamentos, en la carrera por conquistar el espacio e incluso en la consecución de un elevado ritmo de crecimiento económico durante muchos años, si bien a costa de un reparto muy distorsionado de la producción y la riqueza. De hecho, la URSS fue una gran potencia a costa de mantener a su población en un nivel de vida muy bajo, en una época en la que en Occidente sucedía todo lo contrario, y a costa de no producir artículos que hubieran mejorado notablemente el bienestar de sus ciudadanos, mientras en su lugar invertía ingentes cantidades en investigación militar y en la producción de toda suerte de armamento nuclear y convencional.

En esta situación se llegó a la segunda mitad de la década de los ochenta,

momento en que los líderes soviéticos empezaron a percibir que su modelo de crecimiento estaba agotado: la economía frenó su crecimiento, al tiempo que se iniciaba una nueva revolución tecnológica mundial de la mano de la informática y las comunicaciones, en la que se iban quedando rezagados. En ese momento, el presidente Reagan impulsó una nueva carrera de armamentos, basada en nuevas y poderosas tecnologías punta, que requería cuantiosas inversiones, y la economía soviética se mostró incapaz de seguirla. Al mismo tiempo, el ciudadano ruso, de la mano de la *glasnost* (política de transparencia informativa) y de unas mejores comunicaciones con el resto del mundo, empezó a descubrir que el nivel de vida en Occidente era muy superior al suyo.

La *perestroika* trajo consigo unos años de desconcierto y progresivo deterioro de la situación. Finalmente, se produjo un intento de golpe de estado en el verano de 1991, mediante el que diversos líderes, asustados ante los inciertos resultados de la *perestroika* y de la *glasnost*, intentaron volver al pasado. El golpe terminó provocando la desintegración de la URSS y el nacimiento de quince nuevos Estados independientes. Como consecuencia, los engranajes de unas economías enormemente interdependientes se frenaron súbitamente, consumándose la disolución de un imperio y de un sistema de producción en el que, hasta entonces, todas las grandes decisiones económicas —qué bienes había que producir, en qué cantidad y a qué precio—, eran tomadas por el Estado.

Frente a ello, en las economías de mercado —antítesis de las economías comunistas— dichas decisiones son tomadas por los consumidores y productores, mediante la interacción de sus ofertas y demandas de productos. Éstas orientan las decisiones de unos y otros, permitiendo alcanzar un punto de equilibrio en la producción de los diferentes bienes, en el que todos están satisfechos: los consumidores obtienen los bienes que desean y los productores un beneficio resultante de su actividad empresarial, altamente basada en la iniciativa privada. Además, los mercados tienden a un precio de equilibrio en el que las cantidades producidas igualan a las demandadas.

Pues bien, al desaparecer la URSS no sólo desapareció súbitamente ese Estado que tomaba las grandes decisiones económicas, sino que los importantes intercambios comerciales entre las Repúblicas se atenuaron bruscamente o incluso desaparecieron con su caída, lo que generó una grave crisis económica en los nuevos países. Téngase en cuenta que la mayoría de las grandes empresas soviéticas recibían materias primas, maquinaria o bienes intermedios —imprescindibles para su funcionamiento— de otras empresas repartidas por las diversas Repúblicas o países de su área de influencia y que, del mismo modo, cuando las primeras obtenían sus productos finales, los remitían en gran parte hacia otras Repúblicas o países. El sistema funcionó mientras existía una autoridad suprema planificadora.

Sin embargo, al producirse la disolución de la Unión Soviética y pretenderse que las relaciones entre los diferentes actores económicos se basaran en

el libre mercado, se dejaron de fabricar súbitamente grandes cantidades de productos que, o bien podían adquirirse en otros países a precios más baratos, o bien tenían un coste de producción excesivo, por lo que resultaba más apropiado fabricar otros más económicos o más demandados por la población. En otros casos la explicación era más sencilla: no se recibían las materias primas y productos intermedios necesarios para su fabricación. Otras veces, por último, resultaba más razonable vender los productos fabricados a países que los adquirían a mejor precio, o a los que, sencillamente, se pretendía comprar a cambio bienes demandados por la población y que la economía soviética no producía en cantidad, calidad o coste adecuados.

Tales fueron algunos de los importantes efectos distorsionadores y reductores de la actividad económica que se produjeron al intentar pasar *rápidamente* de un sistema de producción a otro. De hecho, hubiera hecho falta más tiempo para crear una infraestructura económica, legal, bancaria, de formación del personal directivo, etcétera, imprescindible para implantar con éxito el nuevo modelo.

El caos resultante fue claro: una fuerte depresión de las economías de los quince nuevos Estados, con un ritmo anual de disminución del PIB comprendido entre un 10 y un 20 por 100; aparición de una elevada inflación de precios, anteriormente oculta por la rigidez de la planificación existente; drástico empobrecimiento de muchos sectores de la población; desconcierto, descontento y aparición de poderosas mafias aspirantes a controlar los mercados, entre otros efectos.

Esta es la situación que se ha vivido en las Repúblicas de la antigua URSS en los últimos años y, en menor medida, en los países del Este de Europa. Hoy en día, algunos de estos últimos ya se encuentran saliendo de la crisis —en particular Polonia, la República Checa, Hungría y Eslovenia—, gracias a su proximidad a Europa occidental y a no haber olvidado plenamente el funcionamiento de una economía de mercado que conocieron antes de la segunda guerra mundial; otros continúan una lenta recuperación (Eslovaquia, Rumania, Bulgaria...) y otros, en particular Rusia y las antiguas Repúblicas soviéticas, no terminan de enderezar la evolución de sus economías a pesar del tiempo transcurrido, planteándonos un futuro incierto y preocupante.

La globalización

Hemos visto que con la caída de la URSS, los países que anteriormente mantenían economías planificadas volvieron los ojos hacia Occidente e intentaron la rápida conversión de aquéllas en economías de mercado similares a las existentes en el resto del mundo. Este proceso de unificación entre países que durante muchos años se habían regido por sistemas antagónicos,

coincidió con otros fenómenos tendentes a imponer un fuerte carácter globalizador en las relaciones económicas internacionales, a saber:

- Establecimiento de plena libertad de circulación de capitales en la Unión Europea y disminución de las restricciones anteriormente existentes para dichos movimientos en los países de la OCDE.
- Revolución informática en los mercados bursátiles y de cambios, que permite efectuar importantes e instantáneas transacciones a/desde cualquier parte del mundo.
- Firma de la Ronda Uruguay del GATT, que consolidó un largo proceso de supresión de aranceles y otras barreras al comercio internacional de bienes y servicios, haciéndolo más libre que en el pasado.
- Importante proceso de crecimiento económico e industrialización del Sureste asiático, apareciendo un importante grupo de países que exportan productos similares a los fabricados en Occidente, pero mucho más baratos gracias al pago de salarios notablemente inferiores.
- Internacionalización de las grandes empresas, que cada vez invierten más en el extranjero, aprovechando las ventajas comparativas de los diferentes países en los costes de las materias primas, mano de obra, legislación, etcétera.

Todos estos fenómenos se han presentado simultáneamente en una importante concatenación de causas y efectos. Así, por ejemplo, como consecuencia de la mayor libertad de circulación de capitales se pueden aprovechar unos nuevos medios informáticos por los que se recibe información y se pueden emitir órdenes de compraventa a la velocidad de la luz. Ello posibilitó y acrecentó dos importantes crisis del sistema monetario europeo en 1992 y 1993, que forzaron una drástica ampliación de sus bandas de fluctuación y expulsaron a la libra y la lira fuera del sistema. Posteriormente se produciría la grave crisis monetaria de México, que obligó a EE. UU. —miembro del NAFTA junto con México y Canadá— a emitir importantes empréstitos, devaluó el dólar en los mercados internacionales, perturbó de nuevo los mercados de divisas en Europa y dañó de forma importante la economía de muchos países suramericanos.

Asimismo, la libertad de circulación de capitales ha favorecido la implantación de empresas en cualquier parte del mundo y el proceso de internacionalización empresarial en curso. Este último, a su vez, ha favorecido el crecimiento económico de los países del Sureste asiático —cuya mano de obra es mucho más barata y, por tanto, resultan más atractivos para el inversor extranjero—, así como el importante incremento del comercio internacional de los últimos años. Naturalmente, la firma de la Ronda Uruguay también contribuyó a promover este incremento en las transacciones comer-

ciales entre países, haciéndolas más libres, lo que a su vez se ha visto favorecido por la revolución informática en curso. Y así sucesivamente.

Las consecuencias más importantes de todo este amplio proceso son que el mundo se ha hecho global, las economías tremendamente competitivas y los países más interdependientes. Tal es el fenómeno de globalización que estamos viviendo.

Dicho proceso, de nuevo íntimamente ligado a causas de naturaleza económica, afecta muy directamente a Europa. En efecto: la elevada fiscalidad en los países de Europa occidental, que gravita sobre sus empresarios —necesaria para que los gobiernos puedan hacer frente a los gastos del Estado de bienestar, heredado de la posguerra— el elevado salario de los trabajadores y la rigidez del mercado laboral —que dificulta el cierre y apertura de nuevas empresas, la contratación y el despido—, son factores específicos de nuestro Continente que hacen a las economías europeas menos competitivas ante el resto del mundo. Como consecuencia, el nivel de desempleo en Europa no cesa de aumentar, estando situado en la actualidad en torno al 12 por 100 —frente a un 5 por 100 en EE. UU. y un 3 por 100 en Japón—. En particular, en EE. UU. los gastos sociales son muy inferiores, el despido es libre y su mercado laboral muy flexible comparado con el europeo. De hecho, mientras en los últimos 20 años Europa ha creado solamente entre 8 y 10 millones de nuevos puestos de trabajo, Estados Unidos —con una población similar— ha creado 35 millones y Japón —con una población mucho menor— otros 10 millones.

Este problema es muy serio y no se vislumbra una solución sencilla. A él debe unirse, además, el planteado por la necesidad de un capítulo presupuestario creciente para satisfacer el importe de las pensiones de jubilación, fruto de la evolución de la pirámide poblacional, del incremento de la esperanza de vida y del propio desempleo. El conjunto de todos estos factores hace que los europeos que cuentan con un empleo tengan que sostener a un número cada vez mayor de parados y retirados. Tal es la crisis del Estado de bienestar que estamos viviendo y que, como se ve, afecta a la Unión Europea de forma singular.

Conclusiones

La concepción de una Europa unida, que se plasmó en la creación de las Comunidades Europeas, ha demostrado ser el embrión de un extraordinario proyecto de paz, estabilidad, cohesión y bienestar para sus ciudadanos. Este proceso, alumbrador de la actual Unión Europea, continúa un camino lento pero imparable hacia nuevos e importantes hitos.

La caída de la Unión Soviética se produjo por el agotamiento del modelo económico marxista de producción y la implantación de una política que

autorizaba la transparencia informativa, abriendo el camino de las libertades a una población con un nivel de vida muy bajo, oprimida durante años y que aspiraba a un mayor nivel de bienestar.

La fuerte depresión económica en la que se han visto inmersos los países que alumbró la extinta URSS tras el golpe de estado de 1991, se debe a la súbita ruptura de sus intercambios comerciales y al intento de efectuar una transición excesivamente rápida hacia la economía de mercado, sin contar con una infraestructura y un plan de transición adecuados.

En los últimos años se está afianzando un importante proceso de globalización de la economía mundial que obliga a todos los países y entes económicos supranacionales a ser más competitivos internacionalmente. Este proceso afecta especialmente a la Unión Europea, a la que plantea interrogantes muy serios con respecto a la viabilidad de su tradicional concepción del estado de bienestar.



BIBLIOGRAFÍA

- INFORMACIÓN COMERCIAL ESPAÑOLA: *La nueva CEE. La perspectiva comunitaria.*
TUGORES QUES, Juan: *Economía internacional e integración económica.*
CANALS, Jordi: *La internacionalización de la empresa.*
ESTEFANÍA, Joaquín: *La nueva economía. La globalización.*

MARCO CONCEPTUAL PARA LAS OPERACIONES NAVALES DE LAS NACIONES UNIDAS

Juan FEAL VÁZQUEZ



Introducción



ESTÁ pendiente de definir una base conceptual adecuada a las iniciativas navales de paz y seguridad de las Naciones Unidas (NU). En el pasado, todas las veces que las NU emprendieron una acción por mar, los conceptos operativos procedían de aplicaciones terrestres establecidas, tales como el Mantenimiento de la Paz (MP). De esta consideración hay que destacar tres puntos: primero, tanto los ambientes como las fuerzas (terrestres/nales) son distintos y, por tanto, dan lugar a concepciones diferentes de paz y seguridad; segundo, la aparición de nuevos conceptos tales como operaciones de «segunda generación», son particularmente aplicables al entorno naval; tercero, los nuevos conceptos navales de paz y seguridad se pueden identificar con funciones primarias de diplomacia y disuasión de las fuerzas navales.

Para establecer un marco coherente para la consideración de futuras operaciones navales, voy a explicar primero el porqué de la poca atención que se ha dispensado a la dimensión naval dentro de las NU. Quiero llamar la atención sobre las diferencias físicas y jurídicas que hay entre los ambientes terrestre y naval y cómo afecta esto a las iniciativas de paz y seguridad. Finalmente, subrayar las bases de los conceptos de paz y seguridad terrestres tradicionales de las NU y examinar lo que se puede adaptar de ellos al ambiente marítimo.

Ambientes navales y territoriales

Desde su creación en 1945, las NU se han centrado casi exclusivamente en problemas territoriales que afectaban a la paz y la seguridad internacionales. Las razones son evidentes: la mayoría de los conflictos armados y otras manifestaciones de desorden internacional se originan en tierra y se dirigen mejor

mediante mecanismos terrestres. Aunque hay un gran número de disputas que se centran sobre delimitaciones marítimas que no han sido resueltas, se han hecho pocos intentos para resolverlas por la fuerza. Tampoco ha habido muchos conflictos cuya raíz haya tenido una dimensión marítima; normalmente el conflicto marítimo ha sido una extensión de las disputas territoriales.

La naturaleza física del medio marítimo, el contexto jurídico diferente y los modernos sistemas de armas hacen que los marcos terrestre y marítimo sean diferentes. El ambiente marítimo tiene dos atributos que lo diferencian del terrestre: primero, hay partes que no son territoriales, y segundo, la constitución física del mar permite la libre circulación de los buques.

La naturaleza física del ambiente marítimo ha ocasionado que los sistemas militares hayan evolucionado con diferentes características a los utilizados en tierra. La necesidad de operar sobre grandes distancias ha llevado al desarrollo de buques con un alto grado de autosuficiencia en logística y comunicaciones. El despliegue de un buque de guerra, incluso con buenas intenciones no bélicas, tal como una OMP (operación de mantenimiento de la paz), envía una señal diferente a la de un contingente de tropas, debido a la fuerza que puede proyectar y a razones históricas.

Como una función del entorno en el cual operan, los buques de guerra han desarrollado un conjunto de características que se describen de la siguiente forma: *versatilidad*, capacidad para realizar una gran variedad de tareas; *governabilidad*, potencial escalatorio y desescalatorio; *movilidad*, capacidad para moverse entre regiones con relativa facilidad e independencia; *capacidad de proyección*, eficacia como transportes de potencia de fuego y de fuerzas; *potencial de acceso*, capacidad para alcanzar localizaciones distantes; *simbolismo*, los buques son trozos de soberanía nacional; y, finalmente, *resistencia*, poder que permanece con los buques de guerra y los capacita para ser adyacentes a un problema.

Además, las Marinas de guerra han desarrollado estrategias distintivas. Las nociones de «control del mar» y «negación del mar», por ejemplo, son diferentes a las estrategias terrestres. El uso diplomático de fuerzas navales, tal como «mostrar la bandera» y la «diplomacia naval», son instrumentos políticos que no tienen paralelismo directo en el ámbito terrestre.

El hecho es que las estrategias navales y terrestres difieren en aspectos fundamentales y significativos, lo que sugiere que dentro del marco de las OMP habrá divergencias conceptuales que hay que distinguir.

Las NU y la paz y seguridad internacionales

El marco dentro del cual las OMP terrestres se han desenvuelto se puede definir como sigue:

Primero, la Carta de las NU permite, en el capítulo VII, utilizar acciones, incluyendo el uso de la fuerza, para evitar una disputa que pudiese poner en peligro la paz y la seguridad internacionales. Según el capítulo VII, artículo 41, el Consejo de Seguridad tiene poder para establecer sanciones económicas, seguidas de acciones por tierra, mar y aire, incluyendo demostraciones, bloqueos y otras operaciones.

Segundo, existen formas colectivas de apoyar acciones de paz que no se mencionan concretamente en la Carta, destacando el uso de fuerzas de OMP para crear condiciones que lleven a la paz.

Tercero, desde el fin de la guerra fría se ha propuesto que la extensión o modificación del tradicional MP incluya conceptos tales como MP preventiva, despliegue y operaciones de segunda generación con una extensiva remisión al uso de la fuerza. También han sido revitalizados, como mecanismos viables para promocionar la paz, los conceptos de Establecimiento de la Paz (*Peace Making*) y Consolidación de la Paz (*Peace Building*), medidas pacíficas y ampliamente definidas conceptualmente.

Evaluando el alcance en que estos conceptos terrestres son relevantes en lo marítimo, parece que el concepto de segunda generación es particularmente aplicable a las operaciones navales. Además, el concepto de Diplomacia Preventiva —que se refiere a fuerzas terrestres en el libro del ex secretario general Butros Ghali «Una Agenda para la Paz»— se puede aplicar a nociones tradicionales de diplomacia naval.

MP tradicional

Hay una serie de características relacionadas con las tradicionales OMP. Las OMP se ejecutan por ejércitos o policías y organismos civiles, que se envían para utilizar la fuerza en defensa propia o en cumplimiento de su misión, se espera que actúen imparcialmente y se despliegan normalmente con el consentimiento de las partes conflictivas. Aunque las OMP han adoptado papeles tales como el control de elecciones, retirada de las armas y el de proporcionar ayuda médica, sus funciones clásicas han sido la observación y la interposición entre partes hostiles.

La adopción de estos conceptos por una fuerza naval crea una serie de problemas. Uno de ellos está relacionado con las características técnicas de los buques de guerra, ya que tienden a estar fuertemente armados para sobrevivir en un ambiente de amenaza de alta tecnología.

Incluso las OMP ribereñas y costeras llevadas a cabo por UNTAC en Camboya no se puede decir que hayan sido un modelo de OMP de interposición; UNTAC utilizó patrulleras costeras y fluviales, lanchas de desembarco y embarcaciones ligeras especiales para patrullar y ayudar a detectar el tráfico de armas en Camboya, en cumplimiento del acuerdo firmado en París el 23 de

octubre de 1991. Además de observadores militares, las lanchas llevaban infantes de marina armados que podían abordar y registrar barcos sospechosos de transportar armas. En este sentido, se podía decir que habían adoptado una postura de interdicción/disuasión, más que las tradicionales OMP.

Las fuerzas navales son capaces de amenazar a un Estado sin su consentimiento, simplemente evitando entrar en sus aguas territoriales o, en el caso de los submarinos, haciéndolo de tal forma que no sean detectados. En operaciones de MP, esto puede inducir a operar sin consentimiento explícito, quizá llevando a cabo misiones fuera de aguas territoriales cuando la operación sea problemática. Incluso las patrullas de observación aérea o marítima pueden representar una amenaza o al menos un reto en opinión de los contendientes. Hay un peligro, y es que el despliegue de la OMP pueda verse como alguna forma de disuasión o el preludio de futuras acciones de ejecución, a lo que seguramente una de las partes negará su consentimiento.

Una de las pocas funciones navales postuladas que conforman las normas tradicionales de MP es la interposición entre buques de guerra hostiles: es una función hipotética que las NU nunca han llevado a cabo. Además, los matices del tradicional MP terrestre, que implican normalmente contacto verbal y visual entre los soldados, serían difíciles de conseguir. La interposición puede ser más práctica donde las disputas entre Estados admitan desplegar buques costeros o fuerzas sutiles. Todo esto sugiere que la OMP tradicional será problemática en el ámbito marítimo.

Operaciones de segunda generación

Mientras que las fuerzas terrestres, operando de acuerdo con los parámetros de las OMP tradicionales, están relativamente constreñidas en su misión, las navales tienen características conceptuales más compatibles con la naturaleza intervencionista de las operaciones de segunda generación. Después del final de la guerra fría, las llamadas de las NU para incrementar el intervencionismo y uso de la fuerza en misiones terrestres humanitarias han creado una base para nuevas formas de OMP. Las operaciones de apoyo a la paz de segunda generación se describen como incluidas en la OMP convencional (capítulo VI y mitad) y las acciones de ejecución del capítulo VII.

Normalmente no se requiere el consentimiento de las partes, aunque obviamente se prefiere. Además, y esto es psicológicamente importante, en las operaciones de segunda generación se utilizarán ventajas militares sustanciales. Para la seguridad de las fuerzas participantes en estas operaciones y alcanzar objetivos militares será necesaria la presencia adelantada y zonas de operaciones más amplias. Por último, no se podrá mantener que estos tipos de operaciones sean imparciales. La «ejecución de ayuda humanitaria», por ejemplo, es por definición una acción parcial. La entrega de ayuda por aire a

civiles en áreas bloqueadas se percibe algunas veces como una actividad imparcial sin carácter militar y se realiza para aliviar el sufrimiento de los no combatientes. Los buques son capaces de desempeñar papeles en apoyo o independientes de las operaciones terrestres tales como apoyo aéreo para misiones humanitarias, la entrega de ayuda humanitaria, evacuaciones, desembarcos de tropas terrestres y la creación de «refugios seguros». En cuanto al primero, la potencial naturaleza discriminatoria de algunos de los sistemas de armas de las fuerzas aeronavales es un factor importante para la ejecución de este tipo de misiones. Pueden observar, y si las operaciones humanitarias estuviesen amenazadas podrían utilizar la fuerza. Aun en este caso se tendrían que considerar cuestiones de proporcionalidad.

Diplomacia preventiva y mantenimiento de la paz

El despliegue de fuerzas terrestres para prevenir el estallido de un conflicto armado ha sido postulado hace muchos años, pero este concepto ganó impulso debido a la reivindicación realizada por el secretario general en junio de 1992 y al despliegue de fuerzas de NU en Macedonia. La presencia de una fuerza de MP, con armamento ligero, a lo largo de una frontera amenazada, indica la preocupación del Consejo de Seguridad. Ello lleva implícita la amenaza de acciones más energéticas: ataque u otra forma de agresión.

Si se pudiese realizar una forma de despliegue naval preventivo como función paralela sería mucho mejor; tal fuerza podría obviar muchas de las dificultades de una fuerza terrestre, como la falta de consentimiento, pero a menos que la crisis fuese marítima por naturaleza, no se podría realizar otra acción más que la de disuasión. Sin embargo, es necesario hacer una distinción entre la fuerza de MP preventiva y la de disuasión: la primera cuenta con su autoridad moral y política más que con su efecto militar, mientras que la efectividad de la segunda reside en su capacidad y percepción militar de su uso.

Otras formas de acciones preventivas, tales como el aviso previo y la creación de zonas desmilitarizadas, crean confianza y también han sido postuladas por las NU para sus fuerzas terrestres.

Diplomacia naval

Aunque la diplomacia naval ha sido en el pasado un instrumento utilizado por los Estados para intereses nacionales más que colectivos, se puede adoptar una modificación adaptada a las funciones de las NU. El papel político de las Marinas en conflictos de baja intensidad incluye la «diplomacia naval» y la «muestra de la bandera». Las Armadas son particularmente idóneas para estos

papeles. Así, para establecer o cimentar buenas relaciones con otros Estados, se pueden enviar buques a visitar puertos en señal de buena voluntad; la sola presencia de unidades navales supone ya un mensaje para un gobierno, sea amigo o adversario.

Comparando los usos diplomáticos de fuerzas navales y terrestres, éstas están constreñidas por la inmediatez, el alcance y la fuerza de las advertencias políticas que puedan generar. Normalmente, las movilizaciones de tropas consiguen efectos diplomáticos donde son físicamente capaces de ocupar un territorio; sin embargo, existe el peligro de que estas movilizaciones puedan interpretarse como gestos coercitivos o de disuasión, más que como ejercicio de la diplomacia. En este contexto, no solamente es cuestionable la fuerza y claridad de la diplomacia terrestre, sino que su alcance es también limitado. Por el contrario, el hecho de que puedan aproximarse buques de guerra a la costa de Estados litorales infunde gestos de diplomacia naval con fuerza y rapidez; el tipo de buque o buques desplegados también comunica una señal distintiva, por ejemplo el envío de un grupo de transportes de guerra a una zona en crisis es una acción diferente a la de desplegar una fragata. Para conseguir efectos escalatorios o desescalatorios solamente hay que variar la composición de esta fuerza.

Consolidación de la Paz (PB)

El concepto de Consolidación de la Paz comprende medidas políticas y materiales adoptadas antes, durante o después del conflicto, para crear unas condiciones estables que imposibiliten posteriores estallidos de violencia. Tales medidas pueden incluir el desarme de las partes combatientes y la restauración del orden, la custodia y destrucción del armamento, repatriación de refugiados, el adiestramiento de fuerzas de seguridad, el control de elecciones, la promoción de derechos humanos y la reforma y potenciamiento de las instituciones gubernamentales. Se ha tendido a incrementar las misiones de MP para incluir en ellas funciones de PB.

Muchas de estas funciones son civiles y terrestres y, como tales, no tienen una incidencia naval directa. Indirectamente, sin embargo, las fuerzas navales tienen importantes funciones de apoyo, tales como el transporte y aprovisionamiento de personal y material requeridos para llevar a cabo una PB básica. Cuando es difícil obtener el permiso para utilizar una ruta aérea o terrestre en una crisis debido a la animosidad de los Estados adyacentes, la derrota marítima es frecuentemente el medio de transporte más fácil; el consentimiento puede concederse más fácilmente a las fuerzas navales porque imponen menos que las terrestres. La ayuda multinacional al desastre de Bangladesh, después del ciclón de abril de 1991 en el que murieron más de 139.000 personas, es ejemplo de los aspectos constructivos de este tipo de PB: una coalición

de fuerzas americanas, paquistaníes, británicas, francesas y chinas entregó ayuda sanitaria, alimenticia y de abrigo principalmente por aire, y ayudó a crear algunas de las condiciones necesarias para la recuperación.

Las organizaciones navales podrían ser parte integrante de la ayuda internacional en casos de desastre, sin oposición, así como para otras formas de ayuda humanitaria.

Disuasión

El capítulo VII de la Carta de las NU no hace una referencia concreta al uso de actitudes disuasorias para mantener o restaurar la paz. Las dificultades aparecen cuando se ejercen por medios terrestres. Para parecer creíbles, las fuerzas terrestres, normalmente, necesitan desplegarse cerca del Estado al que pretenden disuadir. Esto es pocas veces posible, dado que pocos Estados, temiendo la invasión, permitirán la instalación de tropas en su territorio. No todos, normalmente, quieren proporcionar tropas para misiones multinacionales de disuasión debido a motivos muy diversos: largos despliegues, costes, etcétera. La base terrestre para los medios aéreos de disuasión también será un problema, a menos que se cuente con el apoyo de un país amigo fronterizo. Sin embargo, el despliegue de buques con fines disuasorios es más práctico, así como menos sensible políticamente, ya que los buques tienen derechos legítimos de paso y permanencia en aguas internacionales. Desde luego, la ambigüedad puede ser útil si soporta la credibilidad de la disuasión. Pero la entidad, composición y forma de actuar de una fuerza naval se puede variar dependiendo del mensaje político que se quiera enviar a los Estados que puedan ser una amenaza para la paz.

Embargos

El artículo 41 de la Carta de las NU autoriza al Consejo de Seguridad a reunir a sus miembros para aplicar una «interrupción parcial o completa de relaciones económicas» como medida para asegurar la paz y seguridad internacionales, mientras que el artículo 42 permite «demostraciones, bloqueos y otras operaciones por tierra, mar y aire». Sin embargo, el bloqueo naval es un intento de negar completamente el acceso y salida de todo comercio marítimo en una zona, y por razones legales es improbable que se utilice como instrumento por las NU. Según las reglas no ratificadas de la Convención de Londres de 1909, los bloqueos solamente podían establecerse por Estados implicados abiertamente en hostilidades.

Discriminando más, los embargos se realizan para interferir el comercio y negar ciertas clases de mercancías desde puertos de entrada y salida. Las

sanciones se pueden orientar a restringir la capacidad de un Estado para actuar agresivamente, como disuasión, para servir de aviso a otros, para obligarlos a aceptar procesos políticos o para castigarlos mediante una forma de represalia. Sin embargo, el debate se centra en la eficacia de las sanciones económicas, particularmente aquellas aplicadas a Irak y a Serbia-Montenegro, en que intervinieron fuerzas navales. El éxito es difícil de medir, los resultados son difíciles de evaluar y los efectos tienden a ser variables.

Sin embargo, es probable que se incrementen los embargos navales para asegurar que se cumplen las directivas del Consejo de Seguridad, como un pequeño instrumento político de intervención militar. La política de embargo en la mar es generalmente un fin más fácil de lograr que las operaciones terrestres equivalentes. Los buques de guerra vedan los mares, o incluso las aguas territoriales si poseen un mandato legítimo. También es más difícil eludir un embargo en el ambiente marítimo, donde la vigilancia se realiza con satélites, aviones, helicópteros o buques; éstos pueden operar durante largo tiempo en una zona y tienen capacidad para defenderse.

Ejecución

Las medidas a que se refiere el artículo 41 prueban que el Consejo de Seguridad puede aplicar el artículo 42 en el sentido de que «cualquier acción por tierra, mar y aire puede ser necesaria para mantener o restaurar la paz y seguridad internacionales», incluyendo acciones de ejecución. Estas medidas difieren de las otras formas de acciones colectivas de las NU en que no hay consentimiento de las partes en conflicto, no son imparciales e implican menos limitaciones en el uso de la fuerza. Desde 1945 las NU sólo han autorizado dos acciones significativas en este sentido, en Corea y en el golfo Pérsico.

En Bosnia-Herzegovina se pidieron ataques aéreos contra posiciones de artillería y morteros serbias en el caso de que fueran hostigadas las misiones humanitarias de las NU, y se efectuaron en abril de 1994.

Dentro del marco de las acciones de ejecución, las fuerzas navales son capaces de proyectar una fuerza independiente; durante la guerra del Golfo, los ataques de precisión realizados con munición guiada por aviones y buques infligieron daños importantes a la infraestructura de Irak.

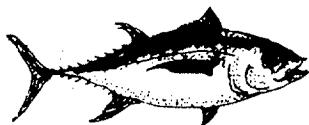
Conclusión

Las fuerzas navales se emplean en un ambiente internacional que ha cambiado. El carácter del sistema internacional se alteró con el colapso de la bipolaridad, el cambio estructural de las NU y la revisión de la base concep-

tual de las OMP. Dentro de este marco, las fuerzas navales asumirán un nuevo papel. La utilidad de las fuerzas navales descansa en varios factores; primero, su relación particular con problemas de soberanía permite su participación en operaciones de segunda generación; segundo, la forma discriminada en que pueden proyectar fuerzas abre muchas posibilidades tanto en la mar como en tierra; tercero, tienen la ventaja del control; cuarto, las fuerzas navales pueden ayudar a la construcción de la paz y al alivio de penalidades.

Finalmente, las fuerzas navales pueden realizar un gran número de funciones distintas relacionadas con medidas preventivas, diplomacia y disuasión.

Debido a esto, hay un importante argumento en favor de la adopción de un marco conceptual distintivo para las operaciones navales de las NU que diverja de las nociones terrestres de seguridad. A falta de tal marco, las NU no estarán en disposición de actuar decisivamente cuando sea necesario el uso de fuerzas navales.



BIBLIOGRAFÍA

- GHALI, Butros: *An Agenda for Peace. Carta de las Naciones Unidas. Peacekeeper's Handbook*. Pergamon, New York, 1984.
- CABLE, James: *Navies in Violent Peace. (Diplomacia de Cañoneras)*.
- STACKPOLE, H. C.: *Angels from the Sea*. Proceedings, US Naval Institute, May 1992.
- FURLONG, Bob: *Powder Keg of the Balkans: The UN Ops for Prevention in Macedonia*. International Defence Review, May 1993.
- IRA GLASSENER, Martin: *Neptune's Domain: A Political Geography of the Sea*. Unwin Hyman, London, 1990.
- BOOTH, Ken: *Law, Force, and Diplomacy at Sea*. Allen & Unwin, London, 1985.
- JIT RIKHYE, Indar: *Strengthening UN Peacekeeping: New Challenges and Proposals*. United States Institute of Peace, Washington DC, May 1992.
- THOMAS: *The Use of Naval Forces in Imposing and Enforcing Sanctions, Embargoes and Blockades*.
- Apuntes de Estrategia*. EGN, 1993/94.

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.

TEMAS PROFESIONALES

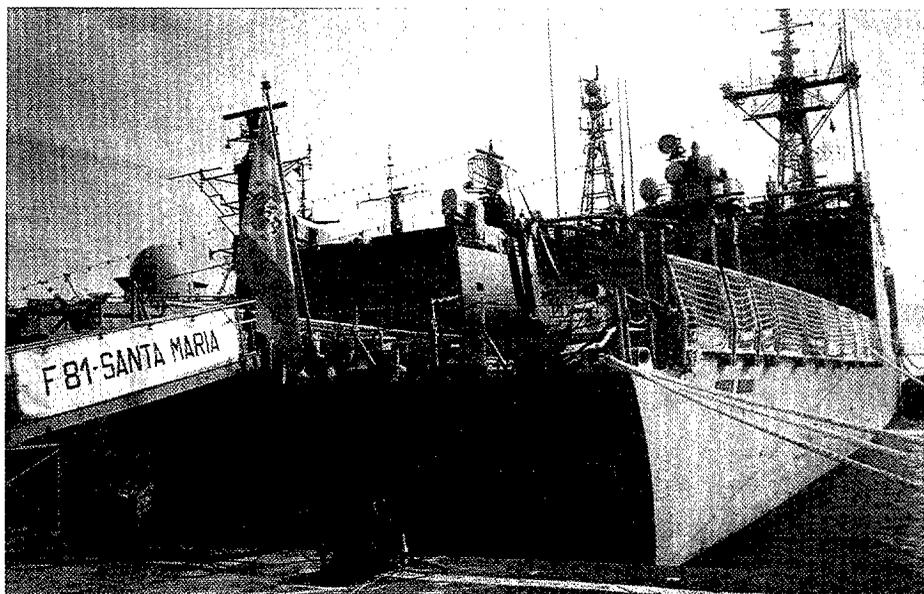


FUERZAS OPERATIVAS COMBINADAS CONJUNTAS (FOCC)



L conflicto se agravaba y la situación empeoraba por momentos en aquella zona del norte de África. Los terroristas habían intensificado sus ataques en las últimas semanas y habían rebasado con creces la capacidad de actuación de las Fuerzas Armadas y de Seguridad del país, que parecía abocado a una gran revuelta con riesgo de desembocar en guerra civil.

Al principio de las escaramuzas, muchos extranjeros habían abandonado el país, pero muchos otros se quedaron en el convencimiento de que aquello pasaría pronto. Varios grupos de aquellos extranjeros que trabajaban en campos de petróleo, granjas experimentales y factorías de maquinaria pesada, habían sido trasladados por orden del Gobierno a diferentes centros para proporcionarles una cierta seguridad, a la espera de ser evacuados a sus países de origen. En cambio, otros grupos de extranjeros, pertenecientes sobre todo a organizaciones no gubernamentales, se encontraban dispersos por los pequeños pueblos de las montañas o en los oasis del sur, y habían llegado rumores de que tres de ellos —una religiosa francesa, un médico alemán y un fotógrafo español— habían sido asesinados en un asalto a un dispensario. En total se



La fragata *Santa María* en Nápoles (enero 1997). Foto del autor.

calculaba que eran unos 2.300 los extranjeros que aún quedaban en el país sin posibilidades, al menos a corto plazo, de salir de él.

En las montañas, pequeños ejércitos de rebeldes dotados de armamento moderno campaban por sus respetos, y en las grandes ciudades el pasear por las calles se estaba convirtiendo en un suicidio por las actividades de los francotiradores.

Ante esta situación, las autoridades de aquel país pidieron auxilio a Naciones Unidas y rogaron que llevase a cabo una intervención en el territorio para tratar de imponer la estabilidad, ayudar a los refugiados, garantizar la libertad de movimientos y restablecer la paz. Esta demanda fue secundada por los países fronterizos, que percibían el riesgo de que el conflicto se extendiese a sus territorios.

En respuesta a esta llamada, el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas dictó una resolución por la que autorizó la intervención de fuerzas armadas en misiones de mantenimiento de paz en aquel país, y encomendó la misión a la OTAN que, conocedora de la situación y de las negociaciones en curso, ya había comenzado su alistamiento para actuar con prontitud. En cuanto recibió el mandato, la Alianza trasladó a la zona un cuartel general bajo un mando unificado OTAN y efectuó el despliegue rápido de una fuerza compuesta por personal, unidades y medios de tierra, mar y aire, pertenecientes a países OTAN y no OTAN —entre estos últimos se encontraban dos del este europeo

(miembros de la Asociación para la Paz), uno del Oriente Medio y dos del norte de África—. Se formó así una Fuerza Operativa Combinada Conjunta (FOCC) (*Combined Joint Task Force-CJTF*) para llevar a cabo la misión de restablecer la paz en la zona y prestar apoyo a los extranjeros que desearan abandonar el país.

Una aclaración es necesaria al llegar a este punto, porque seguramente el lector se estará preguntando de qué país hablo y a qué revolución me refiero, de modo que antes de seguir adelante conviene dejar bien sentado que lo que acabo de relatar no es más que un pretexto, un encabezamiento, o una escena imaginaria —que cada uno puede situar donde más guste—, pero que yo he utilizado sólo para entrar en

materia; para ver de qué va eso de lo que hoy tanto se habla en el seno de la OTAN: las Fuerzas Operativas Combinadas Conjuntas (FOCC) o *Combined Joint Task Forces (CJTF)*.

Una Fuerza Operativa Combinada Conjunta (FOCC), dicho de forma resumida, es una fuerza multinacional y multiservicio de despliegue rápido, creada y preparada a la medida para llevar a cabo una determinada operación.

El concepto «Combinada» —o *Combined*— equivale a «multinacional», es decir, que se trata de una fuerza en la que están presentes unidades de dos o más naciones. En cuanto al concepto «Conjunta» —o *Joint*—, corresponde a «multiservicio» o, lo que es lo mismo, es una fuerza en la que están presentes unidades de dos o más servicios (tierra, mar o aire). El concepto de Fuerza



AWACS francés en Aviano. Foto: ATAF.

Operativa —o *Task Force*— se refiere a que es una fuerza creada específicamente para la operación o tarea encomendada.

Los orígenes de este concepto hay que buscarlos al final de la Guerra Fría. Como consecuencia de los cambios producidos con la caída del Pacto de Varsovia, por una parte, y la aparición de conflictos limitados en diversas partes del mundo por otra, la OTAN modificó su estrategia y pasó del concepto de grandes fuerzas estáticas, desplegadas y estacionadas en determinadas zonas geográficas, al de fuerzas más reducidas y flexibles, dotadas de movilidad, capaces de desplegar y actuar de forma rápida donde y cuando sea necesario.

Para que estas fuerzas de reacción rápida sean realmente operativas, se están teniendo en cuenta las últimas actuaciones de la OTAN y las consiguientes lecciones aprendidas, y se llega a la conclusión de que las fuerzas en cuestión deben contar con una estructura y composición que encaje con las necesidades inherentes a su misión y cometidos. La fuerza empleada en una operación no es útil en la siguiente porque las circunstancias operativas son diferentes, el factor político varía y, en consecuencia, el binomio político-militar debe ser acomodado a las circunstancias del momento; por ello, esas fuerzas deben estar constituidas en consonancia con la operación que haya que ejecutar. Esto en principio parece ir en contradicción con el concepto de «despliegue rápido», y así sería si no se tuvieran en cuenta aspectos operativos y de organización de capital importancia. Se puede tener un núcleo totalmente operativo y preparado para actuar, y se puede contar con fuerzas, personal, unidades y medios a los que echar mano inmediatamente para unirlos en poco tiempo a aquel núcleo en calidad y cantidad acordes con la operación, con lo cual ya se dispondría de la fuerza necesaria para actuar en cada caso. Esta fue la idea que surgió en una reunión de ministros de Defensa de la OTAN celebrada en el otoño de 1993 en Alemania, y que se puede considerar como el punto de arranque del concepto FOCC (o *CJTF*).

El desarrollo del concepto FOCC comenzó inmediatamente y se aprobó en la cumbre de la OTAN de enero de 1994, donde se dieron las primeras directrices para llevarlo adelante, teniendo en cuenta: el nuevo papel de la Alianza después de la Guerra Fría en un mundo sin la amenaza nuclear de otros tiempos, pero en el que los riesgos continúan existiendo e incluso se multiplican; la propia capacidad de la defensa de Europa por medio de la Unión Europea Occidental (UEO); y el programa de cooperación con los países miembros de la Asociación para la Paz (ApP) y con otros países no OTAN.

La Alianza, con el desarrollo y despliegue de las fuerzas de imposición de la paz (*Implementation Force - IFOR*) y de estabilización de dicha paz (*Stabilization Force - SFOR*) en Bosnia-Herzegovina, en las que operó junto con otros países no OTAN, adquirió —y continúa adquiriendo— una gran experiencia en el manejo de fuerzas y cuarteles generales internacionales, y si bien ni la *IFOR* ni la *SFOR* responden exactamente al concepto de FOCC, qué duda cabe que sus enseñanzas sirven para dar forma a dicho concepto y en



Patrulla en una carretera de Bosnia-Herzegovina. Foto: AFSOUTH.

muchos casos se toman como referencias o puntos de partida para su desarrollo. En los estudios en curso se tienen en cuenta los elementos ya existentes en la Alianza para evitar duplicidades y repeticiones; se intenta mejorar la relación eficacia-coste de los medios y se tiene presente la futura estructura de mandos de la OTAN actualmente en discusión. Asimismo, se tiene en cuenta la entidad de la UEO y el concepto del empleo de fuerzas «separables pero no separadas», que puedan ser utilizadas tanto por la OTAN como por la UEO. Por último, y de acuerdo con las directrices de la cumbre de enero de 1994, también se tiene presente la posible integración dentro de la FOCC de fuerzas de países no OTAN.

La estructura de una FOCC será, por lo tanto, variable y dependerá de la operación prevista. Contará con un núcleo de su cuartel general que, en principio, deberá abarcar el mínimo indispensable de elementos alrededor de los cuales, una vez que se decida activar la FOCC, se deberán unir de forma rápida otros para conformar el cuartel general en sí, el cual tomará bajo su control las fuerzas que se le asignen, proporcionadas sobre todo por los países participantes.

Cada núcleo de cuartel general de FOCC deberá contar con expertos, especialmente en mando y control, de diversos países y diferentes servicios, y deberá estar preparado para recibir en poco tiempo al resto de los elementos (módulos o aumentos) que lo hagan operativo.



Invierno en Bosnia-Herzegovina. Foto: AFSOUTH.

En este núcleo, en principio se distinguirán dos partes: una de ellas estará formada por una cantidad mínima de personal que, por lo común, estará plenamente dedicado a dicho núcleo —llamado Núcleo Llave (*Key Nucleus*)—, encargado de mantener dicho núcleo permanentemente alistado; la otra parte estará formada por personal del cuartel general OTAN en el que se encuentre el núcleo, con «doble gorra», es decir, que se tratará de personal que desarrollará sus cometidos en el citado cuartel general OTAN y a la vez en el núcleo, en donde se integrará para su dedicación plena en el momento en que se active el cuartel general de FOCC.

En cuanto a los módulos y a los aumentos, consistirán en grupos de personal cuyo número y materias en que deberán ser expertos dependerán del tipo de operación a desempeñar. Estos elementos adicionales serán proporcionados —como ocurrió primero con la *IFOR* y después con la *SFOR*— por otros cuarteles generales, por otros mandos o directamente por los países participantes.

La activación de una FOCC, como ya expuse anteriormente, tendrá lugar cuando, a la vista de una determinada operación, la OTAN complete un núcleo con los elementos adicionales adecuados (módulos y aumentos) y establezca un cuartel general de la FOCC, el cual tomará bajo su control las unidades que se le asignen, organizará la Fuerza Operativa (*Task Force*) y la desplegará en el teatro de operaciones.

Las ventajas del nuevo concepto son fáciles de vislumbrar, ya que al suministrar los elementos adicionales del cuartel general y las unidades asignadas a la FOCC —de acuerdo con el tipo de operación y teniendo en cuenta la situación política, misión, cometidos, situación geográfica, terreno, duración, etcétera—, se podrán preparar y utilizar unas fuerzas «a la carta» tanto en efectivos como en características. Esta asignación y empleo de solamente aquellas fuerzas que sean necesarias, unido a su movilidad y rapidez de despliegue, supone un gran ahorro y un empleo más racional y eficaz del personal y los medios.

Por otra parte, dentro de este concepto, en una determinada operación no tienen por qué participar todos los países de la Alianza, sino sólo aquellos directamente interesados; y así, puede darse el caso de que una operación sea sólo del interés de Europa y no intervengan los aliados del otro lado del Atlántico, en cuyo caso podría ser la UEO la que la llevase a cabo utilizando para ello los medios que la OTAN ponga a su disposición.

Como se ve, se pretende ganar la mayor movilidad posible a la vez que lograr una gran economía de esfuerzos, sobre todo en operaciones fuera del artículo V del Tratado de Washington —como pueden ser ayudas humanitarias y operaciones de mantenimiento de la paz—, aunque no por ello se excluye la posibilidad de que estas fuerzas puedan operar en territorios de los aliados, dentro de lo previsto en el citado artículo V.

Los cambios de mentalidad y de organización que esta nueva forma de actuación trae consigo son importantes, ya que hace falta contar con elementos logísticos y de mando y control, comunicaciones e inteligencia apropiados, núcleos y módulos preparados y fuerzas de reacción rápida alistadas. Esta preparación y organización es complicada, y en ello se trabaja, pero no parece que vaya a ser muy difícil para la OTAN a la vista de sus recientes experiencias en operaciones multinacionales, en las que también toman parte países no pertenecientes a la Alianza.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



BIBLIOGRAFÍA

- NATO Review: *The Combined Joint Task Force concept: a key component of the Alliance's adaptation. Ministerial Meeting of the North Atlantic Council, Berlín, 3 June, 1996.* Julio, 1996.
- NATO Review: *Meeting of the North Atlantic Council in Defence Ministers Session, 13 June 1996.* Septiembre 1996.
- Revista Española de Defensa: *Una Reforma en Profundidad.* Octubre 1996.
- Revista Española de Defensa: *Rumbo al Futuro.* Diciembre 1996.
- Revista Española de Defensa: *La Apuesta Europea por una Seguridad Común.* Febrero 1997.
- NATO Review: *Preparing for the Madrid Summit.* Marzo 1997.



Preparándose para el vuelo. Foto: Daniel Prieto.

PODER AÉREO Y AVIACIONES NAVALES (I)

Introducción



STE trabajo expone las fases del proceso de evolución de la utilización del poder aéreo, desde la aparición del avión hasta su empleo por el poder naval japonés, para reducir las posibilidades del de Estados Unidos de oponerse a sus planes bélicos en el Pacífico.

Está dividido en dos partes: la primera expone unos breves antecedentes y su utilización en la primera guerra mundial. A continuación, sus vicisitudes en el período 1919-1941 y analiza las teorías de sus modos de empleo, formuladas por Douhet, Mitchell y Seversky. Hace un análisis de la estrategia aérea formulada por Mitchell y de su demostración de las ventajas del poder aéreo respecto al naval, y de las repercusiones que tuvieron sus resultados. Esta primera parte termina con el efecto que tuvo en la formulación de la estrategia bélica de Gran Bretaña la estrategia aérea de Douhet. La segunda parte analiza las interpretaciones de las estrategias aéreas en algunos países (muestra estimada significativa) y la limitación indirecta del poder aéreo naval en la Conferencia de Washington con las limitaciones impuestas a los portaaviones. Posteriormente analiza las vicisitudes de las aviaciones navales de Estados Unidos y Japón, y expone dos cuadros sobre las fechas de alta de portaaviones en sus respectivas flotas de combate. El trabajo finaliza con unas conclusiones.

El método seguido ha sido:

1. Analizar un conjunto amplio de obras relacionadas con el tema.
2. Exponer, lo más brevemente posible, los resultados de los análisis.
3. Dar el máximo de referencias de las obras consultadas.
4. Exponer las conclusiones estimadas más importantes.

El modo de emplear el poder aéreo siguió evolucionando y sus nuevos medios (misiles y explosivos nucleares) tendieron a dar una mayor viabilidad a las estrategias aéreas formuladas por Douhet, Mitchell (después de su retiro) y Seversky. Esto precisaría, sin embargo, un nuevo análisis.

Antecedentes

El ciudadano británico George Cayley diseñó, a finales del siglo XVIII, aparatos volantes más pesados que el aire y estableció los principios de vuelo de un primer avión que construyó en 1804.

El ciudadano francés Felix du Temple probó, en 1857, un avión monoplano provisto de hélice movida por motor de relojería que consiguió despegar y volar con propulsión propia.

Los hermanos Wright volaron en 1903 con un avión provisto de motor.

Los gobiernos y fuerzas armadas (Ejército y Armada) percibieron la importancia que podría tener el avión para aumentar su poder bélico (militar y naval) y tomaron las medidas oportunas.

La idea de integrar el nuevo poder aéreo en las fuerzas que habían constituido tradicionalmente el poder bélico (militar y naval) prevaleció hasta la primera guerra mundial.

El ciudadano norteamericano Eugene Ely realizó en 1911 el primer vuelo desde una plataforma instalada en la cubierta de un buque.

El piloto británico Charles Samson despegó en 1912 con su avión *Short* desde una cubierta de vuelo instalada en la proa del crucero británico *Africa*.

El crucero británico *Hermes* fue transformado en un rudimentario portaaviones experimental. Realizó en 1913 pruebas de despegue con tres aviones desde su cubierta de vuelo. La Armada británica comenzó en 1913 la conversión de un petrolero en portaaviones, al que instaló una cubierta de vuelo con capacidad para diez hidroaviones. Entró en servicio en 1915 con el nombre de *Ark Royal*.

La Armada de Gran Bretaña había iniciado el proceso para que su poder naval aprovechara todas las ventajas que le brindaba el nuevo poder aéreo.

Primera guerra mundial

Los principales contendientes dispusieron de un poder aéreo rudimentario y habían elaborado estrategias para su utilización como parte integrante de las estrategias militar y naval. El poder aéreo estimado a los futuros contendientes antes de comenzar las hostilidades era:

- *Alemania*. Disponía de doce instalaciones para la producción de aviones.
- *Francia*. Disponía de sólo ocho instalaciones.
- *Gran Bretaña*. Disponía de unos doce aviones integrados, desde abril de 1912, en el Royal Flying Corps (RFC).

Los gobiernos beligerantes contaban en 1914 con unos 2.000 aviones. No tardaron en aparecer diferentes clases de éstos: monoplazas, biplazas, mono-

planos, biplanos, de caza, de observación, etcétera, y en 1917, los de bombardeo.

Los aviones de caza incluían al *Nieuport* y *Spad* (franceses), de 91 y 119 millas por hora de velocidad, respectivamente, al británico BE2C, de 90 millas por hora de velocidad, y a los alemanes *Fokker*. Este avión logró en 1917 el dominio del espacio aéreo al poder sincronizar el fuego de sus armas con la rotación de la hélice.

Los aviones de bombardeo incluían al británico *Handley Page*, al alemán *Gotha* y al italiano *Caproni*.

Las escuadrillas de caza se constituían normalmente con 18 aviones y las de observación y bombardeo con 12.

La esperanza de vida de los pilotos era corta. Los británicos disponían de 1.300 aviones operando al comenzar, en 1918, la segunda batalla del Somme que, al finalizar los combates pocas semanas después, quedaron reducidos a 200.

Las nuevas armas impidieron que las fuerzas terrestres consiguieran una victoria decisiva a un coste razonable.

Las armadas, aplicando la doctrina del poder naval expuesta por Mahan, no habían logrado los resultados que esperaban en su lucha contra una potencia continental como Alemania, ni parecía que pudieran obtenerla en un tiempo razonable.

La contienda se alargaba más allá de lo previsto y los expertos en poder aéreo comenzaron a elaborar planes tendentes a resolver la situación planteada en los frentes terrestres.

El brigadier general William Mitchell, del Servicio Aéreo de Estados Unidos, afirmó (1) que un vuelo sobre los frentes daba una impresión más clara del despliegue de los combatientes que un conjunto de patrullas de reconocimiento terrestre. Un avión cruzaba en pocos minutos las líneas de trincheras donde permanecían las tropas desde hacía tres años sin avanzar ni retroceder. Parecía que la contienda fuera a durar indefinidamente, a no ser que los aviones la acabaran o los gobiernos no pudieran continuarla por extenuación y falta de recursos.

Los aviones no estaban suficientemente desarrollados ni su número era tan grande como para acabar con la guerra antes de que Alemania, exhausta, se viera forzada a rendirse. Sus avances, tecnológicos y tácticos, habían sido suficientemente sustanciales y rápidos como para alentar a los aviadores a pensar en sus posibilidades de decidir las guerras con una adecuada utilización del poder bélico de los aviones que pilotaban.

El general Mitchell tuvo el mando del mayor dispositivo aéreo aliado de la primera guerra mundial, constituido por 701 aviones de caza, 323 de bombardeo diurno, 91 de bombardeo nocturno y 366 de observación, pertenecientes a

(1) WILLIAM, Mitchell: «Memoirs of World War I: From Start to Finish of our Greatest War». Random House. New York, 1960.

Estados Unidos, Italia, Francia y Gran Bretaña. Este dispositivo hostigó al enemigo, atacó sus comunicaciones y vías de retirada y apoyó tácticamente el avance de las tropas aliadas.

Las operaciones planeadas para 1919 comprendían el transporte de tropas paracaidistas detrás de las líneas alemanas; preveían asignar 1.200 aviones de bombardeo *Handley Page* para transportar una división (2).

Los alemanes ejecutaron unos cien ataques aéreos contra Inglaterra, primero con dirigibles y después con aviones (menos vulnerables a la defensa antiaérea). Sus efectos fueron reducir sustancialmente la producción de algunas instalaciones industriales y causaron unos 1.400 muertos y más de 3.000 heridos. La reacción británica fue realizar ataques aéreos, de efectos mayores de desorganización/destrucción, contra Alemania y poner en servicio el avión de bombardeo *Handley Page*: sus ataques se concentraron fundamentalmente contra objetivos próximos al frente. Planearon para el año 1919 ataques aéreos contra Berlín.

El general británico David Henderson, jefe del Cuerpo Aéreo Real, RFC, y el matemático F. W. Lanchester percibieron que la mejor forma de utilización del poder aéreo era hacerlo independientemente del militar y naval y emplear la fuerza aérea como tercer componente, junto con el Ejército y la Armada como factor decisivo para ganar la guerra. El general Henderson informó en este sentido al presidente de la comisión constituida para analizar los pros y contras de separar el Servicio Aéreo del Ejército y de la Armada en que estaba integrado, quien aceptó el concepto elaborado por Henderson de separar el Servicio Aéreo británico del Ejército y de la Armada.

Los argumentos esgrimidos por la comisión, presidida por Jan Christian Smuts, fueron los siguientes (3):

1. El Servicio Aéreo puede ser utilizado para planear y ejecutar operaciones bélicas, independientes de las del Ejército y la Armada. Ningún testigo del ataque aéreo alemán del 7 de julio de 1917 puede abrigar duda alguna en este aspecto.
2. Una flota aérea puede, a diferencia de la artillería, ejecutar amplias operaciones de desorganización/destrucción de un objetivo a mayor distancia e independientemente de las operaciones del Ejército y la Armada.
3. La magnitud de su independencia futura, hasta donde puede predecirse, no tiene límite.

(2) Consultar para más detalles:

- a) WILLIAM, Mitchell: «Memoirs of World War I: From Start to Finish of our Greatest War». Random House. New York, 1960.
- b) HUDSON, James J.: «Hostile Skies: A combat History of the American Air Service in World War I». Syracuse University Press. Syracuse, 1968.
- c) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watts. New York, 1964.

3) Consultar para mayores detalles:

4. Puede estar próximo el día en que las operaciones aéreas independientes, con sus resultados de devastación territorial, desorganización/destrucción de centros industriales y de población a gran escala, sean las operaciones a las que las militares y navales tengan que subordinarse, pasando a un segundo plano.

Período 1919-1941

Este período se caracteriza por la aparición de teorías sobre los modos de emplear el poder aéreo (estrategias aéreas).

Las principales fueron las siguientes:

Teoría de empleo del poder aéreo de Giulio Douhet (1869-1930)

Giulio Douhet comenzó a interesarse por el análisis del poder aéreo en 1909. Indicó que produciría una revolución en la estrategia bélica tradicional (modo de emplear el poder bélico disponible). Sus puntos de vista fueron expuestos con algún detalle, aunque de forma primitiva y limitada, en su primer libro (4). La revisión de este libro, hecha en 1927, añade unas conclusiones generales y una final (5). Douhet publicó varios artículos sobre el poder aéreo, el más conocido de los cuales es una ficción de un futuro escenario bélico entre Alemania y Francia (6).

La traducción de sus teorías al francés, al inglés y otros idiomas después de su fallecimiento las difundieron fuera de Italia. Sus principales escritos militares fueron traducidos al inglés en 1942 (7).

Las premisas principales de su teoría del poder aéreo son:

- Los aviones son medios bélicos ofensivos contra los que no hay posibilidad de defensa.
- La moral de la población civil será destrozada por los bombardeos aéreos de centros urbanos.

a) EMME M., Eugene ed: «The Impact of Air Power: National Security and World Politics». Van Nostrand. Princeton, 1959.

b) LANCHESTER, F. W.: «Aircraft in Warfare: The Dawn of the Fourth Arm». Constable. London, 1916.

(4) DOUHET, Giulio: «Il Dominio dell'Aria; Saggio sul'Arte Della Guerra Aerea». Stab Poligr. Per l'Amministrazione della Guerra. Roma, 1921.

(5) DOUHET, Giulio: «Il Dominio dell'Aria». Segunda Ed. Instituto Nazionale Fascista di Cultura. Roma, 1927.

(6) DOUHET, Giulio: «La guerra dell'19». *Rivista Aeronautica*, marzo 1930.

(7) DOUHET, Giulio: «The Command of the Air». Traducción de Dino Ferrari. Coward-McCann, Inc. New York, 1942.

Estas dos premisas le sirvieron para elaborar una estrategia de seguridad basada en los supuestos siguientes:

1. Un poder aéreo capaz de lograr el dominio del espacio aéreo es, en guerra, necesario y suficiente para garantizar una defensa nacional eficaz (8).
2. Los objetivos fundamentales y más rentables de los ataques aéreos son las industrias y centros urbanos, lejos de los frentes de combate, y no las instalaciones militares del Ejército y la Armada.
3. El poder aéreo enemigo tiene que ser eliminado mediante:
 - a) La desorganización/destrucción de sus bases en tierra.
 - b) La desorganización/destrucción de los centros de producción de las piezas y equipos necesarios para sus operaciones y mantenimientos.
4. El poder aéreo enemigo no tiene que ser eliminado mediante combates en el aire.
5. La misión asignada al Ejército tiene que ser defensiva y sus objetivos mantener los frentes de combate para impedir que el enemigo avance y conquiste las comunicaciones, centros industriales e instalaciones de apoyo al poder aéreo propio que, mientras tanto, inicia operaciones ofensivas para desorganizar/destruir:
 - a) La capacidad del enemigo para mantener sus Fuerzas Armadas.
 - b) La moral y voluntad de resistencia de la población enemiga.
6. El empleo de aviones especializados en la defensa aérea de objetivos contra los ataques de aviones de bombardeo tiene que ser descartada. El avión básico de una fuerza aérea tiene ser de bombardeo y capaz de ser alternativamente utilizado en combate aéreo.

El análisis del primer supuesto es teóricamente correcto, interpretando el concepto de dominio del espacio aéreo en su sentido más estricto. Un gobierno con un poder aéreo capaz de atacar al enemigo cuando quiera, donde quiera y de anular todos sus medios de defensa contra sus ataques aéreos es obvio que inevitablemente ganará la guerra.

Las dificultades surgen en la obtención, en la práctica, de un dominio aéreo tan absoluto, que es un objetivo mucho más difícil de alcanzar de lo que Douhet preveía. Las defensas, tanto aéreas como antiaéreas, son barreras suficientemente eficaces como para limitar sustancialmente los resultados de los aviones atacantes.

(8) DOUHET, Giulio: «The Command of the Air». Traducción de Dino Ferrari. Coward-McCann, Inc. New York, 1942.

La insistencia de Douhet en asignar mayor prioridad a la desorganización/destrucción de objetivos industriales y civiles que a los militares fue una anticipación de las estrategias aéreas futuras de los poderes aéreos independientes (Gran Bretaña), o con gran autonomía (Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos), durante la segunda guerra mundial.

Esta idea no es original de Douhet (9), pero fue el primero que desarrolló y promocionó una estrategia aérea basada en la desorganización/destrucción de objetivos industriales y centros urbanos. El valor de los centros industriales y bases aéreas como objetivos del poder aéreo ha aumentado con el transcurso del tiempo, pero su estrategia estuvo basada, en gran medida, en suponer que la moral de la población civil sería muy frágil ante los efectos de bombardeos aéreos continuados. La experiencia de los ataques aéreos sufridos por las poblaciones civiles de Chungking, Coventry, Hamburgo, Dresde, demuestran que estaba equivocado.

La interpretación del concepto de desorganización/destrucción percibida por Douhet fue formulada matemáticamente. Asumió un modelo perfecto y uniforme de bombardeo aéreo en el que 20 bombas serían suficientes para la total desorganización/destrucción de todo lo existente en un círculo de 250 metros de radio y que con una flota de 1.000 aviones de bombardeo podría desorganizar/destruir 50 círculos de 250 metros de radio.

Este modelo matemático no tenía en cuenta muchos factores que, en la práctica, lo invalidaban.

La estrategia aérea de Douhet es básicamente similar a la nuclear contra ciudades, formulada durante la guerra fría, y estaba fundamentada en que los efectos de desorganización/destrucción ocasionados por sucesivos ataques aéreos producirían lo siguiente:

1. Paralizaría las actividades de producción.
2. Paralizaría los servicios públicos.
3. Imposibilitaría mantener el orden.
4. La vida del país atacado sería imposible. Su estructura social se rompería y los ciudadanos, impulsados por el instinto de supervivencia, forzarían al gobierno a pedir la paz antes de que sus Fuerzas Armadas tradicionales (Ejército y Armada) tuvieran tiempo de ser movilizadas (10).

(9) Para más detalle, consultar:

- a) GRAHAME-WHYTE, Claude, and HARPER, Harry: «The Aeroplane in War». T. Werner Laurie. London, 1912.
- b) HEARNE, R. P.: «Aerial Warfare». London: John Lane, The Budley Head. John Lane Company. New York, 1909.

(10) DOUHET, Giulio: «The Command of the Air». Traducción de Dino Ferrari. Coward-McCann, Inc. New York, 1942.

Esta estrategia aérea asignaba a las Fuerzas Armadas de superficie (Ejército y Armada) una misión explícitamente defensiva. Es probable que implícitamente sugiriese que, con un adecuado desarrollo del poder aéreo, la sucesión de acontecimientos bélicos sería tan rápida que sólo haría falta una escasa oposición para impedir que las fuerzas de superficie enemigas pudieran hacer daño antes de que la guerra hubiera sido ganada por el poder aéreo.

Douhet indicó en su obra de ficción sobre una guerra futura (11) que Francia, con cuatro ciudades incendiadas por bombardeos enemigos, tendría a su población civil clamando por la paz a las treinta y seis horas.

La estrategia aérea de Douhet fue adoptada como base para constituir el poder bélico que tenía que defender la política de seguridad de Italia. Ningún otro país europeo la adoptó tan completamente. Alemania, con un poder aéreo que atemorizaba al mundo desde 1938 hasta la batalla aérea de Inglaterra, demostró que la invencibilidad del poder aéreo era falsa. Siguió a Douhet en elegir como objetivo fundamental de su poder aéreo la desorganización/destrucción del enemigo en sus bases aéreas, pero se desvió apreciablemente al mantener una colaboración y cooperación constante entre sus fuerzas aéreas y de superficie, a las que no relegó, en absoluto, a un segundo plano de defender un frente auxiliar del poder aéreo. La estrategia aérea alemana coincidió con la de Douhet en sus ataques a Inglaterra de 1940 y fracasó en alcanzar sus objetivos. Es probable que el fracaso se debiera a no poder ejecutar los ataques aéreos a mucha mayor escala y continuarlos por un período de tiempo mucho más largo.

Breve análisis de la estrategia aérea de Douhet

Douhet argumentó que la estrategia del poder aéreo era sembrar la desorganización/destrucción inherentes a las operaciones bélicas más allá de los campos de batalla y producirla en los centros industriales y ciudades. Esta estrategia tendía a anular la moral y voluntad de continuar la guerra de la población civil enemiga. Estimaba que su resultado sería el colapso, sin necesidad de combatir en tierra o en la mar.

Los ataques aéreos se ejecutarían contra los centros vitales enemigos por flotas aéreas de aviones multifuncionales (bombardeo, caza, etc.), aunque especialmente adaptados al bombardeo. Esta estrategia propugnaba no malgastar esfuerzos en la producción de aviones de caza para interceptar a los de bombardeo enemigos, y argumentaba que con poder aéreo sólo ofensivo se tendría la iniciativa para elegir el lugar y momento del ataque aéreo.

Esta estrategia consideraba inútiles a los aviones de defensa aérea y a la artillería antiaérea para impedir que los aviones de bombardeo alcanzaran sus

(11) DOUHET, Giulio: «La guerra dell' 19». *Rivista Aeronautica*, marzo 1930.

objetivos; la única defensa contra una fuerza aérea atacante era otra fuerza atacante más potente. Sólo con tal fuerza podría un gobierno lograr el dominio del espacio aéreo y ganar la guerra con la desorganización/destrucción de los complejos industriales, ciudades, moral y voluntad de combatir de la población civil enemiga (12).

El supuesto de esta estrategia de que los aviones atacantes lograrían siempre atravesar las defensas de los objetivos atacados tenía su fundamento en las experiencias de la primera guerra mundial, en la escasa eficiencia de la primitiva e improvisada artillería antiaérea y en las dificultades para interceptar un ataque aéreo enemigo careciendo de radar.

La estrategia aérea elaborada por Douhet se fundamentó más bien en los sueños de un hombre frustrado por la futilidad de la guerra en tierra e impaciente con los obstáculos prácticos que se oponían a la consecución de su concepto mental, más que en su experiencia.

Teoría del empleo del poder aéreo de William Mitchell

El general Mitchell conoció al general británico Trenchard que mandaba las unidades del RFC en Francia y, en St. Michel, la Fuerza Aérea Independiente de Bombardeo de la RAF, recientemente separada del Ejército y de la Armada. Cuando se conocieron en 1918, el general Trenchard estaba inmerso en un proceso intelectual de transición, desde su postura original como partidario del bombardeo aéreo táctico en apoyo de las operaciones del Ejército y de la Armada a la de un poder aéreo totalmente independiente del Ejército y la Armada, que defendió tenazmente durante su destino como jefe del Estado Mayor del Aire (1919-1929) (13).

La impresión que pudo producir en el general Mitchell su conocimiento personal, a través del general Trenchard y otras fuentes británicas, del concepto de un poder aéreo como tercer componente de las Fuerzas Armadas es muy difícil de saber.

(12) Para mayores detalles, consultar:

- a) SIGAUD, Louis A.: «Douhet and Aerial Warfare». Putnam. New York, 1941.
- b) VAUTHIER, F.: «La Doctrine de Guerre du General Douhet». Berguer-Levrault. París, 1935.

(13) Para mayores detalles, consultar:

- a) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watss. New York, 1964.
- b) MITCHELL, William: «Memoirs of World War I: From Start to Finish of our Greatest War». Randon House. New York, 1960.

La influencia de Douhet (hasta su retirada del Ejército) en la primera fase de la teoría del poder aéreo formulada por Mitchell es muy dudosa (14).

El general Mitchell mantuvo lo más sustancial de sus ideas sobre el poder aéreo, más estrechamente ligadas que las de Douhet a las realidades tecnológicas de la aviación y a los problemas militares concretos con los que se enfrentaba Estados Unidos.

Al desarrollar sus ideas sobre estrategia aérea no compartió la afirmación de Douhet de que era imposible defenderse de los aviones atacantes. Infravaloró, sin embargo, a la artillería antiaérea, tanto en tierra como en unidades de la Armada, pero estimó que una potente fuerza de aviones de caza, coordinada con patrullas de reconocimiento, podía interceptar con éxito a una fuerza de aviones de bombardeo y reducir sustancialmente sus efectos de desorganización/destrucción. Urgió al desarrollo de aviones de caza y de varias clases de aviones bombardeo para distintas misiones; estimó necesario que la aviación del Ejército de Estados Unidos dispusiera de aviones de bombardeo en picado, de aviones pesados de bombardeo a gran altura del tipo *Handley Page* y otros a baja altura. Su esfuerzo para mejorar los aviones norteamericanos contribuyó bastante a transformar los de la primera guerra mundial en los disponibles al comenzar la segunda.

Mitchell se centró en analizar los problemas planteados a la defensa militar por los objetivos de la política de seguridad de su país, y concluyó que la mejor forma de defender las costas norteamericanas contra ataques procedentes de la mar era utilizar el poder aéreo. Quiso demostrarlo y planeó los famosos ataques aéreos contra unidades navales fondeadas a lo largo de los cabos de Virginia, que se realizaron en 1921.

Los ataques aéreos comenzaron teniendo por objetivo a un submarino ex alemán, al que los aviones de bombardeo del Servicio de Bombardeo del Ejército hundieron. La demostración continuó con los sucesivos ataques aéreos contra un destructor y un crucero, que fueron también hundidos.

A continuación fue atacado y hundido el acorazado ex alemán *Ostfriesland*, al que algunos analistas navales habían considerado «insubmergible».

El general Mitchell continuó sus demostraciones del poder aéreo con ataques contra el obsoleto acorazado *Alabama*, y en 1923 contra los acorazados *Virginia* y *New Jersey*.

La Armada, desconcertada, se esforzó en disimular los resultados obtenidos por estas demostraciones.

El general Mitchell realizó sus pruebas aéreas con confianza creciente, sin temor a las consecuencias y no acatando las restricciones aceptadas e impuestas por sus oficiales superiores, que hubieran podido interferir los resultados. Su análisis de estas demostraciones prestó escasa atención a las posibilidades

(14) ATKINSON, Boone L.: «Italian Influence on the origins of the American Concept of Strategic Bombardment». *Air Power Historian* IV, July 1957.

de la artillería antiaérea y otros medios de defensa de una flota de combate que, en un escenario bélico real, hubieran reducido sustancialmente los resultados obtenidos en ataques aéreos contra unidades carentes de toda clase de defensas activas. Estimó que la ofuscación de la Armada sobre las posibilidades de desorganización/destrucción del poder aéreo contra la flota justificaba con creces sus grandes simplificaciones.

Afirmó que los resultados de esta demostración del poder aéreo indicaban que la defensa del frente marítimo de Estados Unidos tenía que ser encomendada al Servicio Aéreo del Ejército, y que esta defensa estaba asignada a una mala organización que dividía la responsabilidad entre fuerzas terrestres, navales y aéreas. Tal organización tenía que mejorarse mediante la creación de un ministerio de Defensa unificado que asumiera el mando de todas las fuerzas armadas.

El hecho básico de la defensa del frente marítimo, preconizado por el general Mitchell, era que los aviones del Servicio Aéreo del Ejército podían encontrar y hundir cualquier clase de unidad naval atacante (flotante) a un coste muy pequeño (15).

Según él, la aparición del poder aéreo y el reconocimiento de sus posibilidades por otras naciones hacía que la amenaza principal para la defensa de Estados Unidos fueran las fuerzas aéreas y no las flotas de combate. Continuaba afirmando que el problema de la destrucción de unidades a flote por fuerzas aéreas había sido resuelto y era necesario constituir una organización aérea y un método de defensa, tanto para las ciudades costeras como del interior, contra el ataque de fuerzas aéreas enemigas (16).

El poder aéreo tenía, según Mitchell, obvias e importantes implicaciones para la defensa de las posesiones ultramarinas norteamericanas si los ataques aéreos podían anular las operaciones ofensivas de flotas de combate enemigas que se acercaran a los Estados Unidos. El poder naval norteamericano no podría, en consecuencia, ser el medio principal para la proyección del poder bélico de Estados Unidos en ultramar y, por tanto, para la defensa de sus posesiones insulares. Estas afirmaciones eran poco tranquilizadoras, ya que muchos analistas norteamericanos percibían a Japón como enemigo más probable en una futura guerra. La vulnerabilidad del poder naval norteamericano ante el poder aéreo de Japón debilitaba sustancialmente la posición estratégica de Estados Unidos en el Pacífico. Las islas Filipinas, Guam y, en menor

(15) Para mayores detalles, consultar:

- a) DON LEVINE, Isaac: «Mitchell: Pioner of Air Power». Forum Books Edition, World, Cleveland, 1944.
- b) RANSOM, Harry H.: «The Battleship Meets the Airplane». *Military Affairs*, XXIII, Spring 1959.
- c) TURNBULL, Archibald D., and LORD, Clifford L.: «History of United States Naval Aviation». Yale University Press. New Haven, 1949.

(16) BURKE, Davies: «The Billy Mitchell Affair». Random House. New York, 1967.

grado, las islas Hawai estaban ya peligrosamente expuestas a los ataques del poder naval japonés; las posesiones más alejadas, Filipinas y Guam, seguían amenazadas por el poder aéreo japonés y eran extremadamente vulnerables mientras que las dificultades para defender Hawai habían aumentado.

El general Mitchell creía que los aviones embarcados en unidades navales (portaaviones) no serían nunca capaces de competir con los aviones basados en tierra, pues tenían demasiadas limitaciones para despegar y posarse en las cubiertas de vuelo muy reducidas de los portaaviones. Cualquier expedición naval de ayuda a la defensa de las Filipinas o para atacar a Japón tendría que navegar dentro del alcance del poder aéreo japonés basado en tierra, por lo que sería extremadamente difícil defender las islas Filipinas, y ejecutar operaciones ofensivas contra Japón lo sería mucho más (17).

El general Mitchell se equivocó en sus estimaciones sobre las posibilidades de la aviación embarcada. Percibió, sin embargo, que la aviación naval embarcada tenía la misma capacidad que la basada en tierra para hundir buques, al afirmar que aviones, actuando desde aeródromos flotantes adecuados, podían hundir cualquier clase de unidad naval de superficie en alta mar. Mitchell, curiosamente, quería que el Servicio Aéreo del Ejército tuviera portaaviones hasta que pudiera disponer de aviones de bombardeo transoceánicos (18). Por otra parte, estimaba que el portaaviones sería más vulnerable a los ataques aéreos que el acorazado, y que la Armada debería transferir su entusiasmo por los acorazados a los portaaviones. El primer portaaviones dado de alta en la Armada fue el *Langley* (CV-1) en 1922, procedente de la transformación del carbonero *Jupiter*.

Mitchell estimaba como hecho incuestionable la inferioridad de los aviones embarcados en comparación con los basados en tierra, y desconfiaba del portaaviones como medio adecuado para proyectar el poder bélico ofensivo de Estados Unidos hacia Japón (19). Optó por Alaska como base avanzada de proyección de dicho poder bélico y en el poder aéreo basado en tierra para hacerlo. Estimó que con aviones de bombardeo de gran alcance basados en Alaska se amenazaría al poder naval japonés en el Pacífico septentrional y central y al mismo Japón; esta amenaza le disuadiría de atacar Filipinas, Guam y Hawai. Pero esta estrategia bélica fundamentada en el poder aéreo basado en tierra tenía dos importantes fallos:

(17) Para mayores detalles, consultar:

- a) BURKE, Davies: «The Billy Mitchell Affair». Random House. New York, 1967.
- b) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watss. New York, 1964.

(18) *Ibidem*.

(19) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watss. New York, 1964.

1. Era inviable instalar en Alaska la base principal del poder aéreo basado en tierra.
2. Los aviones de bombardeo basados en tierra carecían de alcance suficiente para llegar a los objetivos que les asignaba Mitchell.

El general Mitchell viajó durante el otoño e invierno de 1923/1924 a las islas Hawai, Guam, Filipinas, Japón, China, India, Java y Singapur. El resultado del viaje fue un informe sobre los problemas y tendencias estratégicas que percibió. Su informe, muy resumido, fue el siguiente:

- Japón estaba interesado de forma alarmante en el poder aéreo, se esforzaba muy activamente en su desarrollo y disponía del segundo del mundo.
- El poder aéreo desplegado en las posesiones norteamericanas del Pacífico era, en la práctica, casi inexistente.
- Los mandos del Ejército y de la Armada en las posesiones norteamericanas del Pacífico ignoraban su vulnerabilidad y contemplaban con indiferencia el problema que pudiera plantearles un poder aéreo enemigo.
- Anticipó que Japón atacaría algún día a Estados Unidos para tener la supremacía en el Pacífico y que las hostilidades comenzarían por un ataque sorpresa, al alba, ejecutado por aviones embarcados en portaaviones, cuyos objetivos serían Pearl Harbor, las «Schofield Barracks» y las instalaciones aéreas de la isla de Oahu (20).

Las actuaciones y actividades japonesas le parecieron tan amenazadoras para los objetivos de la política de seguridad de Estados Unidos que regresó de su viaje decidido a convencer al gobierno norteamericano y a su opinión pública de que reconocieran el gran peligro del poder aéreo japonés, y de que reaccionaran acelerando lo más posible el crecimiento del poder aéreo del Ejército.

Durante el mandato del presidente Harding, Mitchell tuvo apoyos suficientes para que se autorizaran sus demostraciones aéreas de 1921 y 1923 contra unidades navales, pero el siguiente presidente (Coolidge) no le escuchó. Esta Administración disminuyó los presupuestos federales de forma obsesiva y continuada y el presidente se opuso tenazmente a cualquier innovación militar o naval que fuera algo costosa.

El informe de Mitchell, finalizado en octubre de 1924, fue olvidado y archivado por el Ministerio de la Guerra (21).

(20) BURKE, DAVIES: «The Billy Mitchell Affair». Randon House. New York, 1967.

(21) Para más detalle, consultar:

a) HURLEY, Alfred F.: «Billy Mitchell: Crusader for Air Power». Watss. New York, 1964.

Las protestas de Mitchell, por el olvido de la aviación del Ejército de Tierra en los presupuestos de Defensa, fueron consideradas un estorbo por la Administración Coolidge y se le trasladó al Fuerte Sam Houston, en Texas, donde tenía poco que hacer y no podía seguir con sus reformas.

La aviación naval tuvo dos accidentes:

1. Tres hidroaviones fracasaron en su vuelo desde Hawai a California.
2. El dirigible Shenandoah cayó en Ohio.

El general Mitchell aprovechó estos sucesos para hacer públicos sus puntos de vista, y el 5 de septiembre de 1925 declaró que su opinión sobre los accidentes: «son el resultado de la incompetencia, la negligencia criminal y la administración casi traidora de nuestra Defensa Nacional por los Ministerios de la Guerra y de Marina». El Consejo de Guerra no se hizo esperar y respondió a la sentencia dictada retirándose a partir del 1 de febrero de 1926.

Breve análisis de la estrategia aérea de Mitchell

Las teorías del general Mitchell sobre el empleo del poder aéreo hay que analizarlas en dos partes, antes y después del Consejo de Guerra. Antes del Consejo de Guerra hizo hincapié en la especial y gran eficacia del poder aéreo contra buques, flotas y vías de comunicaciones marítimas.

Independientemente de que Mitchell infravalorase a la artillería antiaérea naval y a la aviación naval embarcada en portaaviones, es justo admitir que las unidades navales y las comunicaciones marítimas eran más vulnerables a los ataques aéreos que las del Ejército y terrestres: los efectos de desorganización/destrucción de los ataques aéreos eran menores en las unidades del Ejército que en las de la Armada. El hundimiento de unos pocos acorazados de una flota tendría un efecto destructivo más rápido y eficaz que la pérdida de unas pocas divisiones en combate de un ejército.

El general Mitchell percibió correctamente muchos de los problemas que la aparición del poder aéreo plantearía a la estrategia bélica norteamericana en el Pacífico.

El dominio del espacio aéreo fue, en la guerra del Pacífico, el factor crítico decisivo de todas sus operaciones. Probó también que Mitchell se había equivocado al valorar tan bajo las posibilidades de la aviación naval embarcada en portaaviones y de la artillería antiaérea instalada en las unidades navales.

-
- b) DON LEVINE, Isaac: «Mitchell: Pioner of Air Power». Forum Books Edition. World. Cleveland, 1944.
 - c) BURKE, Davies: «The Billy Mitchell Affair». Random House. New York, 1967.

El general Mitchell, al abandonar el servicio activo en el Ejército, tendió a acercar su concepto de estrategia aérea al de Douhet y cada vez fue más exagerado y menos realista. Durante su permanencia en el Servicio Aéreo del Ejército había controlado su imaginación, pero su amargura y frustraciones le hicieron fantasear. Los motivos y evolución de sus teorías bélicas no están claros, pero en cuanto el Ejército aceptó su renuncia apareció en una revista, «Liberty», un artículo que se ocupaba de la estrategia de Douhet y de los centros vitales como objetivos, en el que afirmaba que las guerras futuras serían ganadas exclusivamente por el poder aéreo, con campañas de bombardeo aéreo que alcanzarían los centros vitales enemigos de producción y población, a los que paralizarían; las actividades de producción cesarían y la voluntad de resistencia de la población civil se debilitaría hasta forzar al gobierno a pedir la paz. El Ejército y la Armada no podrían impedir que el poder aéreo alcanzara sus objetivos.

Mitchell continuó desarrollando hasta su fallecimiento, en 1936, este nuevo y amplio razonamiento del modo de emplear el poder aéreo, en artículos y libros publicados o inéditos. Afirmaba que el poder aéreo podía atacar directamente los centros vitales y neutralizarlos o destruirlos, y que esto había inyectado una nueva dimensión en el antiguo sistema de hacer la guerra. Indicaba que el ejército enemigo en campaña era un falso objetivo y que la verdadera finalidad eran los centros vitales. La guerra aérea decidiría rápidamente las contiendas. El poder aéreo o la amenaza de su empleo causaría tal temor en el país enemigo que no sería posible una guerra de larga duración.

Teoría de empleo del poder aéreo de Alexander Seversky (22)

Sus teorías son en gran medida las de Mitchell. Su característica fundamental es su insistencia en la gran importancia de un gran radio de acción y en la posibilidad de incrementarlo lo más posible. Independizó a la fuerza aérea del futuro de su dependencia de sistemas de apoyo en tierra y de las escalas insulares en el Ártico, Atlántico y Pacífico, a las que Mitchell había concedido tanta importancia.

Seversky no dudó del rápido aumento del alcance de los aviones, y estaba igualmente convencido de la falta de sentido común que significaría aceptar las consecuencias de limitar los alcances de los aviones existentes y seguro del desastre militar que aguardaría a quienes descartasen este factor clave del poder aéreo.

Afirmaba que mantener bases aéreas avanzadas, en lugar de enviar la totalidad del poder aéreo disponible contra el enemigo, era una pérdida completa

(22) SEVERSKY, Alexander: «Victory through Air Power». Simon and Schuster. New York, 1942.

de eficacia. El proceso lógico de evolución de la guerra aérea tendía, según su teoría, a ser conducida desde territorio nacional directamente contra el enemigo y todo lo que existiera en medio era tierra de nadie.

Afirmó que el poder aéreo naval embarcado era innecesario si se disponía de un poder aéreo con posibilidades de operar a grandes distancias de sus bases terrestres. Seversky prescindió del poder aéreo naval embarcado más confiada y decisivamente que sus predecesores.

La idea de operar sólo desde bases aéreas en territorio nacional, sin los impedimentos que implicarían establecerlas y mantenerlas en bases avanzadas intermedias, supondría para ponerla en práctica tener que pagar un precio prohibitivo. Incluso si los aviones tuvieran alcance suficiente para ejecutar ataques de bombardeo desde bases en territorio nacional contra cualquier lugar del mundo, esta estrategia seguiría siendo demasiado cara. Mucho más económico y eficaz sería operar desde bases más cercanas a los objetivos en los que existieran combustible, municiones, respetos, etc., transportados por mar a mucho menor coste en hombres y material que si se hiciera por aire.

Los partidarios de que el poder aéreo asuma el máximo protagonismo en el poder bélico para la defensa de la seguridad nacional fueron objeto de constantes ataques por analistas tradicionales, que argumentaban que su propuesta para ganar una guerra se basaba en medios bélicos imaginarios y llegaban a sus conclusiones asumiendo la existencia de aviones de características muy superiores a las que realmente eran posibles en la práctica.

Efectos de estas estrategias aéreas en la estrategia bélica tradicional

Gran Bretaña fue la primera en elaborar una estrategia bélica basada en gran medida en las teorías de Douhet.

Los planes alemanes de invasión de Inglaterra necesitaban adquirir la supremacía aérea y la consideraron como condición *sine qua non* antes de ejecutar las operaciones de invasión previstas. La batalla para obtener esta supremacía duró desde julio a octubre de 1940. La primera fase de este proceso la centraron los alemanes en atacar a los convoyes en el canal de La Mancha y a ciudades costeras escogidas como objetivos importantes por las operaciones de invasión. La estrategia aérea alemana, aunque cooperando con las de las otras fuerzas armadas, tenía como objetivo principal reducir la fuerza del mando de cazas de la RAF, cuyo jefe criticó la demanda del Almirantazgo de dotar cazas de escolta al tráfico marítimo en el canal de La Mancha. Las pérdidas de pilotos y aviones de la RAF aumentaron, y el 26 de julio de 1940 las discusiones entre la Fuerza Aérea y la Armada determinaron el cese de salidas a la mar de buques mercantes hasta que pudieran organizarse mejores convoyes nocturnos. Los alemanes atacaron el 13 de agosto los radares de la RAF para facilitar su operación aérea «Águila», ataques que suspendieron

después para comenzar a atacar los aeródromos del mando de caza de la RAF. La operación «Águila» tenía asignados unos 2.800 aviones y el mando de cazas disponía de unos 650. Los alemanes no consiguieron la supremacía aérea y el 12 de agosto se suspendieron los preparativos de invasión.

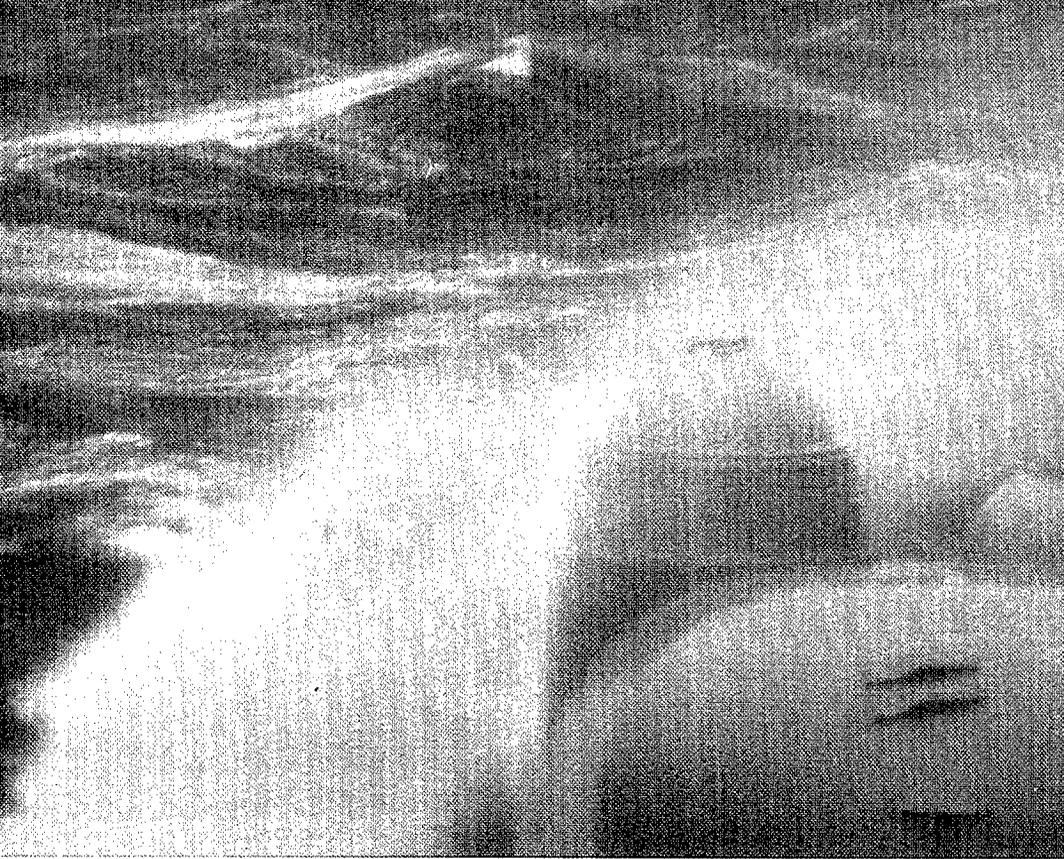
El gabinete de guerra británico aceptó llevar a la práctica las teorías de bombardeo aéreo estratégico defendidas por el mariscal Trenchard; hay que tener en cuenta que el avión de bombardeo fue durante parte de la contienda la única arma disponible para atacar directamente a Alemania. Los británicos asumieron que cada tonelada de alto explosivo ocasionaría 50 bajas en la ciudad bombardeada y que los efectos de desorganización/destrucción serían muy grandes. Surgió otra vez la polémica entre los partidarios de utilizar los bombardeos aéreos contra ciudades y población civil y los que querían emplearlos contra las fuerzas armadas combatientes. En enero de 1941 el mariscal jefe del Aire, Portal, envió al Comité de Defensa un escrito pidiendo un mayor esfuerzo aéreo para destruir los recursos alemanes de combustibles y proponía ataques contra las instalaciones de combustible sintético, pero el ministro de Asuntos Exteriores, Eden, se opuso a la ejecución de este plan de bombardeo, aduciendo que el pueblo alemán sería escasamente afectado. Churchill estimaba también que los centros de población tenían que ser bombardeados. Entretanto, el plan del mariscal Portal fue aceptado y puesto en práctica durante la primera parte de 1941: sus resultados fueron menores de los esperados. En mayo de 1941 Churchill recibió un escrito del mariscal Trenchard en el que urgía la destrucción de la moral alemana ejecutando ataques aéreos masivos contra sus centros de población.

El Comité de jefes de Estado Mayor de Gran Bretaña, basándose en el escrito del mariscal Trenchard y en una advertencia de los expertos económicos recomendando atacar el sistema de transportes alemán, enviaron el 25 de junio de 1941 nuevas recomendaciones al Comité de Defensa, en las que indicaban que tenían que establecerse dos estrategias aéreas sucesivas:

1. A corto plazo: los aviones de bombardeo atacarían el sistema de transportes.
2. A largo plazo: comenzaría cuando se dispusiera de suficientes aviones de bombardeo y su misión sería atacar directamente la moral del pueblo alemán.

Francisco OBRADOR SERRA





Mar gruesa. Foto: Tomás Dolarea Fernández.

LA ENSEÑANZA NAVAL EN ESPAÑA (SIGLOS XVIII Y XIX)

Antecedentes



A importancia creciente de la navegación llevó a la necesidad de tener unos conocimientos previos para practicarla; tiene esto un antiguo origen. Ya en la Edad Media, Raimundo Lulio (1235-1315), apóstol, filósofo y polígrafo —fue quien, entre otras cosas, previó las causas de las mareas, atribuyéndosele también la invención de la brújula o aguja de marear—, que creó una Escuela de Cartografía.

Conquistada Cádiz por Alfonso X el Sabio (año 1270), tradicionalmente se ha creído que con sus naves concurren a la empresa pilotos de Vizcaya, quienes fundaron en Cádiz una llamada «escuela de pilotos vizcaínos», en el siglo XVI. Tuvo ésta sus ordenanzas y privilegios, confirmados por una Real Cédula expedida por los Reyes Católicos en Sevilla el año 1500.

Don Martín Fernández de Navarrete, en su *Disertación sobre la Historia de la Náutica y de las Ciencias Matemáticas que han contribuido á sus progresos entre los españoles* (año 1846), reproduce el citado documento. En lo que se refiere a los pilotos, éstos deberían ser «instruidos en todo lo tocante al oficio de marear y en la administración de las carracas y galeras». Tuvo también una gran importancia en lo que a la instrucción náutica se refiere la creación en Sevilla de un Centro de Instrucción bajo la tutela de la Casa y Tribunal de Contratación; se regía dicho Centro por una ordenanza de 20 de enero de 1503, dada en Alcalá de Henares.

El tribunal que juzgaba a los aspirantes a pilotos era presidido por el piloto mayor. Se celebraban los exámenes en días festivos, y los componentes del tribunal tenían que jurar «hacer las mejores y más difíciles preguntas que supiesen»; la edad que debían tener los aspirantes a pilotos era, como mínimo, la de veinticuatro años, ser de «familia de cristianos viejos y naturaleza del Reino o, por lo menos, con diez años de vecindad en él», y acreditar buena conducta; demostrar aptitud para el gobierno de un barco, así como el haber navegado a las Indias por espacio de seis años; todos estos requisitos deberían acreditarlos con la declaración jurada de cuatro testigos; de éstos, dos por lo menos deberían ser pilotos con los que el aspirante hubiera navegado. Después, si éste aprobaba el examen de navegación era nombrado piloto y, en caso de ser suspendido, debería repetir un viaje a las Indias antes de efectuar un nuevo examen.

Años más tarde se creó en Sevilla, por una Real Cédula de Carlos II de 17 de junio de 1681, el Colegio de San Telmo, para la «enseñanza náutica»; gozó este Colegio de un gran esplendor en sus primeros tiempos, merced a un Privilegio Real del año 1696 que autorizaba a «embarcar 300 toneladas en cada flota de la Nueva España y Tierra Firme», de la cual se obtendrían los fondos necesarios para atender las necesidades del citado Colegio.

La Academia y Compañía de Guardias Marinas

Al advenimiento de la Casa de Borbón en la persona de Felipe V, una de sus principales preocupaciones fue la reorganización de la Armada, rodeándose al efecto de personas capaces de cristalizarla por su ilustración y grandeza de miras, así como diestros en llevarla a cabo.

Efectuada la unión de las varias Armadas, como ideó el cardenal Julio Alberoni en el año 1714, en las que los oficiales de las escuadras de galeras (galeras de España, Nápoles, Sicilia y Génova) despreciaban la maniobra, los de las armadas del Atlántico (Armadas del Océano y de la defensa y protección de nuestros dominios americanos; la de Barlovento y la de la Mar del Sur), eran «maniobristas» y más marineros, pero todos eran motivo de controversias cuyo único fruto era la falta de cohesión, tan necesaria en un Cuerpo de tan importante misión, para subsanar todo y arreglarlo con la unificación de las Armadas y Escuadras.

Punto vital de esta reorganización fue la formación de sus oficiales, que hasta entonces se reclutaban, por lo general, entre los jóvenes de la nobleza, que con escasos conocimientos náuticos dependían en cuanto a la navegación se refiere de los pilotos procedentes del Colegio de San Telmo, de Sevilla.

Necesario era acabar con tal estado de cosas; para ello, desde un principio, y para la formación de oficiales, se pensó en la creación de una escuela donde los futuros oficiales recibieran la formación científica, militar y marinera necesaria. Se suprimió en el año 1748, aunque resurgida por pocos años, los finales del siglo XVIII, «academia» que, a su manera, funcionaba en Cartagena para los Guardias de Estandarte, que venían a ser los cadetes de la Marina de Galeras. También, por esta época, habían pasado algunos de nuestros jóvenes, deseosos de seguir la carrera naval, a estudiar a Francia; recordemos entre ellos al célebre don Blas de Lezo.

Era necesario acabar con este estado de cosas. Siendo secretario del Despacho de Guerra y Marina don Miguel Fernández Durán, y don José Patiño Intendente General de Marina y presidente de la Casa de la Contratación de las Indias, se decidió la creación de un establecimiento donde se educaran los jóvenes de la nobleza, aprovechándolos para la Real Armada.

Por los finales de enero de 1717 se fundó en Cádiz la denominada Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas, que radicó en el aristocrático

barrio del Pópulo, ocupando la «Academia y posada» las casas de Villavicencio, ampliándose después con unas casas del Cabildo. En el local de esta Academia, y en la época de don Jorge Juan, se habían establecido un observatorio (1753-1798), por cierto, muy alabado por Lalande.

Pocas noticias se tienen, hasta ahora, del origen de la Real Compañía, ya que, radicando la secretaría del Despacho de Marina en el Real Alcázar de Madrid, en el incendio que sufrió éste el año 1734 ardieron todos los papeles de su archivo; pero, por fortuna, se conserva una carta de Patiño dirigida a don Andrés de Pez, jefe de la sección de Marina en el Consejo Supremo de la Guerra y gobernador del Consejo de Indias a la sazón, la cual transcribimos:

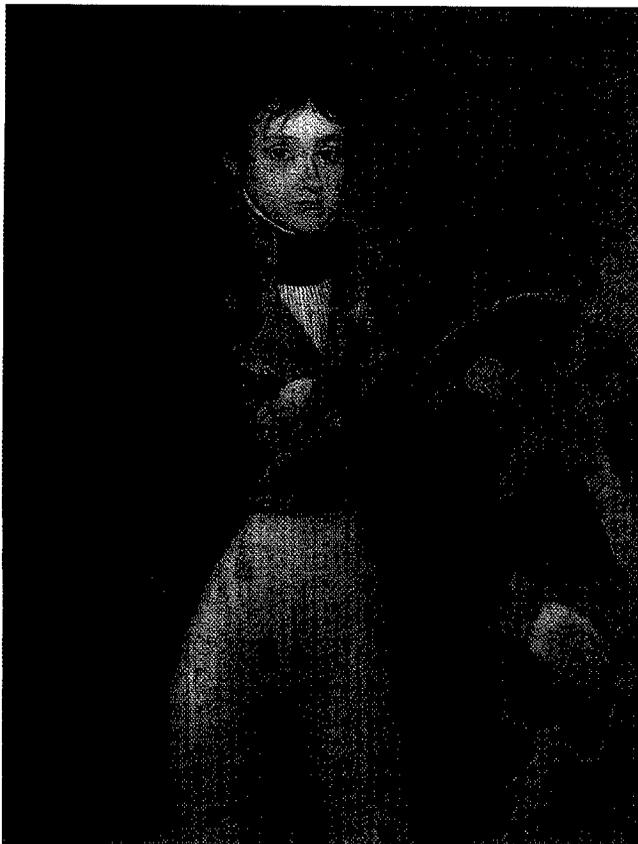
«Señor mío: Siempre he estado en el ánimo de manifestar á V. E. la idea que dio motivo á la *Instrucción de la Compañía de Guardias Marinas* y el pie sobre que debía correr para conseguir el fin que se tuvo en formarla; pero antes que llegase á practicarse mi deseo recibo la carta de V. E. en que se sirve prevenirme que el Rey quiere que yo dé esta noticia: en cuya consecuencia, pondré presente á V. E. el origen de este Cuerpo y las consideraciones que contribuyeron á su creación.

»Viendo la nobleza de España sin carrera, poco aplicada á seguir ninguna, y en una crianza que no la distinguía de la plebe, y conociendo que sus genios eran á propósito para cualesquiera facultades á que se dirigiesen, se pensó a reducirla á términos en que pudiese aprovecharse la buena disposición de su material, y no se propusieron otros más proporcionados que el recogerla en una Compañía con nombre de Guardias Marinas, siguiendo la máxima de otros Príncipes.

»Para su establecimiento se tuvieron presentes las reglas que con los de esta clase se observan en otras Naciones, pero hallándoles poco acomodadas en la mayor parte á los naturales de la nuestra, pareció que si del mismo modo se intentase ceñirlos á ellas, no podría lograrse el asunto...

»Atendiendo, pues, á la propensión de los Españoles que se alimentan de Gloria que no es económica, y que al paso que no les conviene mucha libertad sienten con exceso la opresión que no sea moderada y el trato que no sea decente; se discurrió en que de los establecimientos de aquellas dos extranjeras naciones y de las circunstancias que militan en la nuestra se hiciese un conjunto que resultando de todas tres entre sí mismo la estimulase á adquirir la virtud, las ciencias y la Gloria...»

Patiño se refería a la *Instrucción para el Gobierno, Educación, Enseñanza y servicios de los Guardias Marinas, y obligación de sus Oficiales y Maestros de facultades*, fechada en Cádiz el 15 de abril de 1718, que compuesta de 99 artículos fue aprobada por el Monarca en virtud del siguiente Real Decreto: «El Rey: Don José Patiño mi Intendente General de Marina De España, y Presidente de la Casa de Contratación á las Indias. Habiendo sido mi



Guardia marina Quirico Aristizábal y Sequeira (1791-?). Museo Naval, Madrid.

Real Ánimo que en virtud de las facultades y órdenes que os fueron concedidas establecieseis una compañía de juventud ilustre de estos mis Reinos con el nombre de Guardias Marinas, y para su educación y enseñanza una academia donde pudiesen aprender las ciencias y facultades matemáticas, la cantidad discreta, geometría, trigonometría cosmografía, náutica, maniobra, fortificación militar y teoría de la artillería y de la construcción de navíos, poniéndoles maestros capaces para su logro por ser tan conveniente, y de mi servicio, que la nobleza de estos mis Reinos sea instruida en las referidas cien-

cias y facultades y habilitada con mayor fruto á obtener empleos correspondientes en mis Armadas y Ejércitos. Tuve por conveniente aprobar los fundamentos, y reglas, que habéis observado en su formación é instituto y las ordenanzas hechas en todo lo perteneciente a su establecimiento, régimen, subsistencia, enseñanza, y servicio que deben hacer los Guardias Marinas embarcados en mis Armadas ó Escuadras como también la cantidad de Oficiales que debe tener esta Compañía...»

El artículo 1.º de dicha *Instrucción* determinaba que:

«La Compañía de Guardias Marinas ó Cadetes entretenidos deberá componerse y ser completa de un Capitán, de un teniente y Alférez, y del número de Brigadieres correspondientes á el que formase el todo de la Compañía y

debiendo ser la Brigada á lo menos de cincuenta Guardias Marinas asimismo tener cada una cuatro Brigadieres y ocho Subbrigadieres». Los brigadieres y subbrigadieres se elegirían entre los mismos guardias marinas. Otros artículos disponían las circunstancias a concurrir en los aspirantes a guardias marinas; así, el 15 decía que:

«Para ser admitidos en esta Compañía deberán dar Memorial a S. M. y obtener su Real Decreto, para que se les asiente su plaza en los oficios de la Armada, que residen en Cádiz, y á este fin deberán presentar el Decreto de S. M., el Ministro o Intendente á quien estuviere encargado por razón de su empleo, y orden de S. M., á fin de que visto su Real Decreto, y examinadas las circunstancias que deben concurrir le mande dar entero cumplimiento».

El 16 determinaba: «Las circunstancias que debe tener un Guardia Marina para ser asentado y admitido, en la calidad de Hijodalgo á el uso de España, ó hijo de Capitán inclusive arriba y la prueba deberá presentarse al mismo tiempo que el Decreto de S. M., y como ésta debe consistir en información ó certificación de donde fuesen naturales, éstos serán siempre responsables del instrumento que diesen para la referida prueba, el cual deberá citarse en el asiento, y quedar en los oficios de Marina, juntamente con el Decreto de S. M.».

El guardia marina, estando en tierra, tenía una asignación de 15 escudos de sueldo al mes, y ración y media de pan diaria. De este sueldo, 30 reales de vellón, correspondientes a la «gran masa» —masa o masita—, eran descontados para el vestuario, que se les suministraba de dos en dos años, siendo de notar que el primer vestuario se les daba *graciosamente* a éstos al sentar plaza.

La Compañía disponía de una academia, con su director y maestros de facultades; contando el establecimiento con salones-clases.

La instrucción militar (ejercicios y manejo de armas, evoluciones militares y manejo práctico de la artillería) corría a cargo de sus oficiales, contando además con maestros para la enseñanza teórica y práctica de las distintas materias, incluidas la esgrima y la danza.

En cuanto al plan de enseñanza, los guardias marinas «*se juntarían* diariamente, acompañados de sus Oficiales, para oír la Santa Misa, sobre las seis ó las siete de la mañana, según la estación del año; de allí saldrían todos juntos, con sus Oficiales, pasando a la Academia, una hora más tarde, en la sala de Matemáticas». Todos los Oficiales, Maestros y Guardias Marinas seguían el mismo horario; asistiendo, durante dos horas, a la clase de Matemáticas que el Maestro explicaba. Acabada esta clase, los caballeros guardias marinas «saldrían, dividendose entre grupos: el primero iría á la sala de Artillería; el segundo, á la de Armas, y el tercero, á la de Danza, en cuyos ejercicios se emplearían durante otras dos horas, alternando en ellos todos los días, para que todos fuesen igualmente instruidos en dichas profesiones y habilidades.

»Por las tardes, los Cadetes, siempre acompañados de sus Oficiales, volvían a la Academia y, con arreglo a un horario previsto, se ejercitaban en el manejo del fusil y evoluciones militares, durante una hora, empezando a las dos o tres de la tarde, según la época del año; a continuación, y una vez terminado el ejercicio de fusil, pasaban los Guardias Marinas a la sala de construcción de *vageles*, en donde el Maestro, durante dos horas, les explicaría el uso, práctica, construcción y maniobra de las *naos*.

»Las Horas de estudio y ejercicios en cada período de seis meses —con la única diferencia de empezar una hora antes o después— serían las mismas para todos los Cadetes, y los Oficiales nombrados los deberían conducir a sus casas por la mañana y por la tarde.

»Los Guardias Marinas no se alojaban todos juntos, y por motivos particulares, falta de alojamiento u otras causas, se les permitía vivir en casas de parientes o en otras, encargándose a uno de los Oficiales de la Compañía, que tuviera conocimiento y relación de las casas en que habitaban los Cadetes, y de los dueños de ellas, que se interesase en su modo de vivir, visitándolos las veces que juzgase convenientes.

»Dos veces por semana, el Oficial a cuyo cargo estuviese el cuidado de aseo y limpieza de los Guardias Marinas, les pasaba revista de vestuario.

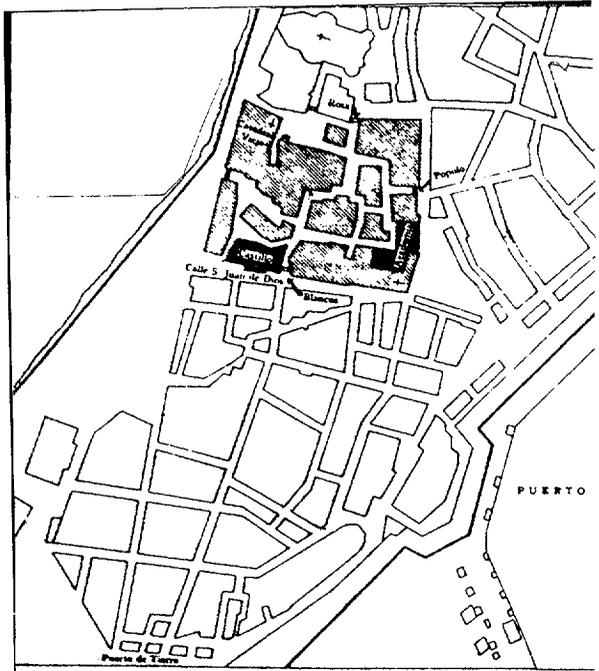
»En el verano no se permitía a éstos estar fuera de su habitación después de las nueve de la noche, y en invierno, después de las ocho; y si se les encontraba pasadas estas horas, eran conducidos al Castillo o casa destinada para habitación de los Guardias Marinas por las patrullas de la guarnición, para ser entregados al Oficial que asistiera en ella, a fin de que los pusiese presos y se les castigase por el Comandante de la Compañía su desobediencia, según el motivo de estar fuera de casa, del que se informaría». Esta descripción de la vida de los caballeros guardias marinas se la debemos al ilustre almirante e historiador Julio F. Guillén Tato. Desde el momento de su fundación, año 1717, la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas fue considerada como Tropa de la Casa Real, constituyendo Cuerpo; esto lo demuestra el que los empleos de capitán, teniente, alférez y ayudante fueron siempre desempeñados por generales y jefes de superior graduación respectivamente a estas denominaciones. El capitán fue siempre un jefe de escuadra o teniente general, y, cuando en determinado momento fue coronel, lo fue el infante Don Antonio, hermano del rey Carlos IV. También, recordemos, en las varias operaciones de guerra en que ésta intervino, lo hizo en vanguardia, con las mismas preeminencias que las fuerzas de Reales Guardias Españolas y Walonas (Tropas de la Casa Real), alternando con ellas en determinadas ocasiones. El primer capitán de la Real Compañía fue el entonces brigadier de los Reales Ejércitos don Luis Dormay, que ejerció su mando desde el 1 de abril de 1717 hasta su fallecimiento, de teniente general, el 23 de febrero de 1737; como teniente, con el grado de coronel, el capitán de caballos don José Marín, que años más tarde (el 12-2-1749) sería nombrado capitán de la Compañía; para alférez, se designó al entonces

capitán don Juan José Navarro de Viana. Huelgan comentarios sobre el que después sería Marqués de la Victoria, quien, aunque procedente del Ejército de tierra, llegó con el tiempo a alcanzar los más altos puestos de la Real Armada, hasta ser el primer capitán general de ella. El primer director que tuvo la Academia, desde el 1 de abril de 1718, y maestro de facultades matemáticas fue don Francisco Antonio de Orbe.

Este mismo año de 1717, apenas transcurridos unos meses de la fundación de la Compañía, embarcaron cien guardias marinas, a las

órdenes de su alférez don Juan José Navarro, que iba también como 2.º comandante en el navío *Real*, que formaba parte de la expedición para la reconquista de Cerdeña. Actuó la Compañía como unidad militar, distinguiéndose notablemente en la toma de Caller (Cagliari), con Navarro a la cabeza. Acabada victoriosamente esta campaña, regresó la expedición a Barcelona; por cierto que, al regreso, se inició un incendio a bordo del navío, en el que se puso a prueba el temple y arrojo de los caballeros guardias marinas.

Fue en este viaje donde se afirma y consolida el amor a la Marina de don Juan José Navarro, decidiendo especializarse y prepararse para ingresar en la Real Armada. Echando de menos textos apropiados para el estudio de cuanto se refiriera a la Marina, y «con la ayuda de la Geometría y dibujo á fin de probar si podía adelantar algunas noticias más que pudieran ser útiles al servicio del Rey y al de Nación» (carta al secretario de la Real Academia Española), emprendió la traducción de textos extranjeros, procurando adquirir cuantas obras antiguas y modernas hicieran referencia a la Marina; y no satisfecho con esto, «tuvo la constancia de asistir durante un año, a las clases de un contra maestre y a las del primer práctico de los arsenales, siendo fama que hizo construir un pequeño navío a la vista».



El barrio del Pópolo, en Cádiz, con el castillo y Academia de los Guardias Marinas (siglo XVIII).

Años más tarde, y en un discurso dirigido a Carlos III, entre otras cosas le recordaba que: «Diez y ocho años estuve adiestrando la Compañía de Guardias Marinas en el ejercicio del fusil y evoluciones. Todos los que han visto hacer en público este ejercicio extranjeros y patricios, han confesado que no había en Europa tropa alguna que las igualase, pues sin toque en caxa, voz ni señal, hacía el manejo del arma y evoluciones de por sí solas de aplauso general. Y V. M. pudo ser testigo cuando con su Augusto Padre y Real Madre lo vieron practicar en la plaza de Cádiz, con el concurso de todas las naciones de Europa»; fue esta visita el 21 de marzo de 1729. También, con este motivo, hubo «una vistosa demostración de las habilidades de los Guardias Marinas y hasta de los Profesores: esgrima, danza real, etcétera».

Es indudable el mucho cuidado que, desde un principio, se tuvo en la elección de los que habían de formar los cuadros de mando y profesorado de la Real Compañía, procurando contar siempre con un personal selecto; recordemos, entre otros, a Jorge Juan, Tofiño, Mazarredo y un largo etcétera. Del resultado de la formación que ésta daba a los futuros oficiales de la Real Armada tenemos numerosos ejemplos, veamos uno entre tantos: apenas contaba veintiocho años de vida la Real Compañía, cuando en el seno de la Real Academia de Ciencias de París se produjo un acalorada discusión que, como veremos, añadió una fama imperecedera a la Real Compañía de Guardias Marinas.

Con motivo de la medición de un arco de meridiano que pasaba por el Ecuador en el Virreinato del Perú, a la sazón del dominio español, por una comisión de la Real Academia de Ciencias de París, el monarca francés, Luis XV, solicitó del español, Felipe V, permiso para que ésta pudiera efectuarlo. Accedió éste y queriendo «reservar para sí y para España algo de la gloria que resultase de esta investigación», ordenó se eligiese a dos personas idóneas para esta misión de acompañar a los sabios franceses (entre éstos Godin, Bouger y La Condamine), misión que por su importancia científica e internacional acarrea una gran responsabilidad.

Fue el mismo Rey quien se fijó en el Cuerpo General de la Armada, que a la sazón contaba con un buen plantel de oficiales científicos. De quién fue el que designó para esta misión a los caballeros guardias marinas don Jorge Juan y Santacilia y don Antonio Ulloa y de la Torre-Guiral, únicamente se sabe que, para cumplimentar esta orden, se dirigió al capitán-comandante de la Real Compañía, a fin de que fuera él quien designase a dos de sus individuos. En efecto, fueron los ya citados, pero para evitar suspicacias por parte de los sabios y «maduros» franceses se les dio el grado de teniente de navío.

Embarcados en la fragata *Incendio*, que, en conserva con el navío *Conquistador*, zarparon de Cádiz el 28 de mayo de 1735, arribaron, por el mes de julio, a Cartagena de Indias, donde se reunieron con los académicos franceses, quienes en un principio los recibieron con cierta frialdad, espe-

cialmente Godin, que, en carta al presidente de la Real Academia de Ciencias de París, se quejaba de «haberles enviado dos pigmeos, cuando estaba seguro de haberse dirigido a una nación donde no lo entenderían ni los hombres»; se equivocó Godin. Nueve años duró la comisión y, en ese tiempo, lo tuvieron sobrado los sabios franceses para admirar la valía en todos los aspectos de los dos jóvenes guardias marinas (tenientes de navío para ellos) que, con el tiempo, adquirirían fama universal, especialmente Jorge Juan, que de Euclides, sobrenombre con que le conocían sus compañeros, pasó a ser el Sabio Español, a juicio del mundo de su época.

Por el año de 1748 se publicaron las *Ordenanzas para la Armada Naval*. Fue entonces cuando se regulariza la vida y estudios de nuestros caballeros guardias marinas, que anteriormente no tenían la condición de permanente debido a «las variaciones y mejoras que la práctica aconsejaba»; es ahora cuando se da un carácter regularizador y permanente a todo. Es interesante hacer una exposición, con algunos comentarios referentes sólo a lo propio de la Enseñanza Naval; al Tratado 7.º, *De la Compañía de Guardias Marinas*, que consta de 270 artículos, agrupados en ocho títulos; son éstos:

«*Título I.* De la formación y destino de esta Compañía; facultades y funciones de los Oficiales encargados de su gobierno.—*Título II.* De las circunstancias que han de concurrir en los que se admitan por Cadetes en la Compañía de Guardias Marinas.—*Título III.* Del prest, raciones que en tierra y embarcados han de gozar los Guardias Marinas, su vestuario y armamento.—*Título IV.* Del gobierno y régimen interior de la Compañía de Guardias Marinas.—*Título V.* De los Maestros destinados á la enseñanza de los Guardias Marinas.—*Título VI.* De los ejercicios de la Academia.—*Título VII.* De los exámenes y premios.—*Título VIII.* Del servicio de los Guardias Marinas a bordo de los vaxeles».

Fundada la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas «con el fin de crear en la Marina oficiales de inteligencia, capaces de mandar con acierto las escuadras», desde un principio ésta estuvo constituida, además de por los ya citados, por un capellán, cuatro músicos y dos tambores, además de los correspondientes profesores y maestros.

Uno de éstos, el principal de Matemáticas, con otros dos a sus órdenes, era el director, que además de tener a su cargo la parte pedagógica proponía y examinaba a los aspirantes a profesores. Los maestros era generalmente civiles, aunque también polían serlo oficiales de la Armada o del Ejército; aunque la plantilla era de diez, este número, eventualmente, podía aumentarse cuando hubiera individuos «de particular habilidad en las facultades matemáticas», o uno de los de plantilla pasase a otro destino, ocupando aquél su vacante. Todos ellos estaban subordinados al capitán-comandante, gozando del «fuero militar». Los brigadieres y subbrigadieres eran designa-



Retrato del aspirante de Marina Francisco Suardfáz y Valdés. Óleo sobre lienzo pintado en 1887 por Salvador Martínez Cubells (1845-1914). Depósito del contralmirante ingeniero don Carlos Casajús Díaz.

dos por el capitán-comandante, recayendo en «aque- llos alumnos dotados del ascendiente moral suficiente para imponerse á sus compañeros, de una correc- ción exquisita y de una aplicación ejemplar»; eran considerados dentro de la Compañía como tales oficia- les, ejerciendo fuera de ella, y en concurrencia del servi- cio, mando sobre todos los de la Armada y del Ejército no graduados; sustituían a los ayudantes, que «alterna- ban por semanas en las asis- tencias á las clases para cuidar del orden y en las que se daban de la parte militar cuando el comandante lo ordenara»; en algunos casos recaía en ellos el mando de la Compañía, aunque sin ejercer «actos de jurisdic- ción sobre los maestros que, en este caso, se hallaban subordinados al Comandan- te del Departamento, acatan- do todas las disposiciones referentes a la enseñanza, que no fueran contrarias a las Ordenanzas que diere el Director.»

La Compañía se hallaba dividida en cuatro brigadas, cada una con un brigadier y dos subbrigadiers «que cuidaban de la decencia y aseo de sus compañeros, así como de que tuviesen en sus cuartos todo lo necesario para este fin», y también de pasar lista todas las noches, a la vuelta del paseo, a los ocho en invierno y a las nueve en verano, dando parte de ello al ayudan- te de semana. Tanto éste como los demás oficiales de la Compañía tenían como obligación el interesarse por la vida particular de los guardias mari- nas, «observando fueran sus diversiones honestas y lícitas, lo mismo que sus hábitos dignos de la buena crianza que correspondía a su cuna y al Real

Aprecio que disfrutaban», prohibiéndoseles, bajo los más severos castigos, el fumar y mascar tabaco. Cuando los delitos eran de alguna gravedad, como la reincidencia, para evitar el mal ejemplo, el culpado podría ser separado del servicio, formando la Compañía, ante la cual sería degradado «quitándoles a su vista el uniforme por un tambor».

Desde un principio el internado fue riguroso; pero al ampliarse las clases y hacerse algunas reformas para laboratorio y biblioteca, quedó reducido el cuartel, teniendo que autorizarse el que algunos vivieran fuera de él, «siempre que fuese en casa de gente conocida y menudeando los brigadieres las rondas á su alojamiento», tanto de día como de noche, castigando con rigor a los que a deshora se hallasen fuera de ellos, especialmente si se averiguase que «para este fin se hubiesen disfrazado». Con todas estas recomendaciones se pretendía «llevar al Guardia Marina por un camino honrado como su uniforme y noble como su profesión, debiéndose tratar entre sí, con la urbanidad propia de caballeros y huir de toda compañía baja y plebeya que disminuyese la estimación de la gente, que á toda costa habían de conservar con reputación y honor».

El armamento era: «fusil, cacerina, frasco y porta frasco, bayoneta y espadín, para cuyo entretenimiento había un Maestro Armero». Únicamente se les entregaban armas a la Brigada que iba en la Capitana; el espadín, con su tahalí, pasaba a ser de su propiedad. Los oficiales mayores, que así se denominaban al capitán, teniente, alférez y los ayudantes, llevaban gola y espontón, con el extremo dorado.

La Compañía completa únicamente formaba en parada con ocasión de visita al cuartel de personas Reales o de su inspector nato, el comandante general, y «fuera de los bajeles de guerra no se la podía emplear como instituto armado, sino por orden especial, en cuyo caso, bien en guerra ó en paz, se la destinaba al puesto más correspondiente al lustre de la condición de los caballeros que la integraban». Por Real Orden de 18 de septiembre de 1719 se concedía a la Compañía las mismas preeminencias que gozaban los Reales Guardias de Corps: formar en cabeza de todos los cuerpos; alternar en la guardia de las Reales personas a bordo, etcétera. Para su ingreso, los aspirantes se inscribían en una lista; «al finalizar cada curso ocupaban los vacantes por la antigüedad de inscripción, teniendo preferencia los hijos de marino y aquellos que se habían distinguido anteriormente por su asistencia a las clases...»

Las asignaturas que se explicaban en la Academia eran: Aritmética, Álgebra, Geometría elemental y superior; las dos Trigonometrías; Cosmografía; Navegación; Geografía; Mecánica; Artillería; Construcción naval; consideraciones principales, accesorios y de adorno. «Agrupadas en cuatro clases. Con el fin de formar oficiales hidrógrafos, se concedió mucha importancia al dibujo. A la instrucción militar, idiomas y esgrima, consideradas

como accesorias, «asistían todos los Guardias Marinas, pero, dados ya de alta, a la primera sólo asistía una brigada, por turno. Para el servicio de guardias, se dividían en tres grupos, o dos si estaban así los oficiales, y en ellos tenían mando sobre la gente, tropa, oficiales de mar o pito y los sargentos; montaban guardia en la antecámara con espadín...». Durante su permanencia a bordo, perfeccionaban prácticamente los conocimientos adquiridos en la Academia, «para lo que estaban encomendados al primer Piloto», tenían cada uno su destino a bordo y puesto de combate, perteneciendo al más antiguo, brigadier, subbrigadier o cabo, la custodia de la bandera, «con instrucciones de no arriarla sin orden verbal o escrita de su Comandante». Se alojaban en la denominada «camareta de guardias marinas».

El año 1757 es nombrado don Jorge Juan capitán de la Compañía; emprendió éste la tarea de dotarla con nuevos y modernos textos y «más a vista de lo exhausta que encontré la Academia de libros precisos para la enseñanza y de lo mucho que tiene que trabajar un Director para dar á luz los tomos necesarios; gustoso me he dedicado a partir con él el trabajo de estas obras, y mucho más lo estaré si sirvieran... para formarse vuestras mercedes oficiales tan completos como el Rey desea...» (Jorge Juan: *Tratado de Navegación*).

Por el año 1769, siendo capitán de la Compañía don Antonio Posada, fue trasladada a la Isla de León, a la casa conocida por del «Sacramento»; ya instalada allí y siendo capitán de la misma el teniente general don Francisco Javier de Winthuysen, ordenó éste abrir, por el año 1774, los *Libros Maestros Generales para la Compañía de Caballeros Guardias Marinas*, así como dispuso se duplicasen todas las disposiciones para el régimen y otras varias con las que se pudiera formar un historial del Cuerpo.

El gran incremento que iba tomando la Armada y, como consecuencia, la insuficiencia de oficiales, obligó a una subdivisión de la Real Compañía; en efecto, por una Real Orden de 13 de agosto de 1776 se dispuso la creación de otras dos Compañías en los Departamentos de El Ferrol y de Cartagena, con una organización idéntica a la de Cádiz. Duraron estas tres Compañías hasta el 26 de septiembre de 1834, en que se dispuso se refundiesen estas tres Compañías en una sola, en San Fernando (Cádiz).

Años más tarde vino a reorganizarse con la denominación de Colegio Real y Militar de los Caballeros Guardias Marinas, cuyos colegiales debían alojarse en La Carraca; escasa vida tuvo este Colegio, ya que fue suprimido por Real Orden de 22 de enero de 1828, disponiéndose que «los jóvenes que pretendiesen servir de Guardias Marinas, deberían hacer sus estudios particularmente hechos, probar su suficiencia ante una Junta de jefes de la Armada que los examinase en la capital del Departamento de Cádiz, y que, una vez aprobados, habían de recibir seguidamente la orden de embarco», quedando en lo demás subsistente dicho Reglamento.

El Colegio Naval Militar

Fue inaugurado éste el 8 de marzo de 1845; tuvo su alojamiento en la población de San Carlos, fue su autoridad principal, en calidad de inspector, el director general de la Armada, y subinspector el capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz. El número de alumnos que tenía señalado en un principio fue de 80, 65 de número y 15 supernumerarios, «costeando el Estado seis plazas gratuitas para hijos de oficiales de la Armada cuyos padres hayan muerto en combate ó naufragio». La edad de ingreso estaba comprendida entre los trece y los quince años de edad, «pero los hijos del Cuerpo desde teniente de navío para arriba, los que pertenecen á clases análogas de los cuerpos auxiliares y los de oficiales del Ejército desde teniente coronel inclusive pueden verificarle desde los doce cumplidos». La permanencia en el Colegio era de tres años, recibiendo los aspirantes «una adecuada instrucción facultativa y militar», ascendiendo después a Guardias Marinas, los cuales embarcaban «desde luego en buques de guerra» para continuar su aprendizaje. Había además «cursos de estudios mayores», también con una duración de tres años, «con objeto de proporcionar á la Armada oficiales científicos, astrónomos al Observatorio de San Fernando, hidrógrafos y oficiales al estado mayor de artillería de Marina».

Recordemos que, para el ingreso, si en un principio había que acreditar la calidad de noble, después debían hacer constar en su expediente que «toda la familia, por ambas líneas, está considerada como honrada, sin que sobre ella haya recaído nunca nota que la infame según las leyes vigentes», que era lo que, suprimidas las pruebas de hidalguía, se llamaba de «limpieza de sangre».

En el mes de julio de 1855 se publicó un nuevo Reglamento. En él se fijaba la edad de ingreso entre los once y los catorce años de edad, «debiendo examinarse también de primero y segundo semestre los que tuviesen doce y trece años, respectivamente».

Aprobados los exámenes y en posesión de la carta-orden de Guardia Marina, embarcaban en la corbeta de instrucción *Isabel II*, donde, después de cuatro años de embarco y previo examen, ascendían a Guardia Marina de 1.ª clase, repartiéndose por los buques de la Escuadra «hasta que tenían vacante de Oficial, que marchaban de nuevo al Colegio Naval a examinarse para su ascenso a Alférez de Navío, siempre que tuviesen seis años de embarco en buques armados».

En tres etapas podemos dividir la enseñanza naval que recibían estos futuros oficiales; la primera de base y teórica, aunque no se escatimaba tampoco la práctica; comprendía los años de permanencia en el Colegio, con las materias allí estudiadas. La segunda, embarcados como guardias marinas de 2.ª clase, en que ya tienen consideración como de último oficial con una enseñanza teórica-práctica y la tercera, en los buques de la Armada, como

Guardias Marinas de 1.^a clase, donde consolidan todas las enseñanzas recibidas y los hacen aptos, una vez superado el examen en el Colegio Naval, para el ascenso a oficial.

El 10 de marzo de 1867 y debido al gran número existente de Guardias Marinas, «que hacía dudoso el porvenir de la carrera», se suspendió temporalmente la admisión de aspirantes; la Real Orden que lo dispuso, prometía «reformular lo existente». En efecto, dos años más tarde, un Decreto del Regente del Reino, de fecha 10 de septiembre de 1869, siendo ministro de Marina don Juan Bautista Topete y Carballo, creaba la...

Escuela Naval Flotante

A bordo de la fragata *Asturias* (que hasta la proclamación de la primera República ostentó el nombre de *Princesa de Asturias*), fondeada en la bahía de El Ferrol, frente a la Graña.

Inaugurada con la solemnidad que el caso requería, fue su primer comandante-director el capitán de navío don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, aunque durante los primeros meses interinó el cargo el segundo, capitán de fragata don Siro Fernández. En cuanto al número de aspirantes, en el principio fue de 50, si bien varió varias veces, según las necesidades del Escalafón; en junio de 1873 se fijó en 80.

La edad de ingreso estaba comprendida entre los quince y diecisiete años de edad, exigiéndose además una «probada robustez y buena conformidad física» y aprobar una serie de asignaturas necesarias en el estudio previo de la carrera. Ya aprobados como aspirantes, debían éstos cursar un año embarcados en la *Asturias*, con prórroga de seis meses para los que perdiesen curso y expulsión si reincidían. Con arreglo a lo determinado por el Almirantazgo en 14 de agosto de 1817, se publicó, con carácter provisional, al año siguiente un Reglamento que anuló los anteriores. Por éste, las asignaturas de Historia Universal y de España y Geografía deberían aprobarse en los Institutos de 2.^a Enseñanza, y por oposición las de Aritmética, Álgebra, Geometría, Trigonometría, Topografía, Geometría descriptiva, Dibujo natural y topográfico y Francés; la edad de ingreso estaba comprendida entre los trece y diecisiete años. La permanencia en la *Asturias* de los aspirantes sería de dos años, divididos en cuatro semestres, que comenzaban en los primeros días de enero y julio de cada año.

Los premios que se concedían a los aspirantes por su comportamiento y buenas notas en los exámenes consistían en libros o instrumentos náuticos, y los castigos en amonestaciones, «mesa de corrección», plantones, cofas, etcétera, y por último la expulsión.

Ya ingresados en la Escuela, deberían tener en cuenta como principales deberes los siguientes puntos:

«1.º La más absoluta subordinación, obediencia y respeto á los Jefes y Oficiales de la *Armada* y á todos aquellos á cuyas órdenes han de servir en el transcurso de su carrera. 2.º Amor sincero á la profesión que han elegido voluntariamente y al Cuerpo que deben pertenecer después. 3.º Convencimiento íntimo del deber que contraen de sacrificar su existencia siempre que el servicio lo requiera. 4.º Obligación de conservar á toda costa el honor y la reputación de la Corporación á que pertenece con su pundonoroso comportamiento, acreditada suficiencia, modales decorosos y conducta acrisolada».

Declarados Guardias Marinas, embarcaban seguidamente, a fin de continuar sus estudios teóricos-prácticos, tres años como Guardias Marinas de 2.ª clase y uno como Guardias Marinas de 1.ª, antes de ser promovidos a oficiales, cuyos exámenes tenían lugar precisamente en la Escuela Naval Flotante.

Anualmente había exámenes, anotándose el resultado en el historial del interesado con los conceptos de Muy Aprovechado, Aprovechado, Mediano y Malo.

«El examen para optar á la 1.ª Clase, independiente del anual anterior, lo sufrían al cumplir tres años de Guardias Marinas, y se limitaban á investigar prácticamente sus conocimientos en el nuevo servicio que, según reglamento, estaban llamados á desempeñar, y su aprovechamiento por medio de la revisión de sus diarios y trabajos. Una vez efectuado por el comandante y oficiales esto último, se les examinaba á continuación del conocimiento completo de la organización del servicio interior á bordo de los buques de la Armada; y, una vez dispuesto el en que se hallaba á son de combate, explicaba y mandaban ante la Junta, todos los ejercicios militares y marineros, así como las faenas de mar y puerto. Los que no resultaban aptos para desempeñar el servicio de Guardias Marinas de 1.ª podía repetir el examen cuantas veces quisieran.»

El examen para oficial, que tenía que ser precisamente en la Escuela, era una especie de reválida, teniendo un carácter teórico-práctico; las puntuaciones eran iguales a las ya citadas y «según la materia y su importancia...».

Muy poco varió este Reglamento con los que le sucedieron hasta la clausura de la Escuela, siendo de notar el aumento de tres brigadieres y un semestre, en el de septiembre de 1888, y la distinta distribución de las asignaturas principales; el que le sucedió, y fue el último, aumentó otro semestre, agrupados en tres cursos, siendo las asignaturas principales diarias. Dos veces por semana efectuaban ejercicios militares y marineros, esgrima y gimnasia, realizando también ejercicios de foguero y tiro al blanco «con todas las armas que había en la Escuela».

La corbeta *Nautilus*

Comisionado, por el año 1886, el teniente de navío de 1.ª clase don Fernando Villaamil para la adquisición en Londres de un velero, con objeto



Cuerpo general de la Armada, año 1862: alférez de navío, teniente de navío, capitán general, capitán de navío y guardia marina, con uniforme de gala de verano (Museo Naval).

de transportar a España un cargamento de torpedos, explosivos y otros materiales de defensa submarinas, adquirió el *Carrick Castle*, que fondeó en Cádiz, en los comienzos de dicho año, permaneciendo allí durante cierto tiempo, desmantelado y sin destino, hasta que el capitán de fragata don José de la Puente, que habría de ser su primer comandante, propuso a la superioridad su reestructuración y adaptación como buque-escuela de Guardias Marinas. Aceptada la propuesta, quedó listo para fines docentes por el año 1888.

Años más tarde lo mandaría el después heroico capitán de fragata don Fernando Villaamil, ya citado, «infatigable organizador y tenaz partidario de la enseñanza a flote» que logró convencer al ministro de Marina, lo era a la sazón don José M.^a de Beránger, de «la conveniencia de una visita de Australia ó países lejanos, atravesando grandes extensiones de mar, que heriría la imaginación de los jóvenes Oficiales y Guardias Marinas, con el aliciente de ver lejanos puertos y regiones; terminaría esta instructiva expedición completando el viaje hasta la circunnavegación... ideales que acrecerían los que por su edad y entusiasmo sirven en la Marina».

Fue éste el origen de la corbeta *Nautilus*, nombre con que se bautizó el antiguo velero, buque-escuela de Guardias Marinas que durante más de veinte años instruyó en su seno a varias generaciones de futuros oficiales de nuestra Armada.

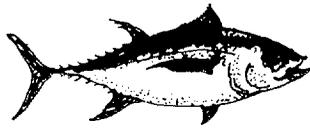
Los estudios que se cursaban a bordo eran, en primer lugar, la navegación y maniobra y el resto casi igual a los que ya hemos expuesto. La dotación se componía de un comandante, capitán de fragata; un segundo comandante, teniente de navío de 1.ª ; 9 oficiales; 31 guardias marinas; 13 entre clases y Maestranza; 85 marineros; 40 aprendices marineros y 7 criados particulares.

De la valía y fama que adquirió nuestra *Nautilus*, digamos que varios gobiernos suramericanos, «a la vista del fructífero aprendizaje que en la corbeta se daba», obtuvieron del español su autorización para que embarcaran en ella sus guardias marinas, agregados a los nuestros; fue Chile el primero, siguiéndole después Perú y otros.

Por el año 1900 se creó la clase de alférez de fragata alumno, que en la Escuela de Aplicación radicada a bordo del *Lepanto* cursaban las especialidades de artillería, electricidad, torpedos y defensas submarinas.

Fue ésta la Enseñanza Naval en nuestra Patria hasta el año 1913, en que se inauguró, en San Fernando, la Escuela Naval Militar, que en la actualidad se halla en Marín (Pontevedra).

José FERNÁNDEZ GAYTÁN

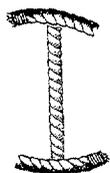




El *Hespérides* frente a la Base Antártica Juan Carlos I, isla Livingston. Foto: Francisco Lara.

LA FORMACIÓN DE LOS OFICIALES DE LA ESCALA SUPERIOR DEL CUERPO GENERAL DEL PRÓXIMO SIGLO

Preámbulo



NEXORABLEMENTE nos acercamos al año 2001, que supondrá la entrada de la humanidad en el siglo XXI. Las estructuras de nuestra sociedad y de nuestro Estado se están preparando para ello y para lo que ocurrirá antes, en 1998: el Tratado de la Unión Económica y Monetaria.

En este marco y ante esta situación, el Ministerio de Defensa también se está preparando ante los grandes retos que el Gobierno le ha encomendado, que no son otros sino la profesionalización de las Fuerzas Armadas y la plena integración de nuestro país en la estructura de la Alianza Atlántica. Estos retos, que son los más destacables de la política del Ministerio para los albores del próximo siglo, se hacen más significativos al estar enmarcados en una política de franca austeridad de recursos económicos.

La Armada, siguiendo las pautas de austeridad que marcan el Gobierno y el Ministerio, está haciendo un esfuerzo notable para la adquisición de nuevos medios materiales: está en marcha la construcción de los nuevos cazaminas, del buque dique anfibia, la adquisición de los aviones AV8B PLUS, se ha autorizado la construcción de las fragatas F-100 y parece que finalmente se va a aprobar la construcción de un segundo buque anfibia. Todas estas unidades estarán plenamente operativas entre la fecha actual y el año 2005.

¿Quiénes serán los oficiales que manejen y operen estas modernísimas unidades? En su mayoría los que actualmente estamos en servicio; pero también, y cada momento que pase más, los oficiales que se incorporen al escalafón en los próximos años. Tampoco hay que olvidar que los oficiales que hoy se están formando constituirán la elite rectora que en el futuro dirija los caminos de la Armada.

La Academia de la Real Compañía de Guardias Marinas, fundada en 1717 por Patiño y actualmente ubicada en Marín con el nombre de Escuela Naval Militar, es el centro encargado de la formación de los oficiales que nutrirán a éstas y a las sucesivas unidades que se vayan construyendo.

Se puede afirmar, sin lugar a dudas, que la Escuela Naval Militar dispone de una amplia experiencia en la formación de oficiales, avalada por doscientos ochenta años de ejercicio de esta labor, y que en este tiempo se ha ido adaptando a los distintos cambios que el paso del tiempo ha generado. Primero fue la adopción de los sistemas de propulsión independiente del viento, después la evolución de la artillería, las armas submarinas autopropulsadas, la introducción de los calculadores en los sistemas de armas, los radares, los sonares, los equipos de comunicaciones, las aeronaves embarcadas, la rápida evolución de la táctica, los sistemas de combate, etcétera.

La entrada en servicio de estos nuevos sistemas y armas trajo consigo un cambio en los programas y planes de estudios, con la introducción, modificación y supresión de asignaturas y materias.

El último gran cambio en la enseñanza militar de formación de grado superior fue el provocado por la entrada en vigor de la Orden Ministerial 60/92, de 30 de julio, consecuencia de la LOGSE y adaptada a las peculiaridades y necesidades de la enseñanza militar.

La primera promoción de oficiales de la escala superior del Cuerpo General formados de acuerdo con lo establecido en esta O.M. ha obtenido su despacho de oficial el día del Carmen de este año de 1997. Los oficiales con mayor antigüedad y experiencia seremos los mejores jueces de la eficacia de la formación que ellos han recibido, ya que tendremos la oportunidad de compararla con la que en su momento recibimos. Los informes de carácter general que se efectúen sobre la formación de los nuevos oficiales serán el principal medio de «realimentación» que permita corregir los planes de estudio.

Otro apunte que no hay que olvidar es que los oficiales, a partir del momento en que se les entrega el despacho, comienzan a ejercer el mando de hombres, con la dificultad que ello entraña.

A la hora de plantearse el futuro de la formación de oficiales hay que afrontar el reto y ser capaz de responder a las siguientes preguntas, todas ellas referidas al período que se avecina: ¿qué hay que enseñar?, ¿cómo hay que enseñarlo?, ¿cuándo hay que enseñarlo?, ¿quién va a enseñarlo?

En los siguientes párrafos iré analizando las respuestas que, según mi criterio, hay que dar a cada una de estas preguntas.

¿Qué hay que enseñar?

El alumno de la Escuela Naval Militar debe recibir una formación integral, en los aspectos moral, militar, marinero, profesional y humano. Al mismo tiempo, esta formación debe combinar la enseñanza técnica con aquellas enseñanzas no impartidas en los niveles educativos anteriores, buscando la ya mencionada formación integral.

En el aspecto moral, además de las asignaturas académicas que con ello tienen relación, que son: Ética, introducción al Derecho, Derecho constitucional, Historia y Psicología social, tiene una gran influencia el ejemplo de actuación que el alumno vea en sus mandos inmediatos: oficiales destinados en la ENM, profesores, otros mandos de unidades colaboradoras de la ENM, etcétera. En todos ellos, el alumno debe ver la norma que ha de seguir, el ejemplo continuo de actuaciones dentro del respeto al ordenamiento legal al que debe ajustarse cualquier acto de todos los miembros de la institución y, además de este respeto, la rectitud, la ecuanimidad, el honor y la justicia son valores permanentes e invariables que debemos fomentar y estimular en los alumnos.

Así como en los aspectos profesional y técnico, de los que después hablaré, no se reciben, en general, quejas sobre los oficiales que están saliendo de la ENM, sí se reciben críticas constructivas en el aspecto que abarca los valores militares, en lo que se refiere a dedicación al servicio, interés, compañerismo, etcétera. Parece que estos aspectos se han descuidado algo en beneficio de la formación marinera y profesional.

Se dice que hay menos espíritu de compañerismo entre los miembros de las nuevas promociones, que antes estaban unidas como «piñas» y hoy parece que ya no están tan cohesionadas; varias razones se pueden apuntar como causa de ello:

- La menor convivencia entre los miembros de las promociones. No olvidemos que a partir del comienzo del tercer año gozan de régimen de externado, lo que significa que a partir de las siete de la tarde muchos de ellos salen a sus domicilios hasta las ocho de la mañana del día siguiente. Los antes nutridos salones de estudio o camareras del cuartel Almirante Francisco Moreno (que eran foro de conversaciones sobre asuntos escolares, profesionales o particulares) hoy están casi vacíos.
- Por otra parte, se ha fomentado el espíritu individualista al no aplicarse los castigos colectivos tan extendidos anteriormente y que generaban una cohesión del grupo frente a las dificultades.
- Por último, los alumnos no son ajenos a las nuevas reglamentaciones que van a regir sus ascensos en los empleos de oficial superior (ascenso por selección) y desde jóvenes se mentalizan de que aquellos que tengan aspiraciones deben hacerlo mejor que sus compañeros.

Es perentorio estimular el espíritu de grupo y de compañerismo, algo que está al alcance de todos los que estamos en la ENM, fomentando las actividades colectivas en clases teóricas, durante la ejecución de prácticas, en embarques, etcétera y fomentando, asimismo, el incremento del conocimiento entre los miembros de las promociones.

En el aspecto mariner, además de las asignaturas teóricas, la formación que actualmente reciben los futuros oficiales se puede considerar muy buena;

efectúan salidas semanales en las lanchas de instrucción cubriendo puestos de acuerdo con su graduación militar y su capacitación profesional. En estas salidas desarrollan ejercicios variados, desde los más sencillos a principio del curso hasta los avanzados en los que participan todas las lanchas. Además, periódicamente se efectúan salidas nocturnas y muchas de ellas en condiciones meteorológicas adversas, tan frecuentes en estas aguas gallegas. Por último, estas salidas se complementan con las cada día más escasas colaboraciones de buques de la Flota que recalán en esta ría y que se aprovechan en beneficio de los alumnos.

El colofón a estas salidas de formación marinera es el embarque en el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* y los cruceros de instrucción de fin de curso en buques de la Flota.

La característica fundamental de los tiempos actuales, y que previsiblemente se agudice en las épocas venideras, es la definida por los incesantes cambios tecnológicos a los que hay que hacer frente de una manera apropiada desde el punto de vista de la enseñanza. No obstante, no parece apropiado que la ENM, siendo como es un centro de formación, incluya en sus programas de estudio nuevas tecnologías que se van a incorporar a nuestras unidades y que parece más lógico que se estudien en las escuelas de especialistas y de especialidades (enseñanza de perfeccionamiento); pero, eso sí, la ENM debe abrir la mente de sus alumnos y proporcionarles los fundamentos teóricos básicos para que cuando se les explique un sistema de armas/combate/propulsión, les permita abordar por sí solos el estudio y la comprensión de sistemas más complicados (estudio y comprensión al nivel de oficial sin especialidad en la materia en cuestión).

También es cierto que en la actualidad, en quinto curso, se imparten bastantes períodos, en varias asignaturas, que se dedican a la explicación de sistemas de armas y de combate y que deben ir evolucionando en sus contenidos para actualizarse de acuerdo con los nuevos sistemas que hayan entrado recientemente en servicio.

Otra peculiaridad que define los tiempos presentes es la informatización de un sinnúmero de actividades: desde un archivo de datos o documentos hasta una gestión integral de comunicaciones a bordo. Los ordenadores se han metido en nuestra vida y cada día tienen más utilidades tanto a nivel particular como profesional. Este último nivel es el que nos interesa, y todo oficial que salga de la ENM debe ser capaz de dominar el diálogo con el ordenador, saber manejar los programas de tratamiento de textos y operativos fundamentales y adoptados por la Armada y, también, saber moverse en una red local de ordenadores.

Los idiomas son una de las áreas donde más esfuerzo se ha hecho últimamente y donde este esfuerzo debe seguir desarrollándose para no perder lo alcanzado. El nivel de inglés debe seguir, al menos, manteniéndose, como

lengua extranjera más utilizada en el ámbito naval y militar. En lo referente al francés, debe seguir manteniendo su *status* de asignatura optativa en los últimos años de carrera.

Otra técnica que ha experimentado un espectacular avance es la navegación. Las navegaciones astronómica y costera tienen los mismos fundamentos que tenían hace muchos años, siglos incluso, y esta larga permanencia les confiere un *status* de invariabilidad; pero la radionavegación ha sufrido unas modificaciones sustanciales que el oficial recién salido debe dominar: el empleo del GPS como único medio de radionavegación con cobertura global dentro de pocos años exige concentrar los esfuerzos educativos en este sistema, sin descuidar otros que tienen una presencia más anecdótica —inercial, gonio, etcétera—, y aplicaciones más particulares.

Por último, también es necesario adaptar las enseñanzas a la nueva disponibilidad de personal que se nos presenta a corto plazos, Suboficiales de acceso directo, con menos experiencia de los que tenemos ahora. Y en lo referente a marinería, se han dado los primeros pasos para que dentro de pocos años toda ella sea profesional con diferentes problemas, motivaciones, interés y pautas de conducta que las actuales. Será necesario capacitar a los nuevos oficiales para la conducción y el liderazgo de estos nuevos grupos de profesionales.

Es importante señalar que el funcionamiento y rendimiento de las FAS depende cada vez más del buen funcionamiento de las escuelas o academias donde se preparan los oficiales para puestos de gran responsabilidad y que exigen cualidades especiales y grandes conocimientos.

Es necesario combinar los aspectos anteriores con la necesidad de inculcar en los futuros oficiales una sólida mentalidad naval y una adecuada formación física.

¿Cómo hay que enseñarlo?

Todo lo expuesto en los párrafos anteriores debe ser enseñado a los alumnos para conseguir su formación integral; pero, ¿cómo debe ser enseñado?

Las nuevas tecnologías ponen a nuestra disposición medios y procedimientos modernos que deben contribuir a la mejora en la calidad de la enseñanza. Según datos accesibles a todos, el porcentaje de la materia que se asimila está en función del sentido que se emplea, así:

- El 1 por 100 mediante el gusto.
- El 1,5 por 100 mediante el tacto.
- El 3,5 por 100 mediante el olfato.
- El 11 por 100 mediante el oído.
- El 83 por 100 mediante la vista.

Y, particularizado a los estudiantes, éstos retienen:

El 20 por 100 de lo que escuchan.

El 50 por 100 de lo que ven y escuchan.

El 90 por 100 de lo que se dice y se hace a continuación.

La primera herramienta audiovisual, y con capacidad de crear entornos simulados de la que disponemos, es el ordenador. Parece, pues, razonable que las nuevas enseñanzas estén basadas en este instrumento.

En primer lugar, el ordenador multimedia es una herramienta óptima para los profesores, pues les permite crear presentaciones y exposiciones sugerentes, que atraigan la atención y el interés del alumno, donde se combinan las imágenes, los mensajes y los sonidos (más sentidos en juego y, por tanto, más asimilación).

Por otra parte, el ordenador es la base de cualquier simulación de una situación real, pero llevada a cabo en un laboratorio. Permite presentar al alumno problemas que debe resolver como si de una situación real se tratara, algo que ya se viene haciendo en los simuladores.

En un futuro muy próximo, y para ciertas asignaturas, se pueden crear entornos de realidad virtual en los que el alumno se ve inmerso en un escenario ficticio, pero casi real, con la posibilidad de plantearse distintas situaciones muy próximas a la realidad. En algunos centros de perfeccionamiento de Marinas aliadas ya funcionan simuladores de realidad virtual con el consiguiente ahorro de medios. Otra utilidad del ordenador debe ser su aplicación en la llamada «enseñanza asistida por ordenador», consistente en la elaboración de programas que van encaminando al alumno en un progreso en la materia a su ritmo de avance, con la posibilidad de dar pasos atrás para poder reafirmar conocimientos, o de dar saltos hacia adelante para aquellos alumnos más aventajados; en ambos casos los objetivos finales se logran alcanzando un mismo nivel de aprendizaje y de conocimientos.

Este tipo de enseñanza, ya empleada en algunas carreras y asignaturas, sería de aplicación a muchas de las asignaturas que actualmente se imparten en la ENM. En absoluto sustituyen al profesor, que tendrá las labores de inspiración y creación de los programas, convenientemente asesorado; de control del avance de los alumnos; de explicación en el aula; de actualización de programas, de acuerdo con nuevos descubrimientos o avances y de tutorización de sus alumnos.

Esta tutorización, contemplada en la LOGSE y reflejada en la reforma educativa de la enseñanza militar, tiene gran importancia en la enseñanza moderna, aunque por desgracia está bastante desprestigiada por entender la mayoría de los tutores que esta actividad carece de contenido. No es así, pues permite efectuar un seguimiento de los alumnos para detectar las causas de bajos rendimientos, orientaciones de las carreras, problemas de integración, transmisión de experiencias para los desarrollos curriculares, etcétera.

Otra forma de enseñar, y muy útil sobre todo en cursos avanzados y en asignaturas profesionales, es efectuando prácticas a bordo donde se reafirman conceptos enseñados en el aula y contenidos en programas y publicaciones, aprovechando tránsitos de barcos, salidas para ejercicios colectivos y manteniendo los períodos de embarque que existen en la actualidad a la finalización de cada curso.

Dentro de estas prácticas a bordo, son importantes y destacables las prácticas en el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que deben ser mantenidas en este o en otro buque de similares características cuando nuestro entrañable buque-escuela llegue al final de sus singladuras. El conocimiento de la mar, el manejo del personal en situaciones límite, el conocimiento de las peculiaridades y vicisitudes de los distintos escalones del mando —oficiales y suboficiales— que proporciona este buque, así como la contribución a la formación integral de la persona del guardia marina acercándole a otras gentes, culturas y costumbres, difícilmente podría conseguirse en otro tipo de barco que proporcionase una formación más técnica pero menos humana.

En lo que se refiere a los ordenadores, y para conseguir llevar a cabo una enseñanza asistida por éstos, habría que facilitar uno por cada número reducido de alumnos para que, instalados en los estudios de los cuarteles, tuviesen acceso a ellos en todos los períodos de estudio o asueto. Con esto también se contribuiría al mejor conocimiento de estas máquinas por los futuros oficiales.

Por último, y no menos importante, quiero recordar que no sólo se enseña explicando en clase, corrigiendo pruebas de evaluación y tutorizando a los alumnos: hay un factor importantísimo del que todavía no he hablado, que es la ejemplaridad. Los profesores, y sobre todo los profesores militares, de la ENM deben ser modelos permanentes para todos los alumnos. Que éstos vean en aquéllos el ejemplo a seguir en todo: actuación, corrección, pulcritud, justicia, y no sólo en los aspectos profesionales; me atrevería a decir que a la ENM no deben ir destinados aquellos que tengan mayores conocimientos profesionales o técnicos, sino los oficiales más ejemplares e íntegros de los que se disponga, dejando en segundo plano sus conocimientos profesionales pues, al fin y al cabo, estamos formando a futuros oficiales y no a especialistas en sistemas complejos.

¿Cuándo hay que enseñarlo?

La enseñanza de las distintas materias tiene que estar repartida en el tiempo que pasan los alumnos en la ENM. Este reparto debe hacerse con criterios de máximo aprovechamiento.

Así, en los primeros años se debe proporcionar la base que sirva al alumno para obtener aprovechamiento de las enseñanzas de otros cursos. Las asignaturas profesionales, por tanto, serán de poca entidad, dando mayor importan-

cia a la mentalización naval, a la formación marinera y física y a la ambientación en el medio naval, así como a las citadas asignaturas de base.

A medida que se avance en la carrera, es necesario ir incluyendo asignaturas cada vez más profesionales, las cuales deben ir progresando de acuerdo con la capacidad de los medios de los que se disponga y que puedan colaborar al afianzamiento de los conocimientos.

Al mismo tiempo, la maduración de la persona permitirá ir avanzando en el desarrollo de las asignaturas de una forma más progresiva.

Es extremadamente importante una buena coordinación entre los distintos departamentos de enseñanza y el departamento de Instrucción y Adiestramiento, con objeto de ir progresando en las prácticas de adiestramiento a flote de forma simultánea con los contenidos de las asignaturas teóricas.

En otro orden de cosas, la enseñanza en la ENM no se rige por los mismos parámetros que la enseñanza en otros centros educativos del mismo nivel (universidades, escuelas superiores...). Como ya he apuntado al principio, esta enseñanza no se imparte sólo en las aulas o durante las prácticas en las aulas especiales; se imparte asimismo en las guardias, en los momentos de convivencia común, en cualquier acto de régimen interior, mediante el ejemplo antedicho.

Por último, es necesario ser conscientes de que la ENM no es una escuela de perfeccionamiento y, por tanto, la profundidad técnica de los conocimientos que se deben impartir no debe ser muy grande, habida cuenta de que esta labor la desarrollen las escuelas de perfeccionamiento.

¿Quién va a enseñarlo?

En la actualidad, en la ENM existen profesores civiles y militares. Con la reducción de personal que hemos sufrido en los últimos años ha disminuido en gran medida el número de profesores militares, no siendo previsible ni deseable que se reduzca más esta presencia.

La normativa actual sobre profesores obliga a que éstos salgan destinados en la resolución de nombramiento a un departamento de enseñanza o al departamento de Instrucción y Adiestramiento. Asimismo, los destinos de profesorado son destinos de curso de méritos para conseguir una adecuada selección del personal acorde con las necesidades específicas requeridas para cubrir un puesto determinado; lógicamente, estos méritos no son los mismos para un comandante de brigada que para un profesor del departamento de ciencias jurídicas y sociales.

Los profesores militares siguen teniendo encomendadas labores de instrucción y adiestramiento, así como la enseñanza de asignaturas específicamente militares y otras para las que no son sustituibles: no es factible encontrar a alguien no militar que pueda dirigir una instrucción militar o una salida en lanchas de instrucción o dar unas clases de artillería.

Cuando un oficial accede a esta Escuela, normalmente se enfrenta a unas tareas totalmente distintas a las que ha desarrollado hasta esa fecha y para las que puede no estar preparado. Según un estudio del servicio de Ayuda a la Docencia de la Universidad Autónoma de Madrid, se pueden señalar las siguientes dificultades: en sus relaciones con el alumno, con la asignatura, con las tareas de profesor y con el centro y su entorno. Este oficial, si no dispone de una preparación específica para acometer sus labores de profesor, tenderá a refugiarse en la parte técnica de la asignatura que se le asigne, descuidando una visión docente más amplia de la preparación de los alumnos.

Insistiendo en lo ya señalado, el mejor profesor no es el que más sabe de una asignatura, sino el que reúne una serie de características, entre las que están: conocimiento de la materia, ilusión por la docencia, dominio de los métodos y técnicas de la enseñanza y facilidad de llegar a los alumnos.

Estas características no son innatas en la mayoría de las personas: se alcanzan con el tiempo y la práctica; es decir, que para una gran parte de los profesores se obtienen con años de prácticas y de ejercicio docente, para lo cual es obligatorio que el tiempo mínimo de permanencia en destinos de profesorado sea elevado, de acuerdo con lo estipulado en las últimas normativas.

Existen cursos específicos de formación del profesorado, como son el de aptitudes pedagógicas, el de tutorías y el de trabajos académicos dirigidos. El primero de ellos debería realizarse con carácter obligatorio por parte de todos los profesores con antelación al comienzo de las clases que se les asignen, teniendo como servidumbre la ya citada permanencia mínima en el destino.

El tiempo mínimo de permanencia debe serlo en el ejercicio didáctico de la misma asignatura; no sirve estar cambiando de asignatura de un curso para otro, pues en este caso no se están dando las condiciones de permanencia de las que he hablado antes.

Esta permanencia choca con las necesidades de la Armada de cumplir condiciones de mando o función, sobre todo en el empleo de teniente de navío o capitán. Los oficiales que están llegando a la ENM han cumplido o están a punto de cumplir las condiciones de función en su empleo y todavía no han mandado; esta horquilla de tiempo hace que la permanencia de estos oficiales sea pequeña. Se podría solucionar de alguna manera con una mayor flexibilidad de las plantillas, de tal forma que los destinos fuesen indiferentemente de un empleo o del superior, y de esta forma al ascender se pudiesen quedar en el mismo destino.

Otro aspecto que hay que desarrollar es el de los profesores con consideración especial: de número, asociados y eméritos. La legislación actual permite el ejercicio de este tipo de profesores, que permitiría una mayor permanencia en labores docentes por parte de oficiales de conocido prestigio que pueden no estar destinados en la propia escuela o centro.

Como resumen, se puede decir que es necesario seleccionar a los mejores profesionales de los que se disponga, entendiendo como mejores aquellos que

reúnan los requisitos ya apuntados. Se les debe dar la formación necesaria para que puedan ejercer sus labores y se debe garantizar un tiempo mínimo de permanencia.

Resumen

Cuando se habla de la formación de oficiales, en el caso particular de la Armada estamos hablando de la formación militar, marinera, moral y profesional que se va a proporcionar a los futuros dirigentes de la histórica institución que es la Armada.

La formación de éstos debe ser íntegra, abarcando aspectos variados, pero todos ellos buscando la mejor formación posible con los medios humanos y materiales de los que se dispone.

Se debe dar prioridad a inculcar valores militares en un momento en que el ambiente social está dominado por el materialismo.

Se puede considerar que la formación marinera es el aspecto mejor cuidado en la formación actual en la ENM.

La informática tiene que ocupar un papel preponderante, tanto en la formación de los alumnos como en calidad de instrumento de ayuda a la enseñanza. En este aspecto, es necesario incluir esta herramienta en todos los ámbitos de la formación profesional y técnica.

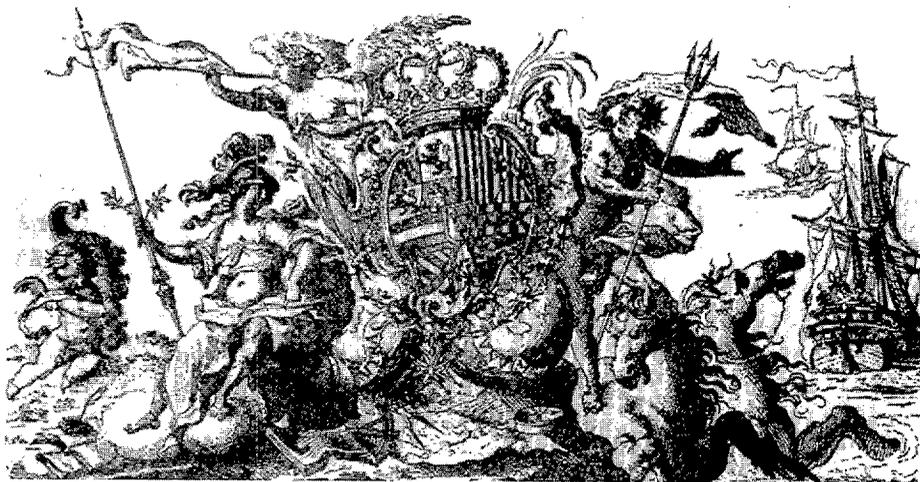
El ejemplo de los oficiales que tienen la suerte de participar en la formación de los alumnos de la ENM tiene una importancia trascendental. De aquí la importancia de seleccionar a los mejores oficiales de los que se disponga.

La enseñanza debe evolucionar en el tiempo, primando la formación militar y marinera en los primeros años y volcándose en la profesional en los últimos años de la carrera.

Los mejores profesionales que he citado deben ser formados para las específicas tareas docentes mediante cursos apropiados y posteriormente darles la oportunidad de que ejerzan su labor con un mínimo de permanencia.

Gregorio BUENO MURGA





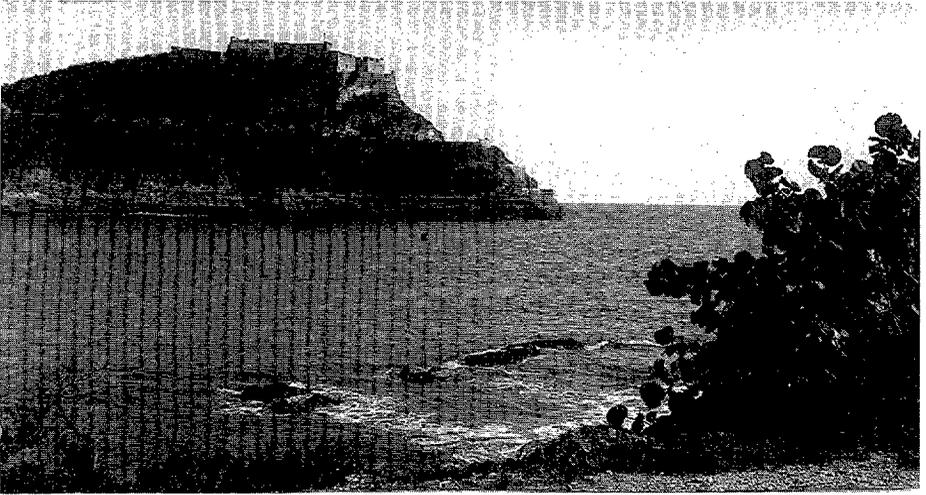
HISTORIAS DE LA MAR

DEL DIARIO DE UN GUARDIA MARINA DE 1930

Santiago de Cuba. Impresiones, recuerdos, costumbres... Evocaciones del 98



ESTE caballero guardia marina, en las silenciosas tardes de domingo de la vieja escuela de San Carlos, había leído mucho a Pierre Loti, relatando sus viajes y aventuras por el mundo; él, a su vez, ahora escribía sus memorias en el *Juan Sebastián de Elcano*, que realizaba, a la sazón, su segundo viaje alrededor de América del Sur y por las Antillas; un viaje, sin duda, lleno de evocaciones de la España de otros tiempos. Mandaba el buque el capitán de fragata don Claudio Lago de Lanzós, enamorado de la vela y de la disciplina, con retorcido bigote y gorra de plato pequeño. Eran frecuentes sus alocuciones, que empezaban siempre por «Tripulantes, todos, de este buque». En ellas nos recordaba la grandeza, antaño, de nuestra Patria. Dios le tendrá en su gloria; murió en Barcelona sufriendo prisión por la España en que se daba culto a la tradición y a sus cualidades ancestrales.



La bocana de Santiago de Cuba... camino del sacrificio.

Del diario

Día 19 de abril.—Se avista la isla de Cuba desde la tarde de ayer. Estamos frente a Santiago, la segunda capital de la actual república. Antes de entrar en el antiguo mar de batalla del 98, navegamos a diversos rumbos hallando los desvíos de las agujas magnéticas. A la caída de la tarde nos ponemos a ceñir, amurados por babor, para hacer tiempo y entrar en puerto en el momento anunciado. A cuatro horas viramos por avante y se carga el aparejo. Ya es de día y, en el antiguo mar de batalla, el comandante, con el barco parado, pronuncia una vibrante y sentida alocución que nos lleva a todos a evocar el desigual combate, la gloria ganada por los nuestros y el desgraciado final... Describe someramente cómo nuestros buques de la escuadra Cervera fueron saliendo uno tras otro por la bocana que nosotros vamos a cruzar. Allá, en lo alto, a la banda de estribor quedará el castillo del Morro. En él y en las laderas nuestros soldados aclamaron a los marinos que marchaban al sacrificio. Los vivas a España se repetían en este empezar ese luctuoso 3 de julio de 1898 (1).

(1) El entusiasmo era grande, sí, pero la efectividad del castillo del Morro no se había puesto, por desgracia, de manifiesto. Al estar artillado tan sólo con viejos cañones de poco alcance, no había podido mantener a los buques enemigos a suficiente distancia; éstos, de noche, mantenían iluminada la boca del puerto con sus proyectores. Por eso Cervera desechó la posibilidad de una salida nocturna.

A 0910 horas tomamos la entrada. Nos esperan varios barcos grandes y muchos pequeños, todos llenos de gente y con bandas de música en alguno. El recibimiento es grandioso. Están todos los españoles residentes en Santiago y en sus alrededores, pero también hay multitud de cubanos. ¡Madre Patria!

Recuerdo ahora

Recuerdo, en la lejanía del tiempo, la impresión que nos hizo la contemplación de Cuba, a lo lejos: allá estaba... allí la manigua, los manglares, los bohíos, los ingenios... Allí, ahí, estaban las ardorosas guajiras y los valientes guajiros. Unas y otros crearon un estilo en la canción: «la guajira». Allí o ahí los mambises que luchaban contra los nuestros. El que más o el que menos de nosotros había oído, de labios de entrañables allegados, relatos de aquellos combates, generalmente al arma blanca, con los afilados machetes. Se hizo frecuente el verbo «machetear» (2).

Nos venían a la mente canciones que aún oímos de nuestras madres: aquella habanera, «Tú», en que se personificaba a Cuba en una «adorable trigueña, reina de todas las flores...», «Cuba, la isla hermosa del ardiente Sol, bajo su cielo azul...». Sigue hablando de una adorable trigueña.

También para los hombres había canciones de estilo combativo. En una se desafiaba a un guajiro para verse con él en la playa; otras eran de amores: aquel que trabajaba cuando ya la luna se había puesto «debajo de los mameyes», para «comprar a su amor paños de color rosado...», y se hablaba de «fagina», palabra que conservamos en el mundo militar.

Todo se agolpa a la mente ya antes de cruzar las aguas del mar de batalla, a la vista de la silueta de esa isla que Colón consideró la más bella, a la que dio el nombre de Juana en honor de un príncipe.

Volvamos al diario del caballero guardia marina:

Día 20 de abril.—Por la mañana, después de una corta visita al Centro Español, en la que se desviven nuestros compatriotas, nos llevan éstos a recorrer los campos de combate. Nos acompaña también un coronel del Ejército cubano encargado de la reconstrucción del fuerte del Viso, en el Caney, donde resistiera heroicamente Vara del Rey.

Se le vino encima una de las columnas americanas que pretendía el envolvimiento por el norte de la plaza de Santiago, más de 9.000 hombres; Vara del

(2) Se hizo reglamentario el machete en nuestro Ejército. La Infantería lo llevaba además de su armamento normal de fusil con bayoneta. Era un machete de puño plateado, con una cabeza de león en el pomo de su empuñadura. Entonces eran aún muy frecuentes en las tiendas de antigüedades.

Rey tan sólo contaba con 400. Pensaban los enemigos tomar el Caney en media hora y les costó más de nueve de durísimo combate. Vara del Rey, ya gravemente herido, era retirado en camilla cuando recibió heridas que le causaron la muerte, ya en la plaza del pueblo, frente a la iglesia. Un español de los que nos acompaña, veterano de aquella guerra, nos señala un cercano manglar bajo el que le enterraron.

Nos extraña mucho ver en el fuerte del Viso, arruinado, cañones de avancarga, no podíamos pensar en armas tan antiguas.

Desde el Caney nos dirigimos a las Lomas de San Juan, al ESE de la capital y muy cercana a ella. En realidad hay una Loma de San Juan, pero ella da nombre a las que la flanquean. Hay un fortín, alto y de poca planta, que estuvo rodeado de trincheras. En ese lugar, con el general Linares, gobernador militar de la plaza, se batieron una treintena de marineros del *Reina Mercedes*, no perteneciente a la escuadra de Cervera. Se habla poco de este averiado buque de actuación benemérita.

Mandaba las fuerzas de desembarco de la escuadra el capitán de navío don Joaquín Bustamante, jefe de Estado Mayor de Cervera. El general Linares, atacado por fuerzas muy superiores, hubo de retirarse una vez herido gravemente. Bustamante quiso reconquistar esa loma principal y, a caballo como estaba, se lanzó al frente de sus hombres. Era un acto heroico dado lo numerosos y fuertes que eran los enemigos. Resultó a su vez muy gravemente herido, y su segundo, el teniente de navío de primera Capriles, se vio forzado a ordenar la retirada (3). Los enemigos habían sido muy reforzados.

Visitamos un pequeño museo que, allí, al aire libre, hay en la Loma, alrededor del fortín. En él hay un cañón del *Reina Mercedes* de los que estuvieron en tierra, en una batería situada junto a punta Socapa. Hay una estatua representativa del soldado americano y otra del «mambis victorioso». Se pensó que hubiese otra del soldado español —gesto caballeroso—, pero la idea no cuajó. Está el pedestal sin inscripción. Al viento ondean las banderas cubana y de los EE. UU. ¡Tampoco la de España!

Visitamos también el llamado «Árbol de la Paz» bajo el que se firmó la capitulación. Está rodeado de cañones de fusil con sus bayonetas, largas y triangulares (en su sección).

(3) Cayó primero herido el caballo; a pie, Bustamante siguió colina arriba. El fuego era muy denso... Bustamante quedó herido en el hospital cuando salió la escuadra; fueron los compañeros a despedirse de él. A los pocos días murió. Fue condecorado con la Laureada de San Fernando.

Hubo también marinería en el Cobre, en previsión de un ataque de los mambises por ese lado. Allí estaban, es esa costa, cuando vararon los barcos. No solamente saltaron a tierra, a combatir, los marineros de las columnas de desembarco, sino todos los que permitió el número de fusiles existentes.



El capitán de fragata don Claudio Lago de Lanzós con sus oficiales y guardias marinas en la Loma de San Juan.

Por la tarde volvimos Antonio González-Aller y yo, ávidos de «saborear» todo aquello a solas. Se nos acercaron dos labradores; el más viejo fue combatiente en contra de los nuestros. Nos respeta y nos admira y manifiesta esos sentimientos hacia sus antiguos enemigos. Lo que dice es hermoso y lo es el momento. Me regala un cartucho de Remington con su bala de plomo reglamentaria en el Ejército español y en la Armada (4). Es casi una reliquia (al menos la consideraré como tal). Pasado el tiempo se lo regalé al almirante don Jerónimo Bustamante, hijo del heroico capitán de navío: «Nuestra política colonial —dice el diario del guardia marina— pudo ser un fracaso, pero el final de aquellas campañas está lleno de hechos gloriosos, que si bien por sí solos no pudieron remediar lo irremediable, sirvieron para ser los nuestros admirados por sus vencedores, y muestra inmarcesible del honor de nuestras Armas». Así respira el joven guardia marina.

Día 21 de abril.—Por la mañana voy con algunos compañeros a realizar el Cumplimiento Pascual; los que no pudieron hacerlo en El Callao por estar de guardia, vamos a la iglesia de los padres Jesuitas. El capellán de a bordo, el padre Lamas ha concertado todo. Cantan la Misa las chicas más distinguidas de Santiago, que por cierto hacen honor a aquella protagonista de la habanera

(4) En Cuba hubo ya algunas fuerzas, pocas, armadas con «Mauser» modelo 1893.



Fuerte del Viso, en el Caney.

«Tú»... El padre superior de la comunidad pronuncia una sentida plática en la que nos pone como modelo para los cubanos del momento. Terminamos haciéndonos una foto con las bellas cantoras.

Por la tarde, Bacardí, el fabricante de ron desde 1865, nos da una fiesta, regalándonos unas cajas con dos botellas cada una; una de ron «blanco» y otra de «tinto»... Bebemos con deleite una cerveza, «Hatuey», que también allí se fabrica (5).

Día 22 de abril.—Por la mañana recibimos a bordo a la colonia española: los más bravos trabajadores haciendo «su América», para volver después a España convertidos en respetados «indianos». Algunos nos acompañan por la tarde a Palma Soriano, rico y típico pueblo situado al oeste de Santiago, cerca de El Cobre, famoso por la Virgen que allí se venera, que es la patrona de Cuba. La gente, por lo general, es devota.

No lejos está Bayamo. Los bayameses protagonizaron el pronunciamiento independentista conocido por «El Grito de Yará» (1868) (6). En el campo,

(5) Hatuey fue un cacique de Santo Domingo, La Española, contrario a los españoles... Se hablaba de él, entonces, en cierta canción de moda llamada «Siboney».

(6) Los de Bayamo aparecen en el himno cubano: «¡Al combate, corred bayameses!/que la Patria os contempla orgullosos.../Del clarín escuchad el sonido/y a las armas, valientes, corred!.

Conociendo la letra, tan belicosa, se hace algo raro oír el himno al alzar la Sagrada Forma en las misas, en Cuba.



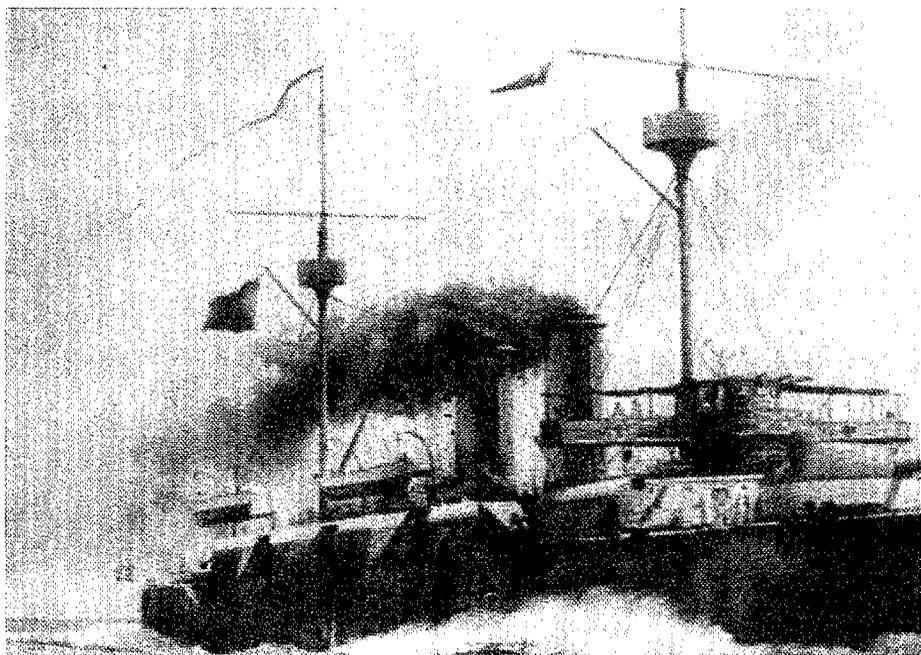
Hora de la siesta. Cuba, 1890.

cerca de Palma nos encontramos una pareja de guardias rurales, a caballo; además del mosquetón, cruzado a la espalda, llevan los clásicos afilados machetes atravesados bajo las monturas, a la americana.

El país es hermoso: palmeras, cañaverales, bohíos. Todo con negros que nos recuerdan a los descrito en «La Cabaña del Tío Tom», de allá lejos.

Entramos en Palma Soriano a pie, precedidos de una banda de música, escoltados por hombres y muchachos; las mujeres nos arrojan flores desde los balcones... Hay baile: son y danzón. Es curioso que en estos bailes se hacen unas cortas pausas de descanso y de conversación «para hacerse más amigos», es una defensa contra el agobio del calor. No sé quién rige el ritmo de los descansos; la música sigue, se reanuda el baile cadencioso y cubano: cosas de aquí, podemos decir. El tiempo de la habanera de nuestros mayores parece que está pasado. Mucho «son» y mucho «danzón»... y alguna «rumba cubiche».

Día 23 de abril.—He de insistir en la popularidad de que somos objeto en este oriente cubano. Uno de estos días cruzaba yo con Rafael Bravo la antigua plaza de Armas de Santiago; unos niños que jugaban se nos acercaron atraídos por nuestros uniformes; aunque no era el caso, una vieja negra que estaba



El *Vizcaya*. Su comandante, Eulate, reconocido su heroísmo por los enemigos, conservó su sable, «su espada».

cerca se creyó que podían importunarnos. Se dirigió a ellos y, manifestando gran respeto hacia nosotros, les dijo: «dejadles tranquilos, son caballeros»; lo dijo mirándonos con afecto, y ese respeto y cariño en una sencilla mujer que conoció el gobierno de España nos conmovió. Era el hablar del pueblo humilde sin regusto de política.

Hoy hemos tenido un banquete en el hotel Venus, el mismo en el que fueron agasajados antaño el almirante Cervera y sus comandantes. En el menú que nos dan están las fotos de él y del general Vara del Rey. Se manifiesta la hospitalidad de los habitantes de Santiago de más importancia social, españoles y cubanos, recordando a nuestros héroes del noventa y ocho... Es curioso, la comida es sólo para hombres, pero la presencian, desde una balconada interior que da al comedor, las mujeres, señoras y señoritas. Toman así parte en el homenaje a los marinos españoles. Después vamos con las chicas a un club muy elegante de Cuavitas, pueblo residencial. Se bebe mucho cóctel «daiquiri». No sé si ese nombre habrá tenido alguna vez relación con el desembarco americano del 98, pero si es así, nadie lo sabe, y está muy rico.

Otro de esos casinos elegantes es el que visitamos ayer a orillas del río Cauto, el más largo de la isla, que corre paralelo a sierra Maestra y a la del

Cobre. Y es que las chicas nos llevan a estos sitios después de los otros de más estirado protocolo.

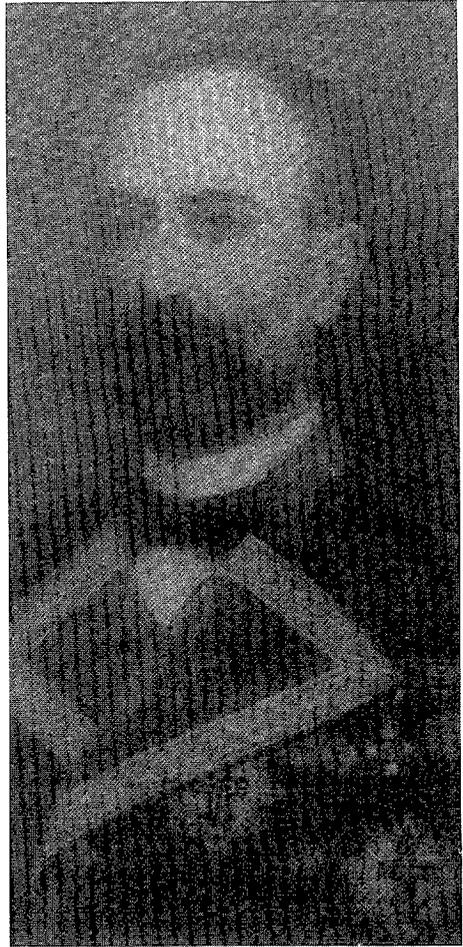
Al anochecer de este día 23 tenemos a bordo la fiesta de despedida, que se prolonga hasta media noche. En su principio estuvo el solemne acto de arriado de la Bandera, en el que se siente la Patria lejana, aunque bien mirado el barco forma también parte de ella. Es así, pero mucho más lo sienten los españoles alejados de aquella y, en este caso, también los cubanos.

Y después de las emociones, el baile y los discretos «apartes». Los guardias marinas somos los que engalanamos la toldilla y sabemos situar bien los «puffs» cubiertos de banderas de señales.

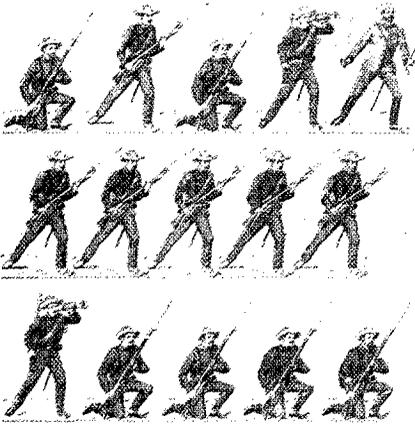
Siempre las despedidas tienen un regusto de tristeza; no cabe duda que «partir es morir un poco»; en este caso, de Santiago de Cuba tiene quizá un mayor acento, sobre todo para algunos que encontraron una «adorable trigüeña, reina de todas las flores» como la de la habanera «Tú».

Día 24 de abril.—A las 0900 horas de la mañana se tocó babor y estribor de guardia. No cabe duda que recuerda este mismo toque de cornetas y tambores de la escuadra de Cervera... Salimos. Recorremos el estrecho canal que los enemigos, entonces, con un acto de valor innegable, trataron de taponar días antes de la salida de la escuadra... Metemos a estribor casi en el sitio en que lo hicieran el *Infanta María Teresa*, *Vizcaya*, *Oquendo*, *Colón* y los destructores *Plutón* y *Furor* —merecen ser recordados esos gloriosos nombres—. El *Teresa* se alejó un poco más, tratando de abordar al *Brooklyn*... Navegamos al oeste. A las 10 horas avistamos los restos de nuestros buques. Son los más visibles los del *Oquendo*.

A las 1025 h, navegando a muy poca máquina, tan sólo la necesaria para mantener el rumbo, empieza el Santo Sacrificio de la Misa por los muertos de



El heroico capitán de navío don Joaquín Bustamante Quevedo. Sus restos descansan en el Panteón de Marineros Ilustres.



¡Nuestros soldados!

un buen alarde de fuerza. Nos viene a la mente la superioridad aplastante de aquel infausto 3 de julio del 98, y a la vista de todo aquello damos el aparejo. Dos hidros salen, volando bajo, a reconocer el bello velero blanco. Después, tres cruceros grises y rápidos erizados de cañones: otra clase de belleza. Pasan cerca del *Elcano*. Seguramente la vista de todos produce ya gran contraste. ¡Sigue el contraste!

Día 25 de abril.—A 1020 h estamos Este-Oeste con punta Maisí. Vamos metiendo a babor; hemos de contornear esa punta oriental de Cuba. Avistamos por estribor tierras de Haití, Santo Domingo: ¡La Española! Con sus degradaciones de piratas y bucaneros de la isla de Las Tortugas. También nos recuerda cierta intervención española en el pasado siglo.

Embocamos el canal viejo de Bahama, tan rico en bajos, pero ya muy bien balizado. Vamos en demanda de La Habana, aunque de distinto modo que Santiago, también pletórica de recuerdos de España.

Addenda-colofón

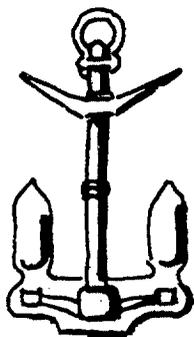
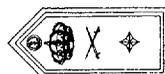
El caballero guardia marina, en sus diarios, tiene muy presente lo ocurrido en Santiago de Cuba en el 98. Evoca la gesta de los nuestros, que víctimas de circunstancias adversas han de combatir contra fuerzas muy superiores. Su conducta fue admirada por los enemigos (7).

(7) Decían antiguas ordenanzas (las que estudiábamos): Que el deber «en trance de guerra es el de combatir contra cualquier superioridad hasta donde quepa en las fuerzas con que se cuenta, de modo que aun rendido sea de honor su defensa entre los enemigos. (Ordenanzas Generales de la Armada de 1793; tratado 3.º, título I, art. 153).

No deja por ello de saborear las circunstancias de su momento, en esa isla que con razón fue conocida como «la perla de las Antillas».

Más adelante —me consta, le conozco bien—, estudió los hechos desde el punto de vista operativo naval: geopolítico, estratégico, táctico y logístico. Sacó enseñanzas, pero siguió admirando la conducta militar de los nuestros. Anotó que, fuese la que fuese la conducta de su gobierno, los marinos americanos fueron nobles y leales con los nuestros, como deben ser los caballeros en la guerra.

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE





Al ocaso de un mando. Foto: Ángel Liberal Fernández.



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.

24.718.—Hace cien años (I)

Se inicia este cuaderno de agosto de 1897 con un artículo titulado *Estudio geográfico médico-social de la isla de Balabac*, «mandado publicar por Real Orden de 19 de junio de 1897»; es su autor don Venancio R. Almazán, y continuará; hace aquí un «Bosquejo histórico sanitario de la isla de Balabac»; forma parte esta isla del archipiélago descubierto por Hernando de Magallanes en el año 1521. Sigue *Calderas acuatubulares en la Marina Mercante*,

por Albert Edward Seaton, miembro de la Institution of Civil Engineers; se trata de una conferencia leída en dicha institución; estudia el empleo de éstas y su «buen éxito». Se continúa con *Astilleros y talleres de maquinaria de Clydebank*, tomado de «Engineering», del 12 de julio de 1895, y traducido por don José M. Gómez, teniente de navío e ingeniero naval, se concluirá. *La Marina Norteamericana*, es su autor el señor Herbert, antiguo secretario del Departamento de Marina; estudia, entre otras cosas, «Objetivo pacífico de nuestra Marina, Historia gloriosa, Decadencia, Período de depresión, Renacimiento de la nueva Armada, Progresos y Últimos buques de combate», traducido por don Saturnino Montojo y Montojo, teniente de navío. *Una embarcación de cemento*, traducido de «Cosmos»; es su autor el doctor Albert Battandier. *La orientación de los barcos submarinos*, traducido de «Le Yacht»; es su autor J. Thoulet. *Últimos adelantos en los blindajes y en la artillería de grueso calibre*, traducido del «Engineering» para la «Revue Maritime et Coloniale», por el teniente de navío de la Armada francesa M. H. Chardon. *Definición científica del horizonte*, por G. Saija, profesor del Real Observatorio de Catania, traducido del italiano por el teniente de navío don Juan Ibarreta. *Después de la Revista Naval de Spithead*, por Emile Duboc. *Viaje á New-York del crucero «Infanta María Teresa»*, por don José Morgado, capitán de navío; se trata del viaje que hizo dicho crucero desde el puerto de Mahón hasta el citado de Nueva York; cuenta aquí todas las incidencias que les ocurrieron, tanto en la mar como en la dicha ciudad. *Escuadra de operaciones de Cuba*, es continuación de anteriores cuadernos, comienza desde el día 21 de marzo hasta el 9 de julio; continuará. *Conclusión del vocabulario de pólvoras y explosivos*, por el capitán de fragata de la Armada italiana Fernando Salvati.

Necrología: del vicealmirante don José de Carranza y Echevarría, y del comisario del cuerpo Administrativo de la Armada don Ladislao López y Sánchez.

Noticias Varias: entre otras, *Banquete en honor de España*; se trata del ofrecido por la colonia española en México a la dotación del *Nueva España*. *Otro banquete*, es éste el ofre-

cido por el gobernador de Hong-Kong, vicealmirante Sir William Robinson, «á los marinos franceses y españoles y á las autoridades de la colonia». *Bibliografía*: con la reseña de varios libros y periódicos nacionales y extranjeros. *Apéndice*: con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 23 de julio de 1897. Varios cuadros acompañan al texto.

J. F. G.

24.719.—Hace cien años (II)



Abre este cuaderno de septiembre de 1897 un artículo titulado *Instalaciones eléctricas del acorazado «Carlos V»*, por don José Riera y Alemany, teniente de navío; hace una documentada descripción de las mismas, así como de los «Aparatos auxiliares de la artillería», se continuará. *Astilleiros y talleres de maquinaria de Clydebank*, traducido de «Engineering», por don José M. Gómez, teniente de navío e ingeniero naval; es conclusión del cuaderno anterior. *Calderas del cañonero-torpedero inglés «Spanker»*, traducido por el antes citado oficial de la Armada. *Estudio geográfico médico-social de la isla de Balabac*, da aquí una descripción de la isla, «situada al sur del archipiélago filipino», por don Venancio R. Almazán, continuará. *Notas sobre las calderas acuatubulares*, por A. E. Seaton, concluirá. *Torpedo aéreo sistema Hudson Maxim*, traducido de «Arms and explosives». *La importancia del andar de los buques de guerra*, tomado de «The Engineer» del 30 de julio. *Protección de los buques de guerra*, traducido del «United Service Gazette». *Destroyers*, por S. G. Sobral, se refiere a los construidos por la Marina de los Estados Unidos. *Alaska*, por don José G. Sobral; trata aquí, entre otras cosas, de la descripción de este territorio. *Escuadra de operaciones de Cuba*, continuación y continuará; empieza aquí desde el día 12 de julio al 7 de agosto. Sigue *Botadura del «Don Álvaro de Bazán»*, que tuvo lugar el 14 de este mes de septiembre, en el astillero de Vila y Compañía, de La Graña. *Conclusión del vocabulario de pólvoras y explosivos*.

Necrología: del capitán de navío de primera clase don Emilio José Butrón y de la Serna.

Noticias Varias: entre otras, *Academia de Ampliación de San Fernando*, tomada de «El Mundo Naval Ilustrado»; se refiere a su creación por Real Orden de 3 de febrero de 1885. *Bibliografía*, con la reseña de varios libros y periódicos nacionales y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 23 de agosto de 1897. Varias figuras acompañan al texto.

J. F. G.

24.720.—Centenario de la guerra de Cuba. Agosto-septiembre 1897



Una Real Orden del día 19 de agosto aprueba el reglamento de dotación para los acorazados guardacostas *Vitoria* y *Numancia*, que acaban de ser modernizados en Tolón.

El 1 de septiembre, un real decreto del ministro de la Guerra dispone que a los jefes y oficiales, clases y tropa del Ejército y la Armada, se les abone doble —para optar a los beneficios de retiro, premios de constancia y cruces de San Hermenegildo— el tiempo servido en operaciones en las campañas de Cuba y Filipinas, siempre que hayan estado presentes en ellas por lo menos dos meses y asistido a dos o más acciones de guerra.

Promovida por consulta del comandante general del apostadero de La Habana, una Real Orden del día 23 de septiembre dispone quede subsistente la dotación de 500 disparos por pieza asignada a los cañones automáticos de 37 mm Maxim, pero si a juicio de las superiores autoridades de los departamentos y apostaderos lo reclaman las operaciones o comisiones que deben desempeñar los buques que montan aquella artillería, ordenen aumentar prudencialmente, como cargo supletorio, el número de aquellos cartuchos.

Otra real orden del 28 del mismo mes aprueba las cargas de proyección propuestas

por el general de Artillería de la Armada don Enrique Guillén, para cañones de 15,2 cm, de 120 mm, de 57 mm, de 37 mm y de 24,5 cm, del cargo del acorazado *Cristóbal Colón*.

J. B. N.

24.721.—Cruceros auxiliares



Con motivo de la guerra naval hispano-norteamericana del 98, se dispuso que determinados buques de la Marina Mercante española prestasen servicios como cruceros auxiliares de la Marina Militar, «cooperando con ésta a las necesidades de la campaña y quedando sujetas al fuero y jurisdicción de la Marina de Guerra».

Los buques de la compañía Trasatlántica que reunían las mejores características para ser armados iniciaron esta colaboración, y el 11 de abril de 1898, días antes de la declaración formal de la guerra, la compañía entregaba una lista de cuatro trasatlánticos ya artillados: *Alfonso XII*, *Buenos Aires*, *Reina María Cristina* y *Ciudad de Cádiz*, a los que seguían una serie de unidades pendientes de artillado, como era el *Montevideo*, *Patricio de Satrústegui*, *Montserrat*, *Isla Luzón*, *Isla de Mindanao*, *Isla de Panay*, *Santo Domingo*, *San Francisco*, *San Agustín*, *León XIII*, *Panamá*, *Méjico*, *Antonio López*, *M. L. Villaverde* y *Joaquín del Piélagos*.

Todos lo buques citados no llegaron a prestar el servicio pedido, pero sí lo hicieron varios de los de mayor tonelaje, con el mando náutico a cargo de los capitanes de la compañía y el militar encomendado a los oficiales de la Armada designados a tal efecto.

La intervención del presidente de la Trasatlántica, don Claudio López, fue decisiva, sobresaliendo su acendrado patriotismo, pues se negó a recibir una sola peseta del Estado en concepto de fletamento, si bien se mostró inflexible en el punto relativo al mando de sus buques, desempeñado, como se ha dicho, por capitanes de su compañía.

J. C. P.

24.722.—Cifras elocuentes



Durante el conflicto hispano-cubano de 1898 los barcos de la Trasatlántica desarrollaron una improbable labor en el transporte de tropas, sin parangón en todo el siglo XIX, a los territorios ultramarinos de Cuba y Filipinas. Sin interrumpir sus servicios principales de correos marítimos comenzó a llevar tropas a Cuba en 1895 y a Filipinas un año más tarde, por lo que tuvo que añadir a su flota, por medio de fletamentos, trece buques, transportando a Cuba 216.000 soldados y a Filipinas 32.000 en dos años. Después, desde 1897 hasta el final de la guerra, los vapores de la compañía transportaron 43.905 oficiales, 585.522 soldados, 33.345 individuos de familias militares y 22.831 empleados públicos o privados, o sea, un total de 687.602 personas. Y después de firmado el convenio de paz hubo que efectuar la repatriación de tropas, empresa que también llevó a cabo y por entero la naviera, recurriendo para el objeto al fletamento de seis vapores españoles y veinticinco extranjeros, lo que significaba duplicar prácticamente su flota para hacer frente a las exigencias de la guerra. Tal repatriación supuso el transporte de 18.310 jefes y oficiales, 204.168 soldados, 14.808 familiares de militares, o sea, un total de 235.000 personas. El total absoluto asciende a la increíble cifra de 922.888 personas que utilizaron los buques de la Trasatlántica en sus desplazamientos de ida y vuelta a las Antillas.

Creemos que es una estadística suficientemente clara como para cualquier comentario aclarativo.

J. C. P.

24.723.—Gallegos en la primera vuelta al mundo



Se dice, y es cierto, que éstos se han encontrado, y encuentran aún, en todas partes del mundo, ejerciendo casi siempre con éxito los más variados trabajos, bien intelectuales o materiales, o «aventureros», que siempre «haylos»; por eso, no es de

extrañar que en la primera circunnavegación del globo participaran algunas. Veamos:

No es aquí del caso promenorizar sobre la expedición que, primero al mando de Hernando Magallanes y, al final, de Juan Sebastián de Elcano, salió de Sevilla (18-8-1519) rumbo a las islas de la Especiería.

Se componía la flota, en un principio, de cinco naves: la *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*, con provisiones para dos años, y con unos 270 hombres de tripulación en total.

Para abreviar, diremos que, entre los componentes de las cinco tripulaciones había, parece ser, ocho o diez gallegos, distribuidos en la siguiente forma:

Nao Trinidad: del mando directo de Magallanes, capitana.—Antón de Noya, grumete, «natural de Noya, ques en Galicia, hijo de Bartolomé y Vamonde é Catalina su mujer». Luis de Veas, grumete, «natural de Veas ques en Galicia... hijo de Bartolomé Pérez é Isabel Pérez». Vasco Gómez Gallego, grumete, «hijo de Vasco Gómez é Catalina García». Juan Gallego, grumete, «natural de Pontevedra, hijo de Alfonso de Nodal é María Martín».

Nao San Antonio: «capitán Juan de Cartagena, veedor de Armada».—Juan Gallego, grumete, «natural de Noya, hijo de Alonso de Agra é María Fernández». Rodrigo Nieto Gallego, «criado en dicha capital, vecino de Orense, hijo de Diego Nieto é Constanza Feiro». Luis de Vendaño, «hijo de Martín de Vendaño é de Catalina, vecinos de Deza».

Nao Concepción: «capitán Alonso de Quesada».—Gonzalo de Vigo, grumete, «natural de Vigo, ques en Galicia, hijo de Rodrigo Álvarez é Isabel Núñez».

Nao Victoria: «Capitán Luis de Mendoza, tesorero de la Armada».—Diego Gallego, marinero, «natural de Bayona la Mayor, ques en Galicia, hijo de Francisco de Carmona é María Pérez, vecinos de Bayona, difuntos». Rodrigo Gallego, grumete, «natural de La Coruña, hijo de Duarte Hernández é Beatriz Rodríguez».

Además, figura en las relaciones del viaje un tal Gonzalo Gallego, grumete; de éste, parece ser iba en una de las citadas naves,

aunque se ignora hasta ahora en cuál de éstas lo hizo.

No todos dieron la vuelta al mundo, algunos fallecieron y otros, por ciertas circunstancias, no lo consiguieron; sí, en cambio, consta que Diego Gallego, de la *Victoria*, lo hizo a su bordo.

J. F. C.

24.724.—Caldereta



siguiente manera:

Según la mitología de los indios antillanos, los peces se crearon de la

«Hubo un hombre llamado Yaya, y su hijo se llamaba Yayael, que quiere decir hijo de Yaya. El cual Yayael, queriendo matar a su padre, éste lo desterró, y así estuvo desterrado cuatro meses; después su padre lo mató y puso sus huesos en una calabaza, y la colgó del techo de su casa donde estuvo colgada algún tiempo. Sucedió que un día, con deseo de ver a su hijo, Yaya dijo a su mujer: “Quiero ver a nuestro hijo Yayael”. Y ella se alegró, y bajando la calabaza la volcó para ver los huesos de su hijo. De la cual salieron muchos peces grandes y chicos. De donde viendo que aquellos huesos se habían transformado en peces, decidieron comerlos.»

De modo que, al tiempo que se «inventaron» los peces, se descubrió también su indudable utilidad en caldereta o zarzuela...

T. T.

24.725.—Ironía



Explicaba Fernández de Oviedo que los descubridores encontraron un extraño animal que se movía con increíble lentitud, con las siguientes palabras:

«Perico Ligero es un animal más torpe que se puede ver en el mundo, y tan pesadísimo y tan despacioso que para andar el espa-

cio que tomaran cincuenta pasos, ha menester un día entero. Los primeros cristianos que este animal vieron, acordándose que en España suelen llamar al negro Juan Blanco porque se entienda al revés, así como tomaron este animal le pusieron el nombre al revés de su ser...»

Se trataba, claro está, del perezoso. Pero el nombre que le dieron primero era mucho más divertido... ¿o no?

T. T.

24.726.—Imaginación



Relataba Ulrico Schmidl, soldado y cronista alemán que asistió a la fundación de Buenos Aires y participó en las expediciones de Mendoza e Irala, entre otras:

«En este mar, entre San Vicente y Espíritu Santo, se encuentran a menudo ballenas que causan gran daño. Cuando viajan barquitos de uno a otro puerto se ven grandes cantidades de estas ballenas que pelean unas con otras y a veces ocurre que, cuando lo hacen cerca de estos barquitos los hacen zozobrar junto con todos sus tripulantes. Y eso que a veces no son tan chicos, sino grandes como naos de alto bordo.

También estas ballenas vomitan por la boca y arrojan una gran cantidad de agua, tanta como puede caber en un buen tonel de Franconia; arrojan esa agua continuamente, pues no hacen sino hundir la cabeza y volverla a sacar afuera. Así lo hace la ballena día y noche y quien la ve en el agua cree que es un peñasco. Mucho habría que decir de este pez, así como de otros muchos que allí viven y que son gran maravilla. Hay otro pez grande que en español se llama pez sombrero, es indescriptible su fuerza y su bravura.»

Y tanto que habría que decir, empezando porque no es un pez. En cuanto al pez sombrero, dadas sus características, debieron nombrarlo más bien «pez casco de vikingo». Para que luego hablen de la desbordada imaginación de los mediterráneos.

T. T.

24.727.—Mandos compartidos



Los desempeñaron durante la guerra naval hispano-norteamericana del 98, y en cumplimiento a lo dispuesto por una Real Orden de 27 de abril de 1898, los siguientes jefes y oficiales de la Armada, junto a estos capitanes de la Marina Mercante, concretamente de la compañía Trasatlántica:

Reina María Cristina. Capitán de fragata Justo Arejula y Pellejero. Capitán mercante Ángel Casquero.

Buenos Aires. Capitán de fragata Luis Bayo y Hernández Pinzón. Capitán mercante José Grau.

Antonio López. Capitán de fragata Francisco Rivera López. Capitán mercante Ginés Carreras.

Alfonso XII. Capitán de fragata José Acosta y Bouzas. Capitán mercante Francisco Moret.

Alfonso XIII. Teniente de navío de primera Antonio Espinosa León. Capitán mercante José María Gorordo.

Joaquín del Piélagos. Teniente de navío de primera Manuel Pasquín. Capitán mercante no consta.

Ciudad de Cádiz. Teniente de navío de primera Federico Ibáñez. Capitán mercante Salvador Moreno.

Méjico. Teniente de navío de primera Julián García Durán. Capitán Mercante José de Oyarbide.

Isla de Mindanao. No consta en el mando militar. Capitán mercante Antonio Roldós.

De acuerdo con el estatuto binario existente en los buques que pasaban a la Armada, el mando náutico lo ejercían los capitanes mercantes, en tanto que el militar correspondía a los oficiales de la Armada designados a tal efecto. Los capitanes mercantes ejercían también las funciones de segundo comandante a bordo.

A pesar de su ambigüedad y ambivalencia, este estatuto funcionó perfectamente a lo largo de todo el conflicto.

J. C. P.

24.728.—Condecoraciones



Como consecuencia de sus meritorias, y en algunos casos heroicas, actuaciones en el curso de la guerra naval hispano-norteamericana del 98, algunos de los capitanes de la compañía Trasatlántica fueron condecorados con cruces al mérito militar y mérito naval, con sus correspondientes distintivos, rojo y blanco y en algunos casos pensionada. He aquí la relación de aquellos destacados marinos mercantes:

Salvador Moreno Álvarez: cruz blanca de segunda al mérito naval.

Ginés Carrera: medalla al mérito militar y naval de segunda clase.

José Grau: medalla al mérito militar y naval de segunda clase.

Antonio Roldós: cruz roja de primera clase al mérito militar.

Manuel Deschamps: cruz roja de primera clase al mérito militar, cruz al mérito naval de segunda clase, cruz roja pensionada al mérito militar.

Ángel Casquero: cruz de primera clase al mérito militar y cruz roja de primera al mérito naval pensionada.

José Castellá: cruz de segunda clase al mérito militar y naval.

Gregorio Amézaga: cruz de segunda clase al mérito militar.

Aurelio Gómez: cruz de segunda clase al mérito militar.

Manuel Quevedo: cruz de primera clase al mérito militar y naval.

José de Oyarbide: cruz de primera clase al mérito militar y naval.

Julián Oslé: cruz de primera clase al mérito militar y naval.

Pedro Mir, Francisco Aldámiz, Feliciano Calzada, Alfredo Garriga, Fermín de Lizarraga, Bruno Umbert, José Coll, José Zaragoza, Luis Sopolana, Paulino Sarasqueta, Daniel Llofríu, Enrique Aparicio, José Domingo González Tárrago y Pablo Ferrer, todos cruces de primera clase al mérito naval.

El recuerdo de todos estos esforzados se revive y rememora a los cien años de sus decisivas actuaciones.

J. C. P.

24.729.—Los aspirantes de Marina españoles



Es éste el título de un artículo publicado por nuestra REVISTA en su número de mayo de 1899, del que era autor Davy Jones, tomado de «The Army and Navy Illustrate», que comienza: «¡España! Con sólo mencionar ese nombre afamado y sumido en tiempos pasados, ¡cuántos pensamientos de grandeza y de poderío se agolpan á nuestra imaginación y cuántas imágenes de glorias y magnificencias pasadas se evocan!»

El trabajo es de agradecer y merece conocerse; en él hace una loa a España y su Marina, así como al sistema de enseñanza de ella. Como final, manifiesta lo que a continuación transcribimos:

«Tales son los rasgos característicos de un sistema de educación bastante bueno en sí, si bien España no ha podido adquirir una Armada adecuada á sus necesidades, en atención á ser demasiado pobre para proporcionar á sus Oficiales y marineros buques apropiados, así como los medios de poner en práctica los conocimientos que aquéllos poseen. En España no se puede gastar mucho en municiones, ni tampoco prodigar sumas considerables en cañones nuevos y buques modernos. Este estado de cosas prevalecerá en dicha nación mientras que su hacienda no esté en mejores condiciones. Hasta realizarse esto, todos sus esfuerzos serán efímeros y su Armada permanecerá en idéntica situación, en la que durante tanto tiempo ha permanecido, situación deficiente, dicho sea sin rodeos, debida exclusivamente á causas pecuniarias y en ningún concepto á la inferioridad de los marinos españoles.»

J. F. G.

24.730.—Avisos



Son éstos los dados por don Jerónimo de Barriónuevo y Peralta, fechados en Madrid los días 11 de agosto de 1622 y 11 de agosto de 1663. Veamos:

Formación de la Armada Real:

«Estos días pasados se ha entibiado algo la formación de la armada real, por cuanto los efectos que había señalado el reino para ella los había divertido el señor don Juan de Góngora a otros fines que quedan desvanecidos, y el primer tratado pasa tan adelante, que dos días ha salido un decreto del Rey en que mandaba al duque de Alburquerque, general de otra armada real, que dentro de diez días salga de la Corte para Cádiz, porque donde no, se le proveerá la plaza.»

Flota de Indias:

«A los que traen plata en estos dos galeones se les reparte 40.000 ducados para los gastos hechos en la Armada de don Pablo Contreras. Dícese les tocará a 1 por 100.

Queda muy malo el conde de Linares, general de las galeras. Como es tan viejo, se puede temer cualquiera mal suceso. Dele Dios lo que más le convenga.»

J. F. G.

24.731.—Biografía breve



Es ésta la de don Carlos de Ibarra, marqués de Caracena y vizconde de Centenera, nacido en Eibar (Guipúzcoa); poco se conoce de sus primeras actividades marinerías, sólo que, por el año 1637, navegó y tomó parte en varios combates navales a las órdenes de don Fadrique de Toledo y del marqués de Cadereyta. Ya en el año 1618 tuvo el mando de la flota de Indias, consiguiendo en 1635 traer a la metrópoli una importante remesa de caudales. En el año 1638, hallándose en Cartagena de Indias, tuvo noticia de haber salido de Holanda una armada de diez galeones reforzados rumbo a Brasil, a fin de dejar allí tropas y municiones, uniéndose después a otra escuadra de catorce navíos que cruzaba sobre La Habana, con el fin de, reunidas ambas escuadras, atacar a la de don Carlos, al cual se le advirtió «que procurase evitar el encuentro con fuerzas tan superiores y salvar el tesoro que hacia falta en España», notificándole también que muy pronto se le enviarían cuatro galeones de refuerzo. Ibarra,

que sólo contaba con siete en su escuadra, con mucha merma de soldados y artilleros, sin arredrarse, se dispuso a atacar a los holandeses; pensando que ambas escuadras tardarían algún tiempo en reunirse, atacó a la primera derrotándola, hundiéndole varios barcos.

Preocupación grande era la gran actividad por el Caribe que llevaba Cornelius Joll, a quien los españoles conocían por «Pata de palo», por haber perdido una pierna, sustituyéndola por otra de madera; era éste un hábil marino, cuya idea era la de atacar a las flotas de Tierra Firme y Nueva España en su regreso a la metrópoli; para ello había distribuido sus barcos, cinco frente a Matanzas (Cuba), seis en cabo Apalache y otros seis escalonados, con objeto de que aquéllos le avisaran de cualquier novedad que hubiera; el resto lo tenía a sus órdenes, «dando al viento con orgullo la bandera tricolor naranjada, azul y blanca». Lo atacó Ibarra, que tenía diecisiete barcos, dirigiéndose «Pie de palo» sobre la capitana española y abordándola, en tanto que otros tres de sus mejores barcos la cañoneaban por la popa y por el costado opuesto; dos horas duró el combate en el que hubo un gran número de bajas, resultando también herido el general, «que no quiso retirarse». En cuanto a la almiranta española fue atacada por varios buques de la holandesa, consiguiendo rechazar el abordaje, no sin sufrir la pérdida de varios de su dotación, incluso la de don Pedro de Ursúa, que resultó herido. Los otros cinco galeones se batieron durante ocho horas «con dos enemigos cada uno».

El día 3 de septiembre se aproximó de nuevo al enemigo con trece barcos, entablándose combate con varias bajas, saliendo Ibarra otra vez vencedor. Un nuevo ataque, el tercero, sufrió cuando sólo contaba con seis galeones, al anochecer del día 5 de septiembre; en esta ocasión «Pie de Palo» llevaba veinticuatro barcos; conservando durante toda la noche los faroles encendidos «para que si el enemigo quisiese volver á pelear, supiese donde estaba esta armada, y al otro día siguiente, al amanecer, no se vió ni se ha visto más» (Parte de don Carlos de Ibarra). Con estas victorias don Carlos fue muy festejado en Veracruz. El licenciado don Fernando

de Cepeda escribió al monarca dándole cuenta de estas victorias y, entre otras, decía:

«Es increíble, señor, el universal contento y regocijo con que los leales vasallos que V. M. tiene en esta ciudad y reino han celebrado y celebran la felicidad deste suceso, como si para cada uno solo viniera todo el tesoro que va para V. M... Grandes y pequeños de ambos sexos, y de todos estados, se daban á gritos por las calles, plazas y ventanar las norabuenas de los milagros que Dios obraba por el católico celo de V. M.; lloraban lágrimas de ternura y alegría; hundíase palacio con el gran concurso de gente que acudió entre los tribunales, impidiéndose unos á otros á congratularse con el Virey, no ménos que si estuviera presente V. M.»

El año 1639, mandando una escuadra de catorce navíos, pasó a Cataluña, a la guerra que por entonces se mantenía allí, falleciendo poco tiempo después en Barcelona, «cumpliendo como buen caballero con todas sus obligaciones».

J. F. G.

24.732.—Barbas de gato



Es ésta una presentada el año 1534 en Madrid por Vicente de Nápoles, en la que cuenta los sucesos acaecidos a la Armada de Saavedra Cerón, enviado por Hernán Cortés desde las costas occidentales de Nueva España para el descubrimiento de las islas del Maluco:

«Otro día de mañana hicímonos a la vela a la vuelta del Maluco, e yendo costeando por la isla obra de tres leguas en la mar, salió a nosotros un calalús con un rey que se llama por nombre Catunao, y desde hobo llegado para nosotros, hicieron señas que fuésemos a tierra, y que nos darían algún bastimento para comer. Y desde vido el capitán aquéllo, dijo que era muy bien que fuésemos para tierra adonde ellos iban, y desde llegamos junto de tierra un tiro de ballesta, echamos las áncoras en la mar, y desde vieron que el navío esta-

ba surto, allegaron al navío, pidiéndonos algunas vasijas para traernos agua. Nosotros les echamos ciertas botijas de barro que nos trujesen agua, echámoslas en la mar y ellos las tomaron, y preguntáronnos de dónde veníamos. Dijímosles que veníamos de lejos caminos, y ellos nos dijeron si queríamos arroz y cocos, y desde aquello oímos y vímosles un bonete colorado redondo, pareciónos que ellos tenían algún trato con portugueses.

Y ellos fuerosé para tierra a traer el agua, y desde nos hobieron traído el agua, dijeron que no querían llegar abordo del navío; mandó el capitán que saltase un hombre en la barca, y alargóse la barca, y fue a tomar las botijas, y desde se las hobieron dado, dijeron que los esperásemos, que otro día de mañana nos traírían arroz y cocos. Y nosotros estábamos esperando como hombres que estábamos bien deseosos de algún refresco, y ellos fueron a sus casas a concertar cómo nos habían de tomar la gente y el navío.

Y otro día de mañana vinieron con unos calaluces pequeños, y desde los vimos venir, aguardámoslos para que nos trujesen alguna cosa de comer, y ellos venían concertados cómo nos habían de tomar; y desde allegaron cerca, tuviéronse todos a fuera y no quisieron allegar cabe el navío, como hombres que recelaban de la ruindad que ellos tenían.

Y [vino] un calalús pequeño con un yerno del rey, que era casado con su hija, y era rey de aquella misma tierra donde estábamos surtos con el dicho navío, y este rey entró dentro en el navío, y habló con el capitán con un hijo suyo en los brazos. Vino entonces el capitán y dióles unas mantas para el mochacho y para él también, diciéndole que nos trujese alguna cosa de comer, que se lo pagaríamos muy bien. Y él decía que sí haría, y todo esto era por señas. Y él dijo que se querían ir a tierra, donde estaba la otra gente y el suegro.

Nosotros estábamos esperando que nos trujesen de comer, y ellos nunca vinieron a traernos nada, sino concertar allá cómo nos habían de tomar el navío, y desde vino la noche, hicieron ellos una maroma muy complida de unos árboles que allá hay que se llaman rota, y entre nosotros en la Nueva España se llama bejuco y, al cuarto de la

modorra [es decir, al segundo de los cuartos en que, para los centinelas, se dividía la noche] vinieron ellos con un calabús pequeño donde tenía la áncora sin señal, y nosotros estábamos velando, y pusieronse en derecho de la áncora, y echaronse a nado y fueron por debajo el agua, y sacaron el áncora a fuera y cortaron el cable, y en el mismo cable nos amarraron la misma maroma y fuéronse para tierra y tiraron del navío. Y ellos estando tirando, no lo pudieron tirar, porque ellos tenían cortada la áncora de tierra, y quedándonos otra áncora de la banda de la mar.

Y ellos tenían en tierra dos cristianos cativos, y teníanlos amarradas las manos, y preguntábanles cómo no podían tirar el navío para tierra, y ellos les dijeron que ellos no sabían nada, y ellos dijéronles que bien lo sabían y que no se lo querían decir. Y los cristianos le dijeron que podría ser que tuviesen otra áncora echada.»

Ventajas del fondeo «a barbas de gato».

L. F. F.

24.733.—Río de la Plata



Segun la opinión más común, el río de la Plata tomó su nombre entre

los españoles por haberse conducido por él la primera plata que se vio en España procedente de América. Los naturales de la región que bañan sus caudalosas aguas lo llamaban Paraná Guazú, cuyo significado es mar o agua grande.

J. L. T.

24.734.—Arte y oficio en navegación



Las «Disquisiciones Náuticas» de Fernández Duro, como ya hemos

dicho otras veces, constituyen una inagotable fuente de misceláneas en su más amplio sentido. Así, se diferencian los conceptos de arte y oficio, referidos a la navegación. El arte, que es saber llevar un buque de un lugar a otro, se asienta en los caminos del cielo, ya que no los hay señalados en la mar, y por ello

es preciso que se sepan las alturas del Sol y de la Polar, entender y descifrar la aguja, saber los movimientos de la Luna y mareas, así como otras cosas inherentes al arte y sus reglas, y cómo se entienden, nadie las puede conocer por sí mismo, y ha menester, por tanto, de maestro que las enseñe.

En cuanto al oficio de la mar, que es tratar las jarcias y aderezos de la nave, es cosa que puede aprender el hombre por sí mismo al practicarlo.

J. L. T.

24.735.—Haití



Según Pedro Mártir de Anglería:

«Los nombres que los primeros habitantes pusieron a La Española fueron: primero Quizquella, después Haití. Haití significa aspereza en su lengua antigua, y así llamaron a toda la isla, por el aspecto áspero de sus montañas y la negra espesura de sus bosques.»

Y «Quizquella», ¿qué querría decir?

T. T.

24.736.—Vieja foto

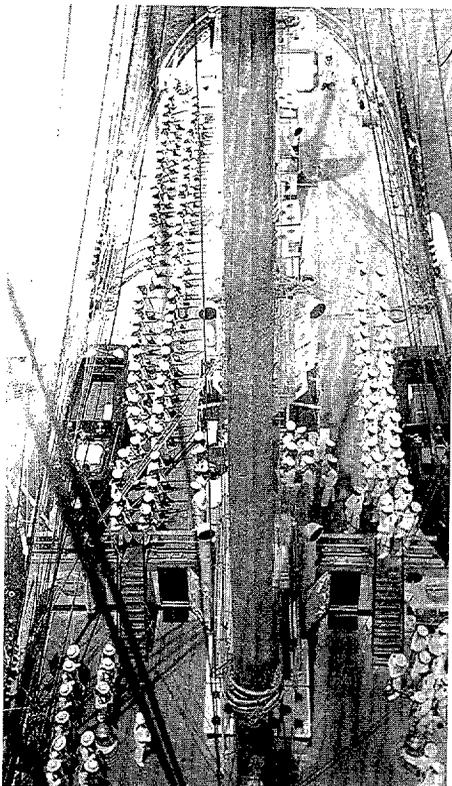


No es de «grupo», es... «de barco»; de un buque que sigue llevando la

bandera de España por el ancho mundo, pero que ya tiene veteranía. En muchos mares y en muchos puertos se ha mirado su mascarón, que en oro viejo representa a España. Lo tuve a mi cargo, y un cabo de costado que lo pintaba con respetuoso amor decía era *La Reina de los Mares...* «cousas da vida».

Muestra la foto una revista de sábado, de comandante; lo era a la sazón el capitán de fragata don Salvador Moreno. Se hacían estas revistas con extraordinaria solemnidad, al menos una vez en cada larga travesía. Levantaba el espíritu ver al barco, tan en forma, solemnemente en forma militar en medio del océano inmenso, tan respetándose a sí

mismo, sin que hiciese falta el aliciente de visita de autoridad extraña a él.



La foto está tomada desde la cofa del mayor proel. En estas formaciones se tenía como banda de mayor distinción la de barlovento; por eso están en ella, en la toldilla, los caballeros guardias marinas, formados con los sables desnudos. En la banda de estribor hay marinería formada en línea de dos filas y efectúan el movimiento de armas de «carguen», que siempre ordenaba el comandante se hiciese (orden cerrado pero con ribetes de actitud de combate). Todo era un recordatorio militar en medio del ambiente marino de todos los días. Sonaba la música, tocando marchas militares, aquella charanga de don Darío, el infante de Marina que sabía escoger las piezas según el acto en que actuaba. Tocaban «hasta morir» sin reserva alguna ni descanso. El ruido de las olas salmodiaba

el de los instrumentos, en el que predominaba el metal. Los señores oficiales, formados en el alcázar a barlovento, y la guardia militar reforzada, enfrente. Se les distingue el salacot usado desde la escala en Suez. Esto era en el año de gracia de 1934, creo que navegando por el Índico.

Tenían gran importancia estas formaciones militares en medio del mar. Tenían mucha acción psicológica... ¡Moral militar!

C. M.-V.

24.737.—Instrucción militar



La instrucción militar es una de las bases de la formación del soldado.

También lo es del marinero, que es un soldado también de la Patria.

La instrucción «de orden cerrado» inculca prontitud en la obediencia, unidad de acción, uniformidad en ella, gallardía, marcialidad, disciplina. Pero la disciplina es

ejercitándose en la ejecución de un golpe de mano.

Los hombres van descalzos, pues operan en terreno salinero fangoso y con canalizos. El terreno es cercano al Molino de Ossio, en San Fernando.

La alineación viene impuesta por un canalizo que proporciona ocultación (de otro modo desaconsejable). Es un terreno histórico que desempeñó gran papel en la guerra de 1810; ello aumenta el interés de la gente.

La marinería en muchas ocasiones ha tenido que actuar como infantería, aunque a ella no pertenezca, y siempre en ocasiones graves.

Ahora que se aproxima «el 98», podemos recordar a la marinería en Las Lomas de San Juan, en Cuba, y en muchas operaciones en Filipinas. Hubo muchas campañas a lo largo de la Historia. La enumeración sería larga.

Una mentalización de combate cercano es necesaria para los integrantes de los grupos de reconocimiento de barcos o de presa.

C. M.-V.



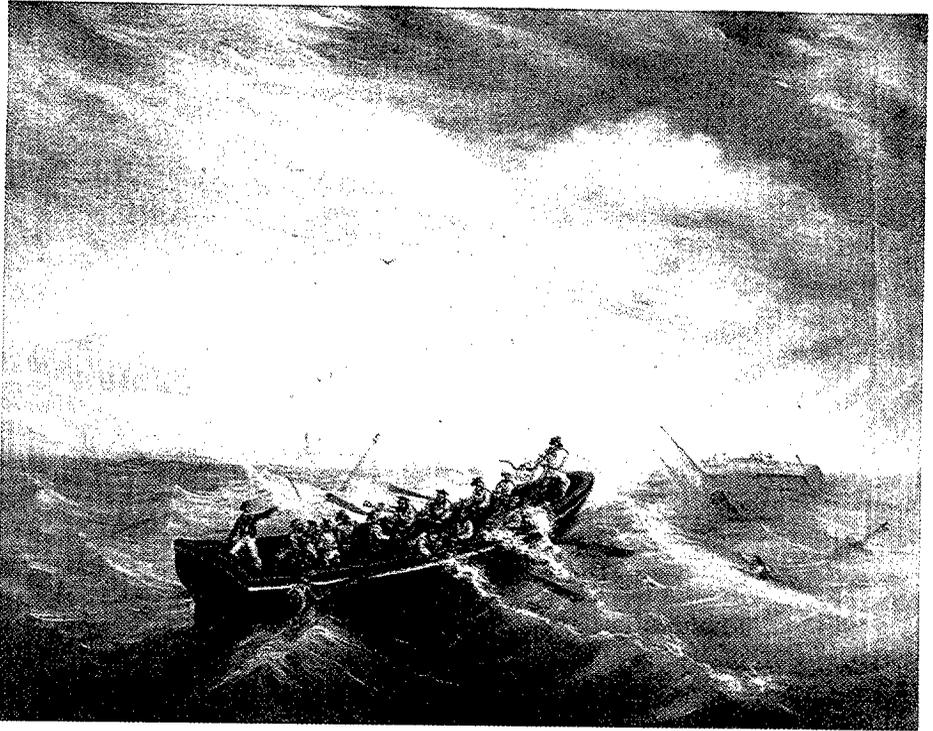
idea más amplia y exige cualidades de otra forma muy necesarias para el posible combatiente. Un soldado es un posible combatiente, combatiente en defensa de ideas nobles, para lo que se necesita espíritu de ofensiva. Todo esto lo inculca la instrucción militar de combate. Nada de esto se opone a la instrucción peculiar del marinero sea de cualquier especialidad, más bien la robustece.

La fotografía nos presenta una fuerza de marinería del Cuartel de Instrucción de Cádiz

24.738.—Salvamento



Fue éste el día 8 de diciembre de 1846, cuando, hallándose fondeada en el surgidero de Sacrificios la corbeta de guerra española *Luisa Fernanda*, un fuerte temporal hizo zozobrar en los arrecifes de la isla Verde, del puerto de Veracruz, al bergantín de guerra de los Estados Unidos, *Somers*.



Destrozado el buque, sin que nadie se determinase a acudir en su auxilio, sólo fue una lancha de la citada corbeta, mandada por el guardia marina don Fulgencio Bryant, la que, corriendo gravísimo peligro, consiguió salvar a varios de su dotación.

Con este motivo, el Congreso de los Estados Unidos autorizó al presidente de la República acuñar una medalla de oro para el guardia marina y otra de plata para cada uno de los marineros que tripulaban la citada lancha, con una inscripción en la que «recordarán su honrosa y humanitaria conducta».

«La medalla es de 60 milímetros, presentando el anverso al bergantín en el momento de zozobrar, con la leyenda "*Somers*" *Navis Americana*, y en el exargo la fecha: *Ante Veracruz Dec. 10 th. 1846*. En el reverso está representada la lancha española con otras dos, inglesa y francesa, que acuden en socorro de los naufragos, bogando en una mar tormentosa, encima dice: *Pro Vitis Americanorum Consortatis*.»

Digamos que un ejemplar de plata de la citada medalla se encuentra en el Museo Naval de Madrid.

J. F. G.

24.739.—Capitán general



La Infantería de Marina fue el ámbito de la primera formación militar del joven Enrique Varela e Iglesias, que llegó a ser capitán general de nuestro Ejército.

Su padre era maestro de banda, de la banda de guerra (cornetas y tambores) del Primer Regimiento de Infantería de Marina que, en San Fernando, guarnecía el Departamento Marítimo de Cádiz.

Enrique ingresó como educando, y esto era tan sólo el principio de su carrera de soldado, pues pronto lo fue y, seguidamente,

cabo, y después, por elección, sargento. Se distinguía entre todos por su elevado espíritu militar y su amor al estudio de todo lo concerniente al servicio de las armas.

Estudió también para ingresar en la Academia de Infantería de Toledo, y no bien salió alférez pidió pasar al ejército de África,

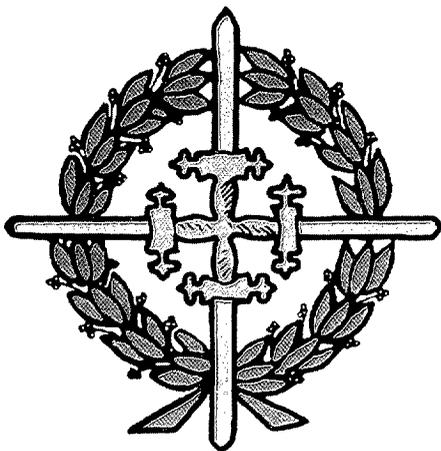


verdadera escuela de guerra de los mejores. Pidió las fuerzas de Regulares, y en ellas siempre fue voluntario para las ocasiones de mayor riesgo y fatiga. Así, sirviéndolas le vemos ganar dos cruces laureadas de San Fernando.

Los altos méritos de este antiguo sargento de Infantería de Marina le hicieron merecer el empleo de capitán general del Ejército español, ser marqués de Varela, de San Fernando, y ser alto comisario de España en Marruecos y ministro del Ejército. Es su carrera una de

las más brillantes de las que ha habido en nuestras instituciones militares.

Tuve el honor de formar parte de su cuartel general durante un corto tiempo. Antes le



había dado el parte, un día, de una posición en lo alto de uno de esos ingentes montes que reciben el nombre de San Cristóbal (una de esas circunstancias que se dan a veces en el servicio de un oficial de Marina). Llegó el general al galope de su caballo, con su chilaba a rayas, su gorra roja y —elegante siempre— sus manos enguantadas con blancas manoplas de ante. Una bella estampa que correspondía a la realidad más verdadera. Lucía sus laureadas. Me sentí orgulloso de aquel general, soldado de Marina en sus principios.

Y él había escogido llevar en su columna una compañía de marinería. ¡Justa correspondencia de afectos!

C. M.-V.

24.740.—Dressanas



Atarazanas. Reales atarazanas son las de Barcelona, que albergan al tan interesante Museo Marítimo.

Así como a las joyas realzan su joyel, así en un museo hace mucho el edificio que lo contiene.



Vemos sobre la puerta de entrada, en éste de Barcelona, el escudo de Pedro IV de Aragón, el del punyalet, desmedrado de cuerpo pero valiente en grado sumo, que no admitió imposiciones de nobles ensoberbecidos.

Hizo su palacio junto a las atarazanas para mejor impulsar la construcción naval necesaria para extender el poder catalano-aragonés por el Mediterráneo.

Pedro IV capitaneó personalmente algunas expediciones, venció en Mallorca a Jaime III, y fue a Cerdeña y venció igualmente. Con Alfonso XI de Castilla tuvo diferencias, pero las limó en aras de la Reconquista y le envió la flota para colaborar en la conquista de Algeciras. De todas esas glorias catalano-aragonesas, glorias de España, nos habla ese escudo cuadrangular que corona la puerta de las antiguas «dressanas» barcelonesas.

Al cesar las galeras en su benemérito servicio (1748), cesó la actividad propia de las atarazanas; pasó el tiempo y hubo Maestranza de Artillería. En 1941 el Ejército cedió a la ciudad de Barcelona ruinosos edificios que fueron reconstruidos. Se instaló el Museo Marítimo.

Cuidando la tradición, haciendo revivir momentos de un pasado glorioso, en 1971, cuarto centenario de la batalla de Lepanto, se construyó en las atarazanas la réplica de la galera real de don Juan de Austria. Hubo grandes conmemoraciones. Hoy, pese a su modernidad, es esa galera una de las princi-



pales joyas del Museo Marítimo. Tiene esa galera todas las esculturas de la verdadera; reproducción también de la genial obra de Juan de Mallara, que con ellas quiso recordar al generalísimo don Juan todas las virtudes propias de su persona, puesta al frente de las fuerzas de la Liga que contra el turco organizó el santo papa Pío V.

Fue emocionante cierta conferencia que la suerte me hizo pronunciar junto a esa galera, impulsado por el artífice director de la reconstrucción, José María Martínez-Hidalgo, director a la sazón del Museo Marítimo.

C. M.-V.

24.741.—Devoción mariana



Sabido es que, desde tiempo inmemorial, la veneración y el culto a la Santísima Virgen, en sus varias advocaciones, haya sido tradicional entre la gente de mar: la Virgen del Carmen, del Rosario, de Regla y tantas otras fueron y son recitadas por los marineros en sus horas difíciles. Veamos un romance en el que recordaban, por la ría de Muros los pescadores, un milagro:

«Marcelino se embarcó
día de Nuestra Señora,
creyendo que navegaba
el día y la noche toda.
Se levantó una tormenta
en ese mar de Lisboa,
lloraban los marineros,
lloraba la gente toda.
No lloraba Marcelino
porque era buena persona.
En el medio de la mar
le salió el enemigo:

— Por qué lloras, Marcelino,
que de ésta te libro yo.

— Yo te ofrezco mis navíos,
mis oros y mi plata.

— No te quiero tus navíos,
ni tu oro ni tu plata,
quiero que cuando te mueras
a mí entregues tu alma.

— Arredra, demonio, arredra

con esas malas palabras.
El corazón a María,
el cuerpo al agua salada.»

J. F. G.

24.742.—Informe



Fue don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada, una de las figuras más descollantes en la política de la época, secretario de Estado y de los Despachos de Guerra, Marina, Indias y Hacienda. Manifestaba en un informe elevado al Rey, titulado *Para el adelantamiento de la monarquía y el buen gobierno de ella*, al referirse a la Marina, lo que aquí tanscribimos:

«La Armada naval de V. M. sólo tiene presentemente 18 navíos y 15 embarcaciones menores (...) y la Inglaterra los 100 navíos y 188 embarcaciones (...). Yo estoy en el firme concepto de que no se podrá hacer respetar V. M. (...) de la Inglaterra sin la Armada de 60 navíos de línea y 65 fragatas y embarcaciones menores (...) La Armada propuesta es cierto que no puede competir con la Inglaterra, porque ésta es casi doble en navíos y más en fragatas y embarcaciones menores; pero también lo es que la guerra de V. M. ha de ser defensiva y en sus mares y dominios. Necesitará toda su fuerza la Inglaterra para lisonjearse con la esperanza de conseguir alguna ventaja, sea en América o en Europa. Por antipatía y por interés serán siempre enemigos los franceses e ingleses que unos y otros aspiran al comercio universal, y el de España y su América es el que más les importa. Seguirase a esto que estén pocos años en paz y que V. M. sea galanteado de Francia, para que, unida a su Armada con la de España, sea superior a la de Inglaterra y pierda ésta el predominio del mar. Y la de Inglaterra porque si V. M. con cien batallones y cien escuadrones ataca a la Francia por los Pirineos, al mismo tiempo que los ingleses y sus aliados por Flandes, no admite duda que la Francia no podrá resistir y perderá la superioridad de fuerzas de tierra con que se hace

temer en Europa. En este caso, precisamente ha de suceder, será V. M. el árbitro de la paz y de la guerra (...)

L. F. F.

24.743.—Libro curioso



Es éste el titulado «Descubrimiento de las regiones australes»; se trata de los viajes que hizo el portugués al servicio de España Pedro Fernández de Quirós; editado por «Historia 16», en su colección *Crónicas de América 25*, está la edición a cargo de don Roberto Ferrando.

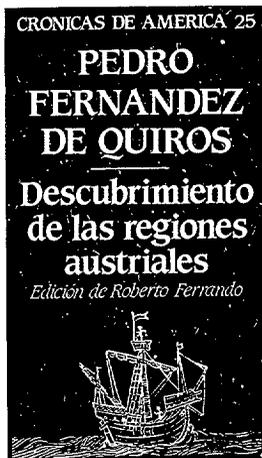
mil vicisitudes por las que pasaron estos descubridores, la organización del viaje a las citadas islas. Estudia también a *Báez de Torres y el descubrimiento de Australia* y *Las postreras ilusiones de Quirós*; de éste «Pedro Fernández de Quirós, de unos cincuenta años, general de las regiones australes del Espíritu Santo, que moría a orillas del océano que él había querido desvelar hasta sus últimos confines». Termina la obra con una relación de Luis Báez de Torres a Felipe III desde Manila, a 12 de julio de 1607.

J. F. G.

24.744.—La «Galeona»



Manifestación de la devoción de los españoles a la Santísima Virgen fue hacerla Patrona de la Carrera de Indias. Protectora de eso que les era de tanta importancia: el comercio con las posesiones de Ultramar, tan amenazadas las comunicaciones con ellas por naciones que eran enemigas sin declaración de guerra, y por piratas de toda ralea, y por los temporales de los océanos.



historia 16

Precedido de una *Introducción*, comprende el libro 81 capítulos, dedicando el primero al descubrimiento de las islas Salomón por el adelantado Álvaro de Mendaña; continuando con el estudio de esta empresa, se refiere, en el cuarto, al piloto y capitán Pedro Fernández de Quirós, desde su salida de El Callao y las



La advocación escogida fue la del Rosario, que ya era muy preferida desde la batalla de Lepanto, en el día de su fiesta, añadida a la letanía el *Auxilium Cristianorum*.

En Cádiz, adonde se había trasladado la Contratación, en el convento de los dominicos había una imagen, más chica que la del altar mayor de la iglesia, donde se hace presente que la Virgen del Rosario es también Patrona de Cádiz (yo siempre le he pedido volver...).

Esa imagen más chica era la que se llamó «Galeona», por ser embarcada con solemnidad en las flotas de Indias. Así habría dos imágenes cuando tales flotas se hicieran dos para mejor aprovechar las circunstancias de mar en diferentes zonas: la de las Antillas y México y la Tierra Firme.

Desde el Santuario iba llevada la imagen en procesión hasta la nave capitana. Hacía la campaña y a la vuelta era reintegrada al convento.

Los incendios producidos en la revolución de 1936 hicieron que se quemase la ya única imagen que se conservaba de la «Galeona», quedando indemnes la cabeza de la Virgen y la figura del Niño que en sus brazos tiene.

Se restauró, conservándose en su interior la madera quemada.

Reavivando las tradiciones del pasado, el 10 de enero de 1986 fue embarcada la imagen en el *Juan Sebastián de Elcano*. Tras 170 años volvía la «Galeona» a la mar oceánica. En otros viajes, los caballeros guardias marinas fueron en marcial formación a despedirse de la Patrona de los galeones de antaño.

El poeta gaditano García Supervielle plasmó la navegación de 1986:

«Desde la hermosa mañana
que volviste a navegar,
mi Cádiz se hizo ventana
pendiente de tu llegar...

y terminaba su bella poesía:

»Bendita sea la Marina,
bendita por española,
bendita porque la quieres.»

Dicen mucho y bueno los poetas.

C. M.-V.

24.745.—El Patronato de Casas de la Armada



Corrían los difíciles años de la posguerra. El problema del alojamiento

de los miembros de la Armada en cualquiera de los departamentos marítimos era acuciante; la provisionalidad era el denominador común; pocos los afortunados que habían resuelto el espinoso problema. Nuestros hermanos del Ejército se habían anticipado en la creación de un organismo que trataba de solventar este problema a sus efectivos; inclusive prestó señalados servicios a la familia marinera. Por fin, un 17 de marzo de 1945, por ley, se creó en Madrid el Patronato de Casas de la Armada. Dos artículos de breve redacción lo harían posible. Nació apoyado en la experiencia de su homónimo el Patronato de Casas Militares del Ejército, en cuyas bases fundacionales, establecidas por los decretos de 25 de febrero y 12 de diciembre de 1928 y 6 de noviembre de 1942, había de desenvolverse. Un reglamento especial desarrollaría las normas peculiares del funcionamiento y organización de dicho patronato que habría de tener «idéntica capacidad jurídica y funcional» que el del Ejército; éste, como queda dicho, había prestado al personal de Marina hasta dicho momento «evidentes ventajas». Ofrecería al Estado las debidas garantías.

Pocos días después se nombró el primer consejo directivo del recién creado patronato. Su presidente sería el vicealmirante don Ángel Cervera Jácome; la gerencia recaería en el general de división de Intendencia de la Armada don Rafael Ortega y Villergas. La responsabilidad de la secretaría la tuvo el comandante de Intendencia de la Armada don Edmundo Núñez Simón. Siete vocalías completarían dicho Consejo, integradas por don José Rubí y Rubí y don Jacobo Pedrosa Pérez, generales Ingeniero y de Sanidad, respectivamente; don Manuel Tejera Romero, capitán de navío; don Amador Villar Marín, coronel de Armas Navales; don Rafael Seán Díaz, coronel auditor, y, finalmente, don Gerardo Barros Pravía y don Luis Manzano Ferrazón, tenientes coroneles de Infantería de Marina y de Intervención, respectivamente.



Manuel de Calderón
Rafael de Ortega Villergas
Jacobo Pedrosa Pérez
Manuel de Calderón
5 Junio 1951

La presente fotografía está hecha el 8 de junio de 1951 y en ella aparecen los siguientes:

De pie: don Federico Curt Américo, teniente coronel de Intendencia, gerente; don Manuel Calderón López-Bago, ayudante de don Felipe Abarzuza; don Edmundo Núñez Simón.

Sentados: don Luis Díez de Pinedo; don Rafael de Ortega Villergas; don Felipe Abarzuza Oliva, vicealmirante; presidente don Jacobo Pedrosa Pérez; don Rafael Señán Díez.

Todos ellos integrantes de dicho Consejo Directivo en su fecha.

Loable la actuación de este equipo y la de los que a través de los años les sucedieron, que vinieron a resolver, al menos en parte, el acuciante problema de las viviendas a la sufrida familia marinera en constante devenir,

por razón de sus frecuentes cambios de destino y alejados de sus familiares.

M. M. C.

MARINOGRAMA NÚMERO 340

L A S O L A S C O N Y
 U L S A S S A L T A N
 S I N C E S A R R U G
 E N F O S F O R E C E N
 Y V I E N E N Y V
 A N E N L A L E J A
 N I A S I L B A E L
 H U R A C A N Y R U G
 E N L A S F U R I A S
 D E L A T E M P E S
 T A D M A R I N A

MARINOGRAMA NÚMERO 341

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

- A.— Man.: Lastre de una embarcación 99 65 34 85 31 47 77
- B.— Zool. (Plural): Gasterópodos estreptoneros del orden pectinibranquios, de concha azulado-violácea, de forma helicoidal y espiculada 20 93 74 61 75 23 57 60
- C.— Arq. Nav.: Voz inglesa con la que se conoce internacionalmente un tipo de buque mercante de 2.000 a 7.500 toneladas brutas, cuyas características principales son los costados vueltos hacia dentro hasta la cuarta parte de la manga y una superestructura corrida de proa a popa 95 71 88 10 89 51
- D.— Nav. y Man.: Abatir mucho el buque la popa para sotavento, por llevar demasiada vela en esta parte y, por tanto, es lo mismo que «partir el puño» 48 79 49 42 62 94 81 55 26 63
- E.— Arq. Nav. y Man.: Abrazadera o anillo de madera, hierro o acero, que sirve para sujetar o unir dos o más piezas 90 35 50 86 70 28

DEFINICIONES

Palabras

F.— Mit.: Nombre general que recibieron las cincuenta hijas de Danao en las leyendas mitológicas de la región de Argólida	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">84</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">69</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">97</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">19</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">59</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">76</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">14</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">3</td> </tr> </table>	84	69	97	19	59	76	14	3		
84	69	97	19	59	76	14	3				
G.— Pesca: Nombre dado a la jábega en la costa de Palamós. (Gerona)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">78</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">43</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">38</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">92</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">73</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">21</td> </tr> </table>	78	43	38	92	73	21				
78	43	38	92	73	21						
H.— Puer.: Se dice corrientemente de la que hacen en los puertos y canales las dragas para mantener el calado necesario para la navegación	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">13</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">80</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">72</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">15</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">11</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">41</td> </tr> </table>	13	80	72	15	11	41				
13	80	72	15	11	41						
I.— Org.: Persona que inventa o fabrica máquinas y también la que las dirige, gobierna o maneja	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">40</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">9</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">36</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">37</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">96</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">17</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">64</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">29</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">6</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">82</td> </tr> </table>	40	9	36	37	96	17	64	29	6	82
40	9	36	37	96	17	64	29	6	82		
J.— Pesca: Nombre dado a la alachera en las costas de Alicante ..	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">8</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">22</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">33</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">52</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">83</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">2</td> </tr> </table>	8	22	33	52	83	2				
8	22	33	52	83	2						
K.— Biol.: Acaudalado comerciante inglés, entusiasta de las regatas a vela. En 1850 nació y murió en 1931. Invertió grandes sumas de dinero en cinco intentos para ganar la Copa de América, sin conseguirlo	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">1</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">16</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">45</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">18</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">91</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">5</td> </tr> </table>	1	16	45	18	91	5				
1	16	45	18	91	5						
L.— Pesca: Nombre gallego de la tanza	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">27</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">24</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">25</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">46</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">56</td> </tr> </table>	27	24	25	46	56					
27	24	25	46	56							
M.—(Plural): Anillo de cuero con un tubito, en el que los calafates introducen el dedo pequeño de la mano izquierda con el fin de sujetar el hierro de meter o rebatir	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">54</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">67</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">66</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">7</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">68</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">87</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">39</td> </tr> </table>	54	67	66	7	68	87	39			
54	67	66	7	68	87	39					
N.— Arq. Nav.: Mesa de guarnición más pequeña que las principales y a popa de éstas, para asegurar en ella los brandales popales de los masteleros de gavia y las budas de los juanetes ..	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">44</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">32</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">53</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">98</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">30</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">4</td> </tr> </table>	44	32	53	98	30	4				
44	32	53	98	30	4						
Ñ.— Exclamación empleada a bordo para llamar la atención de alguien	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">12</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; text-align: center;">58</td> </tr> </table>	12	58								
12	58										

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

STANAVFORMED (hasta el 21 de julio).—La fragata *Numancia* continuó integrada en STANAVFORMED desde el 27 de abril hasta el 30 de agosto. El resto de las unidades que componen la agrupación son las fragatas *Schleswig Holstein* (Alemania), *Karel Doorman* (Países Bajos), *Zafer* (Turquía), *Taylor* (Estados Unidos), *Lemnos* (Grecia), *Scirocco* (Italia) y *Northingham* (Reino Unido), bajo el mando del comodoro Nikitiadis, de la Marina griega.

La agrupación hizo escala en La Spezia del 7 al 14 de junio. A continuación, se dirigió hacia el mar Negro para participar en el ejercicio COOPERATIVE PARTNER, de tipo PfP (*Partnership for Peace*), que se desarrolló del 26 de junio al 4 de julio. Antes de comenzar el citado ejercicio, efectuó una escala en Varna (Bulgaria), del 22 al 25 de junio.

Este ejercicio tuvo como objetivo el mejorar la interoperabilidad entre las fuerzas PfP y OTAN participantes, mediante la realización de un ejercicio LIVEX basado en operaciones de apoyo a la paz (PSO) y asistencia humanitaria. Participaron unidades de Francia, Italia, Grecia, Turquía, Estados Unidos, Bulgaria, Rumanía, Georgia y Ucrania. Finalizado el ejercicio, STANAVFORMED realizó una escala en Constanza (Rumanía), del 5 al 7 de julio.



Ejercicio BETACOM (28 de mayo-6 de junio).—Ejercicio combinado bilateral hispano-norteamericano, dirigido por el jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra, que se desarrolló en el campo de maniobras «Álvarez de Sotomayor», en la provincia de Almería, con el objetivo de adiestrar a las fuerzas combinadas participantes en operaciones en profundidad. Participaron la décima bandera de la Legión, una compañía de la Brigada de Paracaidistas, una unidad de helicópteros de las FAMET, una compañía del TEAR y el 22 MEU de la Marina estadounidense. La finalidad del ejercicio fue la realización de una operación NEO (*Non-Combatan Evacuation*), seguida de una operación de combate convencional.



Ejercicio ALCUDRA-97 (26 de mayo-14 de junio).—Ejercicio INVITEX, organizado por la Armada española, para adiestramiento de unidades MCM, dirigido por ALMED y conducido por el comandante de la Flotilla de Medidas Contra Minas (COMTEMECOM). Se desarrolló entre el 26 de mayo y el 14 de junio, en aguas de Baleares y accesos a los puertos de Valencia y Castellón, y en él participaron cuarenta unidades de ocho países, así como la Standing Naval Force Channel (STANAVFORCHAN) de la OTAN. El objetivo del ejercicio fue mejorar la efectividad y proporcionar adiestramiento avanzado en el planeamiento, conducción y evaluación de operaciones MCM procedentes de distintas naciones aliadas. Las operaciones estuvieron encaminadas a mantener abiertas y libres de minas las líneas de comunicaciones marítimas entre la Península y Baleares, reduciendo en lo posible el riesgo para el tráfico mercante. El esfuerzo principal se centró en la protección del tráfico mercante que transitó a través de los accesos a los principales puertos de la zona.

El ejercicio se dividió en tres fases:

- Fase I (26 de mayo-2 de junio): minado de las áreas establecidas por medio de aeronaves, submarinos y buques de superficie.
- Fase II (3-11 de junio): fase táctica, en la que se llevó a cabo operación de rastreo y caza de minas, así como de conducción de convoyes a través de canales dragadas (*lead through*).
- Fase III (12-14 de junio): recuperación de minas y conferencia postejercicio, que se celebró en Palma de Mallorca.

La participación fue la siguiente:

- Bélgica: MCS *Godetia*, MHC *Bellis*.
- Holanda: MHCs *Makkum* y *Willemstad*.

- Francia: MHCs *Croix du Sud* (a partir del 7 de junio) y *Persée*, ARS *Pluton*.
- Italia: MHCs *Termoli*, *Numana* y *Sapri*.
- Alemania: MHCs *Cuxhaven* y *Sulzbach-Rosenberg*.
- Reino Unido: MHSCs *Brocklesby* y *Bicester*; MHC *Inverness*.
- Estados Unidos: MCS *Inchon*; MH *Black Hawk*; MHSCs *Avenger*, *Devastator* y *Scout*.
- STANAVFORCHAN: MNLC *Falster* (Dinamarca); MHSC *Cattistock* (Reino Unido); MHO *Aster* (Bélgica); MHs *Marburg* (Alemania), *Oksoey* (Noruega) y *Vlaardingen* (Países Bajos).
- España: FSA *Descubierta*; MHSOs *Guadalmedina*, *Guadalete* y *Guadalquivir*; MSCs *Tajo*, *Sil*, *Ebro*, *Miño* y *Genil*; ARS *Poseidón*; ATR *Mar Caribe*; FPB *Anaga*; SSK *Galerna* (sólo fase I); Ala 21 (grupo 22) del Ejército del Aire.



Test COSMAR (2-3 de junio).—Como consecuencia de una invitación del NATO FORACS (*Forces Sensor and Weapons Accuracy Check Sites*), la fragata *Santa María* efectuó un test en el COSMAR de Tolón, en que se efectuaron pruebas y verificaciones de giroscópica y sensores.



PASSEX SP/GE (2-3 de junio).—El patrullero *Conejera* efectuó en aguas del mar de Alborán ejercicios de guerra de superficie (SURFEX) con las fragatas alemanas *Augsburg* y *Bremen*, que se encontraban en tránsito de regreso a su base tras participar en el ejercicio ILES D'OR.



Ejercicio MEDATEX (5-12 de junio).—Ejercicio anfibia bilateral hispano-marroquí. El ejercicio se desarrolló en aguas del golfo de Cádiz y el campo de adiestramiento de la sierra del Retín. Se efectuaron ejercicios anfibios combinados para elevar el nivel de adiestramiento de la fuerza hispano-marroquí. Participaron el buque de desembarco *Hernán Cortés*, una compañía de fusiles del TEAR y un equipo de reconocimiento y demoliciones submarinas (ERDS) de la Unidad de Buceadores de Combate. La participación marroquí consistió en la LST *Sidi Mohammed Ben Abdallah*, una compañía de fusiles y una unidad de buceadores.



Ejercicio PACEX COMANFEX 1/97 (9-14 de junio).—Ejercicio para unidades de operaciones especiales. Tiene como objetivo incrementar el nivel de adiestramiento de los participantes, tanto en el planeamiento como en la ejecución de operaciones de reconocimiento y combate en el ámbito de la guerra anfibia y especial, que se desarrolló en la Base Naval de Rota, golfo de Cádiz, provincia de Almería e instalaciones del campamento del Ejército de Tierra «Álvarez de Sotomayor».

Participaron la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) del Tercio de Armada, el NSWU-10 de la Marina de los Estados Unidos, submarino *Galerina*, patrullero *Laya* y helicópteros de la Flotilla de Aeronaves. Colaboraron la Unidad de Buceadores de Combate (UEBC) «Comandante Gorordo», así como aviones T-19 y la Escuadrilla de Apoyo de Despliegue Aéreo (EADA) del Ejército del Aire.

El ejercicio se dividió en tres fases:

- Fase I (9-10 de junio): ejercicios de adiestramiento en puerto y en el mar con submarino y patrullero. Ejercicios de *rendez-vous* entre helicópteros, buques de superficie y submarinos.
- Fase II (11-14 de junio): ejecución de temas tácticos en la zona de Almería.
- Fase III (14 de junio): conferencia postejercicio y regreso a base.



PASSEX SP/FR (10-11 de junio).—El *Príncipe de Asturias* y las fragatas *Canarias* y *Victoria* efectuaron diversos ejercicios en el golfo de Cádiz con el grupo de combate del portaaviones *Clemenceau*, compuesto además por el destructor *Duquesne*, fragatas *D'Estienne D'Orves* y *Latouche Treville*, petrolero *Marne* y submarino *Casabianca*. Se efectuaron ejercicios de guerra anti-submarina (CASEX), defensa aérea (ADEX), comunicaciones (NAVCO-MEX), guerra electrónica (EWX), guerra de superficie (SURFEX) bajo triple amenaza, CROSS-DECK y DACT (*Dissimilar Air Combat Training*).



JMC-972 (6-23 de junio).—El JMC (*Joint Maritime Course*) es un adiestramiento naval avanzado, organizado por la Marina británica, que se celebra trimestralmente en aguas de Escocia y del mar del Norte, y al que acuden unidades de diversos países OTAN. Su objetivo es proporcionar un adiestramiento colectivo en un ambiente multiamenaza. En la edición actual participaron unidades navales de siete países, de acuerdo con la siguiente distribución:

- Reino Unido: CVSG *Invincible*, DDs *Manchester* y *Newcastle*, FFCHs

Brave, Monmouth, Coventry, Argyll; AOR Fort Victoria; AOT Brambleleaf; ARSD Salmaster; MHCs Brecon, Hunt, Sandown, Tripartite; MCS Styx y SSN Triumph.

- Francia: SSN *Amethyste*.
- Italia: DD *Audace*.
- Noruega: FFs *Stavanger y Bergen; SSK Ula*.
- Dinamarca: FF *Niels Juel*.
- Holanda: SSK *Bruinvis*.
- España: FFs *Navarra, Extremadura y Baleares; AOR Patiño*.

Además, hubo una abundante participación de unidades aéreas de diversos tipos, del Reino Unido, Canadá, Francia, Países Bajos, Portugal, Italia, Noruega y Estados Unidos.

El ejercicio se dividió en tres fases:

- Fase I (6-9 de junio): es una fase de preparación durante la que se dieron conferencias a los buques en puerto.
- Fase II (9-14 de junio): fase *Workup*, consistente en un programa de ejercicios seriados, en los que se fue introduciendo el escenario de la fase posterior.
- Fase III (14-19 de junio): fase de combate. Diseñada para proporcionar una interacción máxima; comenzó con un estado de tensión entre dos países ficticios, que fue creciendo hasta desembocar en la ruptura de hostilidades. Las unidades participantes en el JMC actuaron como pertenecientes a un tercer país, que lo hizo en apoyo de uno de los bandos.

La reunión postejercicio tuvo lugar en la Base Naval de Clyde el 23 de junio.

Durante el tránsito, las unidades nacionales realizaron diversos ejercicios de adiestramiento y participaron además en el ejercicio británico COCK-FIGHT 197, que se desarrolló en el norte del mar de Irlanda, y en el que participaron el destructor *York*, la fragata *Montmouth* y el submarino *Splendid*. Efectuaron escala en Faslane del 6 al 9 de junio. Al finalizar el ejercicio hicieron escala en Leith, del 20 al 23 de junio, para asistir a la reunión post-operativa, excepto el *Patiño*, que lo hizo en Faslane para desembarcar el TRACSVAN.

Adiestramientos

Ejercicio ANFIBEX (27 de mayo-2 de junio).—Ejercicio para adiestramiento de las unidades del grupo DELTA, en el que se realizó un asalto anfi-

bio en el campo de adiestramiento de la sierra del Retín. Participó el transporte de ataque *Aragón*; los buques de desembarco *Pizarro* y *Hernán Cortés*; fragata *Victoria*; corbetas *Infanta Elena*, *Diana* e *Infanta Cristina*; batallón de desembarco del TEAR; Grupo Naval de Playa, Unidad de Buceadores de Combate y submarino *Tramontana*. Colaboraron unidades de la Flotilla de Aeronaves y patrulleros.



Ejercicio BOARDEX (4 de junio).—Unidades del TEAR efectuaron un ejercicio BOARDEX en aguas del golfo de Cádiz, en el que colaboró el *Marqués de la Ensenada*.



Adiestramiento de buques de la Zona Marítima de Canarias (10-12 de junio).—Participaron los patrulleros *Centinela*, *Grosa*, *Tagomago*, *Medas* y los remolcadores *Ferrol* y *Las Palmas*, con la colaboración de la Unidad de Buceo de la zona. Los buques realizaron diversos ejercicios conjuntos, incluyendo salida por canal dragada, fondeo de precisión, tiro y ejercicios de guerra electrónica, comunicaciones y marineros.



Pruebas programa TRITAN IV/LINK-11 corbeta «Vencedora» (17-20 de junio).—La corbeta *Vencedora* salió a la mar para efectuar pruebas de las nuevas consolas multifunción. Contó con la colaboración de la corbeta *Descubierta*, el submarino *Tonina* y el patrullero *Formentor*.



Adiestramiento grupo ALFA (24-29 de junio).—Participaron el *Príncipe de Asturias* y las fragatas *Canarias* y *Santa María*. Se efectuaron ejercicios en la mar con el objetivo de aumentar el adiestramiento del grupo, calificación de pilotos, pruebas TACAN y pruebas de transferencia de trazas con el MAC-TAE. Colaboraron las unidades participantes en el crucero de instrucción de la Escuela Naval Militar, el submarino *Tonina*, unidades de la Flotilla de Aeronaves y los patrulleros *Acevedo* y *Laya* (28-29 de junio), para ejercicio SURFEX. Los buques efectuaron una escala en Málaga del 27 al 29 de junio.



Pruebas programa ALDEBARÁN (18-26 de junio).—Fueron efectuadas en aguas de Cartagena por el buque auxiliar *Alerta*, que contó con la colaboración de las corbetas *Descubierta* (23-25 de junio) y *Vencedora* (26 de junio).

Comisiones y colaboraciones

Campaña «Bonito'97» (1 de junio-30 de septiembre).—Como todos los años por estas fechas está próxima a iniciarse la costera del bonito, en la que se estima que participen unos 650 pesqueros españoles de las modalidades de «cacea» y «tanqueros». Durante la campaña, los pesqueros se desplazarán siguiendo los movimientos migratorios del bonito, desde las proximidades de las Azores hasta el Cantábrico y golfo de Vizcaya. En el transcurso de la campaña suelen concurrir en una misma zona pesqueros de varios países que utilizan sistemas de captura y artes diferentes, lo que puede ocasionar conflictos.

Por este motivo, la Armada, en colaboración con la Secretaría General de Pesca, organiza una campaña de seguimiento y vigilancia de la flota bonitera durante el período en que ésta permanece en el mar. La campaña tiene como objetivo la vigilancia y apoyo a la flota pesquera española, tanto en aguas internacionales como dentro de la zona económica exclusiva, para hacer cumplir la legislación vigente y tratar de evitar posibles conflictos con flotas de otros países que faenan en las mismas aguas.

La campaña será efectuada fundamentalmente por el patrullero *Chilreu*, en tres períodos de veinticinco días, con escalas intermedias en puerto, que serán cubiertas por patrulleros de la Zona Marítima del Cantábrico.



Día de las FAS.—Con motivo de la celebración del Día de las Fuerzas Armadas, jornada de puertas abiertas, unidades de la Armada efectuaron diversas actividades, que se concretan fundamentalmente en presencia naval y bautismo de mar de escolares. La relación de estas actividades fue la siguiente:

- *Extremadura* (30 de mayo-2 de junio): presencia naval en La Coruña.
- *Vigía* (26-28 de mayo): presencia naval y bautismo de mar en Melilla.
- *Tabarca* (26-31 de mayo): bautismo de mar de los escolares de Vigo, Santa Eugenia y Marín.
- *Ordóñez* (31 de mayo): presencia naval en Ibiza para visita de escolares.
- *Mouro* (26-31 de mayo): bautismo de mar de escolares de Gijón.
- *Tagomago, Centinela, Ferrol y Grosa* (5-6 de junio): bautismo de mar de escolares de la isla de Gran Canaria.

- *Centinela* (1-4 de junio): bautismo de mar de escolares de la isla de Tenerife.
- *Guadalupe, Genil, Tajo y Miño* (30 de mayo): bautismo de mar de escolares de Cartagena.



LXVIII Crucero de Instrucción del buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 de diciembre de 1996-16 de agosto de 1997).—Finalizada su escala en Bangkok, el *Elcano* se dirigió navegando por el océano Índico hacia Port Victoria, en las islas Seychelles, donde hizo escala del 4 al 8 de julio.



«Ferrol» (7-8 de junio).—Apoyo a la Federación Motonáutica, efectuando escolta al «X Rallye Neumático de la isla de Gran Canaria».



«Dragonera» y «P-III» (31 de mayo-1 de junio).—Efectuaron presencia naval en Villata durante sus fiestas patronales.



«Dragonera» y Unidad de Buceadores del Estrecho (2-13 de junio).—Colaboración con las pruebas del programa MEDEA, que el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) desarrolla en el campo de experimentación del Arenosillo.



Crucero de fin de curso de los alumnos de la Escuela Naval Militar (9 de junio-9 de julio).—Alumnos de la Escuela Naval Militar permanecieron embarcados en las corbetas *Diana*, *Infanta Cristina* e *Infanta Elena* y en el buque de desembarco *Pizarro*, para ambientación marinera y realización de prácticas en el habitual crucero de instrucción de final de curso. Tras una escala en Rota, del 12 al 14 de junio, los buques realizaron tránsito a Las Palmas, donde hicieron escala del 18 al 20 de junio, y en Santa Cruz de Tenerife del 22 al 24 de junio. Durante los tránsitos se efectuaron diversos ejercicios de adiestramiento. Las siguientes escalas fueron Ceuta, del 30 de junio al 1 de julio, Gijón, del 5 al 7 de julio, y Marín, el 9 de julio.



Campaña de túnidos en el Mediterráneo (16-26 de junio).—Campaña organizada en el marco de la Unión Europea, que tiene como objetivo hacer cumplir la legislación vigente por parte de los pesqueros comunitarios en las pesquerías de túnidos y pez espada en aguas del Mediterráneo próximas a las islas Baleares. En esta campaña participaron un patrullero y un avión de la guardia costera italiana, el helicóptero *Alcotán*, de la Secretaría de Pesca, y patrulleros de la Zona Marítima del Mediterráneo, en los que embarcaron inspectores de la Unión Europea.



«Atalaya» (15 de junio).—Presencia naval y bautismo de mar en Santander.



«Anaga» (18-22 de junio).—Apoyo a la regata «Menorca-San Juan», que se desarrolló entre Barcelona y Mahón.



«P-III» (21 de junio).—Apoyo a la VI Regata Internacional de Piragüismo «Río Guadiana».



Entrega de la bandera de combate al patrullero «Grosa» (30 de junio).—Tuvo lugar en San Pedro del Pinatar, amadrinada por la esposa del presidente de la Comunidad de Murcia.



Colaboración con la Universidad de Las Palmas (23-24 de mayo).—El remolcador *Las Palmas* embarcó en Puerto del Rosario a personal y material de la Facultad de Ciencias del Mar. Asimismo efectuó bautismo de mar de escolares de las islas de Fuerteventura y Lanzarote (21-22 de junio).

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«Laya» (5 de junio).—Actuó como unidad hostil durante un ejercicio de aproximación al Estrecho del Regimiento n.º 4 del Mando de Artillería de Costa.



«*Cándido Pérez*» (9 de junio).—Actuó como unidad hostil durante el ejercicio GADEX del Regimiento n.º 4 del Mando de Artillería de Costa del Estrecho.



«*La Graña*» (10 de junio).—Actuó como buque remolcador de blanco para colaborar en un ejercicio de tiro de la Sección de Costa de la Academia de Artillería.



«*Condestable Zaragoza*» (6-10 de junio).—Aguada y suministro de combustible y material diverso a los peñones de Vélez y Alhucemas.



«*Cándido Pérez*» (19 de junio).—Actuó como unidad hostil durante un ejercicio de aproximación al Estrecho del Regimiento n.º 5 del Mando de Artillería de Costa del Estrecho.



«*Alcanada*» (18-19 de junio).—Colaboración con ejercicios del EMMOE en la zona de L'Escala.



«*Bergantín*» (17-18 de junio).—Colaboración con ejercicios de tiro del RAAA-76.



«*Victoria*» (21 de junio).—Colaboración con ejercicios EW de la Academia de Artillería, Sección de Costa.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Grosa*» (2-3 de junio).—Efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón y un remolque de blanco durante un EJEDAN «QUEBEC» con el 462 Escuadrón, ambos del Mando Aéreo de Canarias.



«*Las Palmas*» (24 de junio).—Efectuó un ejercicio de evacuación SAR con un helicóptero del 802 Escuadrón y un remolque de blanco durante un EJEDAN «ÓSCAR» del 462 Escuadrón.



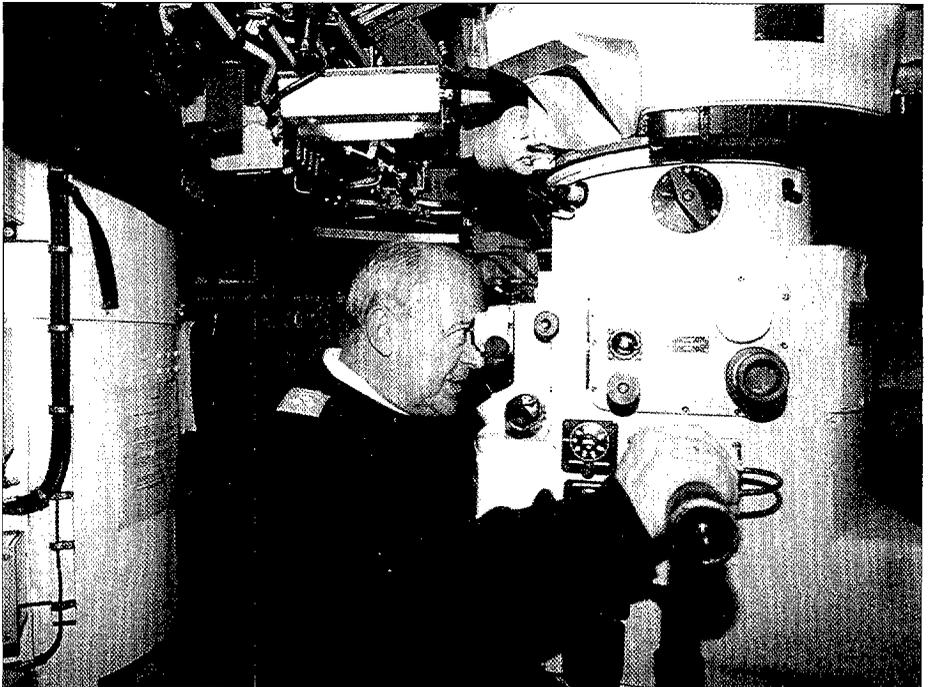
«*Laya*» (25 de junio).—Actuó como buque remolcador de blanco durante un EJEDAN «ÓSCAR» de las Alas 21 y 23.

J. Y. G.

Visita de AJEMA al Reino Unido

Durante los días 17 al 22 de mayo, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo, realizó una visita oficial al Reino Unido, recorriendo diversas instalaciones navales, entre ellas el LPH HMS *Ocean*, en construcción por la VSEL en Barrow, y al submarino de la clase «S» HMS *Sovereign* (en la foto) en la Base de Submarinos de Faslane.

(Remitido por el capitán de navío Peter Pacey, agregado de Defensa y Naval del Reino Unido.)



Disposiciones oficiales

Reorganización de la JAL.—La Orden Ministerial número 137/1997, de 3 de julio (BOD núm. 136), modifica a la Orden Ministerial número 22/1991, de 12 de marzo, que desarrolla la estructura del Cuartel General de la Armada, la fuerza y el apoyo a la fuerza, estructurando esta última como sigue:

Jefatura de Apoyo Logístico. Se estructura en:

- Órgano Auxiliar de Jefatura.
- Jefatura de los Ramos Técnico-industriales.
- Dirección de Construcciones Navales.
- Dirección de Infraestructuras.
- Dirección de Aprovisionamiento y Transportes.
- Órganos subordinados periféricos.

La Dirección de Construcciones Navales se compone de los siguientes órganos:

- Órgano Auxiliar de Dirección.
- Subdirección de Construcciones Navales.
- Subdirección de Mantenimiento.

Asimismo dispone de los grupos de proyectos que se constituyan.

La Jefatura de los Ramos Técnico-industriales es el órgano que ejerce la función técnica para el desarrollo y obtención de las unidades navales y sus sistemas y equipos, y se estructura en los siguientes:

- Ramo de Casco y Máquinas.
- Ramo de Electricidad y Electrónica.
- Ramo de Armamento y Munición.
- Ramo de Sistemas de Mando y Control.

G. Y.



Toma de posesión del jefe del Estado Mayor de la Armada.—Por Real Decreto número 1059/1997, de 27 de junio, se nombró al almirante don Antonio Moreno Barberá jefe del Estado Mayor de la Armada. El almirante Moreno Barberá juró su cargo el 1 de julio en el Ministerio de Defensa, en acto presidido por el ministro don Eduardo Serra, efectuándose el relevo a conti-

nuación en el Cuartel General de la Armada, acto que fue presidido por el jefe del Estado Mayor de la Defensa, general Santiago Valderas.

En breves y emocionadas palabras, el AJEMA saliente, don Juan José Romero Caramelo, agradeció la valiosa ayuda de cuantos lealmente colaboraron con él durante su gestión, haciendo hincapié en la labor callada y eficaz de cuantos se esforzaron en el cumplimiento de su deber en tantos aspectos que raramente llegan al conocimiento público, expresando sus mejores deseos al entrante para el desempeño de su misión.

El almirante Moreno Barberá comenzó con unas palabras de saludo, «ilusionado y optimista», a toda la familia marinera, prometiendo dedicarse en cuerpo y alma a su nuevo cargo, que consideró un privilegio y un honor. Agradeció al ministro de Defensa y al jefe del Estado Mayor de la Defensa la confianza depositada en él y recordó la eficaz labor de su predecesor, del que resaltó que durante su mando, en un marco económico difícil, se acometió la construcción de más de 50.000 toneladas de barcos de los más variados tipos, el programa de cazaminas, los LPDs y especialmente el de las fragatas F-100, sin dejar de mencionar «su permanente atención para preservar las singularidades y tradiciones transmitidas a lo largo de los siglos, que son patrimonio de la Armada».

Refiriéndose al futuro, mencionó los tres principales retos que plantea, entre otros, que son la profesionalización de las Fuerzas Armadas, el marco presupuestario restrictivo y la integración en la nueva estructura militar de la OTAN, en la que la importancia de la Fuerza Naval se revaloriza, al desplazarse el centro de gravedad de las posibles amenazas para la Alianza del centro al sur de Europa, asegurando que «vamos a ser capaces de adaptar nuestra organización a este futuro que ya está aquí, y lo haremos desde ya con un estudio detenido y profundo de la situación y las necesidades que nos lleven a la mejor solución».

Terminó agradeciendo anticipadamente la colaboración, sacrificio y entrega que estaba seguro tener de todos, invocando la protección de la Virgen del Carmen y ofreciendo al Rey, en representación de la Armada, «el testimonio de nuestra lealtad más sincera».

Cerró el acto vitoreando a España y al Rey.

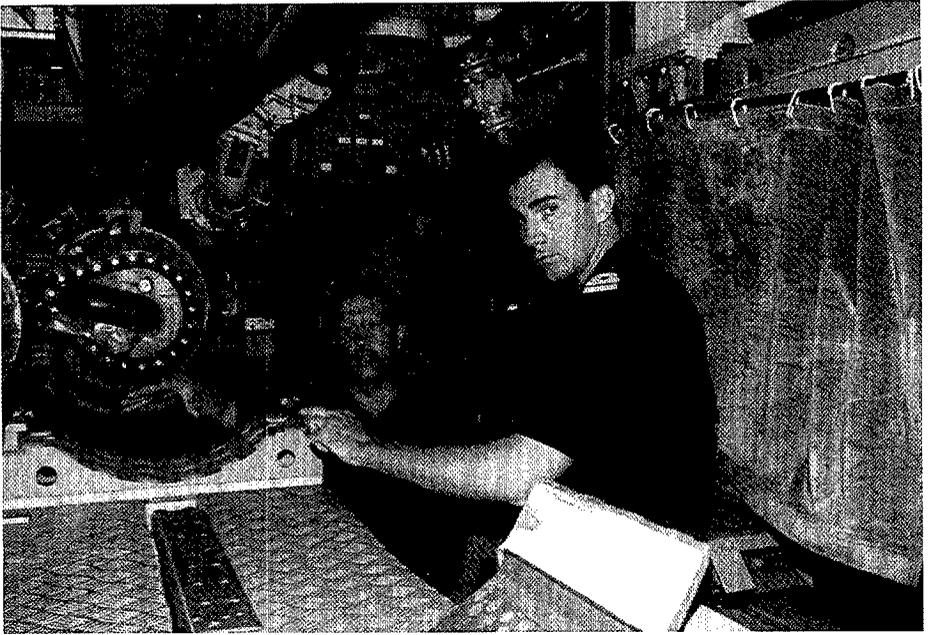
G. Y.



El Príncipe de Asturias, submarinista.—Desde el pasado 20 de junio, S. A. R. Don Felipe de Borbón y Grecia, Príncipe de Asturias y teniente de navío, lleva en su uniforme el emblema del Arma Submarina.

Don Felipe llegó a las 1000 horas a la Escuela y Base de Submarinos de Cartagena, en cuya explanada fue recibido por el comandante de la Flotilla de





Submarinos, jefe de la Base y director de su Escuela, capitán de navío don Aurelio Fernández Diz, quien le acompañó en su visita a las instalaciones. A las 1130 horas embarcó en el submarino *Galerna*, del mando del capitán de corbeta don José Carlos Breijo Ruiz, saliendo a la mar para realizar ejercicios de lanzamiento de torpedos F-17 en aguas de la zona. Previamente, a cota periscópica, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Juan José Romero Caramelo, le impuso el emblema con el que Su Alteza se integra en la especialidad. Tras almorzar a bordo con la dotación, regresó a Cartagena, desembarcando a las 1745 horas.

En las fotos ofrecemos varios momentos de su participación en los ejercicios a bordo.

G. Y.



Día de las Fuerzas Armadas en Ferrol.—La decisión del gobierno de concentrar la celebración del Día de las Fuerzas Armadas en la Fiesta Nacional del 12 de octubre no ha impedido la celebración de algunos actos que ya estaban preparados de antemano.

El sábado día 30 de mayo por la mañana tuvo lugar en el estadio de la Malata ferrolano la Jura de Bandera de los marineros pertenecientes al 3^{er}. llamamiento de este año. De esta forma todos los familiares y amigos de

los nuevos marineros pudieron seguir la ceremonia a la perfección desde las gradas del estadio.

En la tarde del mismo día, tuvo lugar en la plaza de Armas, ante el ayuntamiento ferrolano, la ceremonia de entrega a la 31.ª Escuadrilla de Escoltas de la Medalla de Plata de la ciudad, en reconocimiento de la labor efectuada por las fragatas de la escuadrilla como integrantes de la fuerza internacional de mantenimiento de la paz en Bosnia y en las labores de embargo en el mar Adriático. El alcalde de Ferrol, don Juan Blanco, y el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal, presidieron el acto.

El alcalde resaltó en su discurso la participación de las cinco fragatas, *Baleares, Andalucía, Cataluña, Asturias y Extremadura*, en las misiones del Adriático, con un total de 17 campañas y más de 1.500 días de operaciones. El comandante de la 31.ª Escuadrilla, capitán de navío don Tomás González, agradeció la entrega de la medalla en nombre de las dotaciones de todos los buques.

Durante el fin de semana se celebraron diversas jornadas de puertas abiertas: en el muelle comercial de Ferrol estuvo atracado el BAC *Patiño*; en el arsenal de Ferrol, la fragata *Andalucía*, y en el puerto de La Coruña, la fragata *Extremadura*. Asimismo, el cuartel de Dolores, sede del Tercio Norte de Infantería de Marina, también pudo ser visitado por el público interesado.

A. P. P.



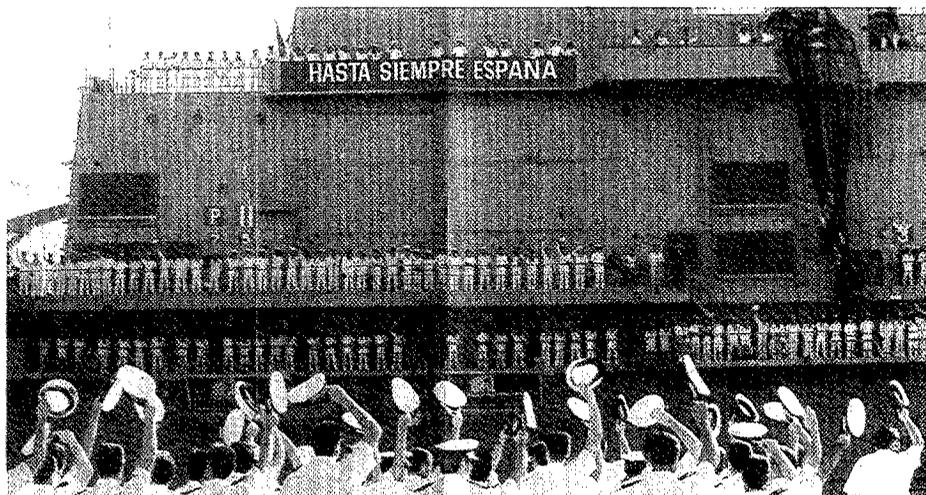
Despedida del «Chakri Naruebet».—Con un gran letrero «Hasta siempre, España», como muestra la foto, se despidió el 1 de julio el flamante portaaviones de la Real Armada de Tailandia. A las 0845 horas de este día desatraco del muelle número 1 de la Base Naval de Rota con destino a su lejano país, lejano sólo geográficamente, al que desde antiguo, cuando en 1540 llegó el primer español —gallego, por más señas—, tantos lazos nos unen.

Su construcción, pruebas y entrega los hemos reseñado en las páginas de nuestra REVISTA; además de marcar un hito histórico al ser el primer buque de esta clase entregado por una nación a otra —como subrayó el almirante de la Flota en su despedida—, es también el primer buque de guerra de este porte construido en España para otro país, y el primero, también, cuya dotación ha sido adiestrada desde el personal de vuelo a todos los demás sistemas.

La estrecha colaboración de la Empresa Nacional «Bazán» y la Armada han hecho posible estos logros, como bien dijo don Javier Cabañas, jefe del programa de desarrollo de la «Bazán». Los 58.800 millones de pesetas que ha costado serán una valiosa inversión que garantizará la independencia y seguridad del reino de Tailandia, pero las relaciones personales y de colaboración entre los dos países han reforzado una amistad de incalculable valor.

¡Hasta siempre, Tailandia!

T. T.



Escuela de Especialidades.—Por el Real Decreto 768/1997 de 30 de mayo (BOD núm. 116), se crea la Escuela de Especialidades Fundamentales en la anterior Estación Naval de La Graña.

Dicho real decreto unifica las dos escuelas hasta ahora ubicadas en dicha estación naval (la Escuela de Maniobra y la de Aprovisionamiento y Servicios) con el nombre de Escuela de Especialidades Fundamentales, con la misión de impartir la enseñanza militar de formación del Cuerpo de Especialistas de la Armada para las siguientes escalas y especialidades fundamentales:

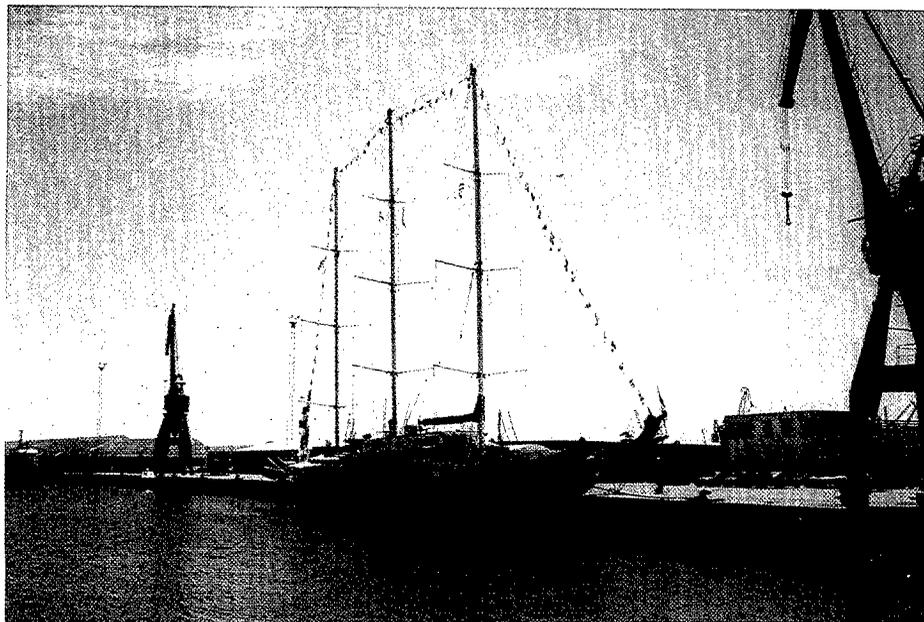
- Escala media: maniobra y navegación. Administración.
- Escala básica: maniobra y navegación. Administración. Alojamiento.

G. Y.

Visitas

Cádiz.—En la mañana del 14 de junio atracó en Cádiz el velero-escuela de la Armada de Uruguay *Capitán Miranda* en escala de su viaje de instrucción que realiza por el Atlántico y Mediterráneo, con 30 guardias marinas y 62 hombres de dotación a bordo.

El *Capitán Miranda* es una goleta de tres palos de 715 toneladas de desplazamiento, 60,2 m de eslora, 8 m de manga y 3,6 m de calado. Sus palos guindan 44 metros y tiene una superficie vélica de 722 metros cuadrados. Fue construida en Matagorda en 1930, originalmente como buque planero, y aparejada con dos palos; profundamente modificada en 1970, se aparejó entonces



con los tres palos actuales, habilitándose para buque-escuela, para ser prácticamente reconstruida por la Empresa Nacional «Bazán» en 1993.

Anteriormente ya había efectuado escalas en Cádiz con frecuencia y participó también en la Gran Regata «Colón 92». Su actual viaje lo inició en Montevideo el 8 de abril y tiene previsto su regreso el 14 de noviembre, con 152 días de mar y tras visitar 22 puertos de Europa y América.

J. del. C.

EXTRANJERO

Alemania

Fragatas «Tipo 124».—La Marina alemana recibirá las fragatas *Sachsen*, *Hamburg* y *Hessen*, del *Tipo 124*, entre diciembre del 2002 y diciembre del 2005, existiendo la posibilidad de contratar una cuarta fragata, la *Thüringen*, que entraría en servicio en el 2006. Esta clase es la componente alemana de la cooperación hispano-holandesa-alemana, que producirá la fragata holandesa *De Zeven Provinciën* y la española *F-100*. Las fragatas *Tipo 124*, con un desplazamiento de 5.690 toneladas, son muy parecidas en su diseño a la clase *Branderburg* o *Tipo 123*, construidas entre 1994 y 1996, aunque la mayor diferencia

consistirá en la instalación de un lanzador vertical Mk-41 de 32 celdas para los misiles superficie-aire Standard SM-2 Block IIIA y Evolved Sea Sparrow. Su sistema de combate permitirá el seguimiento de hasta 1.000 blancos, pudiendo enganchar hasta 16 blancos aéreos, dos de superficie y dos submarinos de forma simultánea. El hangar a popa podrá alojar dos helicópteros *NH-90*. El resto del armamento incluye dos lanzadores RAM de 21 celdas como defensa de punto, ocho misiles Harpoon RGM-84F, dos lanzadores triples de torpedos A/S MU-90, y un cañón de 76 mm.



Mejoras de un sonar ASW.—El sonar DSQS 21/23 de guerra A/S, que montan las fragatas clase *Branderburg* y *Bremen*, ha sido sometido recientemente a una serie de mejoras y modificaciones con todo éxito en cooperación con la Marina alemana, para ampliar su capacidad de detección de minas. Los resultados han confirmado que estos buques pueden, a velocidad de crucero, detectar una mina y tener tiempo para efectuar la reacción correspondiente para evitarla.

J. M. T. R.

Australia

Los astilleros buscan una mayor carga de trabajo.—La Corporación Australiana de Submarinos (ASC) está intensificando sus esfuerzos para conseguir nuevos contratos. En diciembre de 1996 se botó el segundo submarino de los seis de la clase *Collins*, el *Farncomb*, y en el primer semestre de 1997, el tercero, *Waller*. De acuerdo con el contrato original, la Marina australiana tiene la opción de construir otros dos submarinos más, aunque no se espera ninguna decisión en este sentido al menos en un año. La ASC tiene también la posibilidad de ofrecer este diseño a terceros países, con independencia de la compañía sueca Kockums. En este sentido está promocionando una versión mejorada del cazaminas *Huon*, con el casco de GRP y el sonar DSQS-11M.



Baja de un buque hidrográfico.—El buque de investigación hidrográfica *Moresby*, de 2.351 toneladas, con 33 años de servicio y más de un millón de millas navegadas, será dado de baja a finales de 1997, baja a la que se le unirá la del más pequeño, *Flinders*, de 750 toneladas, ya que ambos serán reemplazados por los buques *Leeuwin* y *Melville*, que se encuentran en construcción en los astilleros North Queensland Engineers and Agents, en Cairns, y que entrarán en servicio en junio de 1998 y enero de 1999, respectivamente. Los

nuevos buques, de 2.550 toneladas tendrán alojamiento para 10 oficiales y 40 miembros de la dotación. Su base será Darwin y tendrán tres dotaciones que les permitirán hacer levantamientos durante 300 días de mar al año; para ello contarán con tres embarcaciones de 35 pies y un sonar capaz de levantar fondos de hasta 6.000 metros.

J. M. T. R.

Brasil

Planes de modernización.—La Marina brasileña ha desvelado recientemente sus proyectos para el futuro próximo, consistentes en la compra de aviones *Skyhawk*, procedentes de la Marina de los Estados Unidos, con objeto de dotar con vectores de ataque al portaaviones *Minas Gerais*, si bien para ello es necesario que el presidente de la República autorice por ley a pilotar aviones a los marinos. Entre las adquisiciones y construcciones previstas, figuran un submarino de la clase *Tupi*, mejorada, dos fragatas tipo *Broadsword* procedentes del Reino Unido, una corbeta clase *Inhauma*, dos buques oceanográficos, dos balizadores y dos lanchas para patrullar el río Amazonas.

J. M. T. R.

China

Nuevo submarino clase «Romeo».—El tercero de una serie de cuatro submarinos clase *Romeo* o *Proyecto 033*, de 1.755 toneladas, ha podido ser fotografiado después de finalizar un extenso período de modernización de cuatro años llevado a cabo por Lorar Sonar Systems Corporation, que le permitirá lanzar torpedos filoguiados NT-37F y misiles UGM 84C Harpoon a través de sus ocho tubos. Los obsoletos equipos de detección chinos han sido reemplazados por el sonar alemán STN-Atlas CSU-3-4, el sistema de control de fuego Loral Librascope y el equipo de ESM AR-700-S5 de Boeing Argo Systems. El submarino, con la numeral 855, llevaba instalada a popa una cámara estanca para buceadores similar a las instaladas en los SSN norteamericanos con equipos SEAL a bordo.

J. M. T. R.

Estados Unidos

Turbinas de gas para los transportes.—Los nuevos buques de transporte que construye la National Steel & Shipbuilding Company (NASSCO) cuentan con dos turbinas de gas LM-2500 de General Electric. Aunque inicialmente se diseñaron para ir propulsados con cuatro diesel, la Marina estadounidense confía en obtener un mayor rendimiento en estos nuevos *roll-on/roll-off*, cuya

primera unidad entrará en servicio en 1998, estando destinada a transportar divisiones pesadas del Ejército de los EE. UU. Dentro del actual programa de modernización de los buques de transporte con propulsión diesel, la NASSCO entregó el USNS *Shugart*, en julio de 1996, como primera unidad.

J. M. T. R.

Eslovenia

Compra de un patrullero.—Aunque el litoral adriático de esta república ex yugoslava es muy reducido, su incipiente Marina, compuesta por lanchas rápidas, acaba de adquirir un patrullero *Super Dvora Mk-II*, construido en Israel, y que corresponde a un modelo que ha tenido gran éxito en la exportación, ya que ha sido adquirido por las marinas de cuatro naciones, Israel entre ellas. El buque tiene una eslora de 26,5 m, y cuenta con dos ametralladoras de 12,7 mm, un radar de superficie y un director de tiro optrónico para las ametralladoras.

J. M. T. R.

Georgia

Críticas a Rusia por no compartir la flota del mar Negro.—El presidente de Georgia, Eduard Sheverdnardze, criticó públicamente el pasado 9 de junio a Rusia por su negativa a permitir que su país entre en el reparto de la antigua flota soviética del mar Negro.

Rusia y Ucrania resolvieron en mayo de 1997 una disputa que había durado cinco años sobre el reparto de esa flota, y a partir de dicho acuerdo deberán decidir en tres meses cómo se reparten los buques y las instalaciones navales en tierra, la mayoría de ellas ubicadas en la ciudad, hoy ucraniana, de Sebastopol.

Georgia tiene una costa de 350 km en el mar Negro, contando con una exigua flotilla de 22 buques menores procedentes de la Unión Soviética y prácticamente inútiles, basados en el pequeño puerto de Poti.

J. M. T. R.

India

Compra de dos patrulleros israelíes.—La división Ramta, de la compañía Israel Air Industries (IAI), ha vendido dos patrulleros *Super Dvora Mk-II* a la Marina india.

Estos buques son los primeros adquiridos por la India, cuya flota es de procedencia mayoritariamente rusa y británica. El importe de la adquisición es

de unos 1.500 millones de pesetas. Los patrulleros, de 54 toneladas, serán equipados con un cañón de pequeño calibre y visores nocturnos para la persecución de contrabandistas y traficantes de droga durante la noche.

J. M. T. R.

Irán

Presupuesto de Defensa.—El *Majlis*, parlamento iraní, ha aprobado el presupuesto de Defensa para el próximo año, 391.500 millones de pesetas. El secretario del Consejo de Seguridad Nacional, Hassan Ruhani, ha justificado esta cifra diciendo que, para un país de 60 millones de habitantes, supone un gasto en defensa de 6.525 pesetas *per cápita*, muy inferior a las 150.000 pesetas por habitante que se gastan sus vecinos del golfo, Arabia Saudí, U. E. A. y Kuwait. El alto dignatario iraní criticó asimismo la presencia de fuerzas navales norteamericanas en el Golfo para proteger el petróleo de los ricos estados árabes, ya que ello crea tensiones en la región, por lo que la política de defensa iraní irá encaminada a fortalecer sus fuerzas navales en prevención de un posible ataque del exterior.

J. M. T. R.

Filipinas

Planes de adquisición de buques.—El congreso filipino ha autorizado finalmente un presupuesto provisional de 1,9 billones de pesetas para el programa de modernización durante los próximos 15 años de las FAS filipinas. Este presupuesto es inferior al propuesto por el ministro de Defensa, por lo que la Marina recibirá la mitad de los 783.000 millones de pesetas que había solicitado. Aún así llevará adelante la construcción de los tres patrulleros de altura OPV, a los que debían seguir tres corbetas, seis patrulleros, dos lanchas rápidas, un MCDV, dos helicópteros y dos vehículos anfibios. La Marina filipina ha recibido 28 propuestas para la construcción de estos tres patrulleros de altura, entre ellas la española, de la Empresa Nacional «Bazán».

J. M. T. R.

Holanda

Entra en servicio el LPD «Rotterdam».—El buque de transporte anfibio LPD *Rotterdam* será entregado oficialmente a la Marina holandesa en diciembre de 1997. El buque, que fue botado el 22 de febrero de 1997, tan sólo 364 días después de haberle sido puesta la quilla, dará al cuerpo de Infantería

de Marina, por primera vez en la historia, su primera plataforma oceánica de transporte, pudiendo acomodar 611 infantes de Marina durante 30 días o 761 durante un período menor de tiempo. Su cubierta de vuelo puede albergar seis helicópteros *NH-90* o cuatro *Merlin*, y en lo referente al transporte de vehículos de cadena, el límite está fijado en 30 carros *Leopard II* o 160 TOAs (transporte oruga acorazado). En su dique pueden ser estibados hasta cuatro LCU-1.

J. M. T. R.

Reino Unido

Incremento de la capacidad AEW.—La Marina británica ha decidido elevar la capacidad de detección de sus helicópteros de alerta temprana *Sea King* Mk-2 AEW, incorporándoles el radar MR Searchwater 2000, de Racal. Igualmente, los nuevos aviones de patrulla marítima *Nimrod Replacement* se equiparán con el radar MR Searchwater 2000.



Nuevo buque hidrográfico.—El buque hidrográfico, de 13.300 toneladas, *Scott*, entró en servicio el pasado mes de mayo, teniendo su base en Portsmouth. Este buque, el mayor que ha tenido jamás el Royal Hydrographic Office, tiene una eslora de 130 metros y un calado de nueve metros, este último necesario por el *transducer* del sonar utilizado en el levantamiento de los fondos marinos. El *Scott* cuenta con un equipo norteamericano que le permitirá barrer hasta 60 millas a una profundidad de 5.000 metros. La dotación del buque está compuesta por 25 personas del *Royal Fleet Auxiliary*, más un equipo de 35 científicos. Su autonomía es de 35 días y su velocidad máxima es de 17,5 nudos, gracias a los 5.400 CV de dos diesel que mueven una hélice de paso variable.



Botadura de un nuevo cazaminas clase «Sandown».—Los astilleros de Vosper Thornycroft han sido escenario una vez más de la botadura de un nuevo cazaminas, el HMS *Penzance*, sexta unidad de la clase *Sandown*, compuesta por doce unidades similares a las que construye en su factoría de Cartagena la Empresa Nacional «Bazán». Es de destacar la rapidez de construcción de este tipo de unidades, ya que la quilla del HMS *Penzance* había sido puesta tan sólo 18 meses antes.

J. M. T. R.

Rusia

Destructores clase «Kashin».—Tan sólo cuatro de los originalmente 20 destructores clase *Kashin*, de 4.700 toneladas, permanecen en activo en la lista oficial de buques de la Marina rusa. Los cuatro permanecen en el mar Negro, lo que hace que su futuro sea un tanto incierto, al no estar totalmente definido el número de unidades que pasarán a la Marina de Ucrania. De los cuatro, tan sólo uno, el *Smetlivy* (inteligente), entregado en 1969, fue modernizado en Sebastopol en 1990, modernización que le supuso la pérdida del montaje popel de 76,2 mm para poder instalar un sonar VDS, y el cambio del lanzador cuádruple de torpedos de 533 mm, instalado en el combés, por uno séptuple de 402 mm para torpedos A/S. Unas rampas para dos lanzadores cuádruples del misil antibuque Kh-35 Uran o SS-N-25 fueron igualmente instaladas en lugar de los lanzadores del cohete antisubmarino RBU-1000.



Desguace del portaaviones «Varyag».—El incompleto portaaviones *Varyag*, de 59.100 toneladas, construido en los astilleros ucranianos de Nikolayev, se ha visto despojado de todos los equipos con que contaba como un paso previo a su desguace en la India este año. Entre los equipos remozados se encuentra el radar de exploración aérea Top Sail o MR-600, instalado en lugar del Sky Watch o Mars Passat, que monta el portaaviones *Admiral Kuznetsov* que tan bajo rendimiento le ha dado. El 9 de febrero de 1996, el nombre de *Varyag*, un crucero que fue hundido combatiendo heroicamente contra la flota japonesa en la guerra de 1905, fue transferido a un también crucero de la clase *Slava*, que llevaba el inadecuado nombre de *Chervona Ukraina* (Orgullo de Ucrania).



Continúan las pruebas de mar del crucero «Pyotr Velikiy».—El último crucero nuclear de la clase *Kirov*, el *Pyotr Velikiy*, ha continuado sus pruebas de mar en el Báltico durante todo el primer semestre de 1997, a pesar de que su destino es la flota del Pacífico. Durante este período de tiempo ha realizado diversos ejercicios de tiro con la artillería principal y lanzamiento de misiles, algo que podía haber efectuado perfectamente en Vladivostok, aunque observadores occidentales piensan que el no desplazar este crucero nuclear lejos de las costas del Báltico es un signo externo del rechazo ruso a la ampliación de la OTAN.



Recuperación de un crucero.—Como el Ave Fénix, el crucero *Admiral Golovko*, de la clase *Kynda* o *Proyecto 58*, ha sido recuperado del desguace para ser rehabilitado y convertido en el buque insignia de la flota rusa del mar Negro. Los cuatro cruceros de esta serie fueron dados de baja en 1990, ante la imposibilidad de obtener fondos para su modernización, pero durante los actos de celebración del 300 aniversario de Sebastopol, en julio de 1996, el buque, totalmente rehabilitado, participó en la revista naval que tuvo lugar en el mar Negro. A pesar de su reducido tamaño, 5.750 toneladas, el *Golovko* está considerado como un auténtico crucero, siendo asignado su mando a un capitán de navío de 1.ª clase, cuando los mayores, *Kresta II* y *Kara*, son mandados por un capitán de navío de 3.ª clase. El *Golovko* será reemplazado por un crucero de la clase *Slava*, el *Moskva*, cuando acabe su modernización en los astilleros de *Nikolayev*, algo que por falta de fondos se viene retrasando *sine die*.

J. M. T. R.

Unión Surafricana

Cambio de nombre de los patrulleros «Minister».—Los nueve patrulleros pesados lanzamisiles clase *Minister* (*Saar 4*), y que llevaban el nombre de antiguos ministros blancos de Defensa, a partir del 1 de abril han visto cambiados sus nombres por los de famosos guerreros; por ello, la serie se denomina ahora *Warrior*. La primera unidad, *Jan Smuts*, es la única que mantiene su antiguo nombre; la segunda (ex *P. W. Botha*) se llama ahora *Shaka* en recuerdo de un legendario guerrero zulú; la tercera (*Frederic Creswell*) cambia a *Adam Koi*, un caudillo de la tribu Griqua/Khoi. La cuarta (ex *Jim Fouché*) se llama ahora *Sekhukhuni*, otro legendario guerrero. La quinta (ex *Frans Erasmus*) recuerda a un capellán, *Isaac Dyobha*, que reconfortó a un grupo de soldados en un transporte que se hundía. La sexta (ex *Oswald Pirov*) rememora a un soldado, *René Sethren*, que fue herido 27 veces mientras disparaba a un avión alemán. El *Hendrik Mentz* se llama ahora *Galeshewe*, por un jefe Tswana que dirigió una rebelión contra el gobierno de El Cabo. El *Kobie Coetsee* es el *Job Masego*, un soldado que hundió un carguero alemán con un artefacto de fabricación propia, y, por último, el *Magnus Malan* pasa a ser el *Makhanda*, en recuerdo de un general Xhosa.



Renace el proyecto de construcción de corbetas.—La Marina surafricana tiene el proyecto de reemplazar sus patrulleros lanzamisiles por cuatro corbetas de 1.500 a 1.800 toneladas, por un estudio finalizado y conocido como *Project Sitron*. Esta es la segunda vez que saca este proyecto a concurso públi-

co, con la particularidad de que en 1995 el diseño de la empresa española Empresa Nacional «Bazán» quedó finalista, aunque no llegó a llevarse a cabo por falta de fondos. Está previsto que a comienzos de 1998 se resuelva este nuevo contrato.

J. M. T. R.

Turquía

Programa de la fragata TF-2000.—La Marina turca ha recibido la oferta de nueve astilleros occidentales para la construcción de la fragata TF-2000 («Bazán», Blohm & Voss, Bremer Vulcan, DCN Internacional, GEC Marine Yarrow, Royal Schelde, St. John's y Transfield). Es de destacar la ausencia de astilleros norteamericanos, lo que se achaca a los retrasos habidos en la transferencia de las fragatas clase FFG-7 y al tratamiento dado por parte de Washington a las dotaciones que fueron devueltas a Turquía, transferencia prevista para el pasado mes de noviembre y que no tuvo lugar por las fuertes presiones griegas.

J. M. T. R.

MARINA MERCANTE

Líneas marítimas de interés nacional

A instancias del Congreso de los Diputados, para clarificar el futuro del transporte marítimo nacional y ante la terminación del contrato con la compañía Trasmediterránea a finales del presente año, a lo que se une la culminación del proceso de liberalización del transporte marítimo acordado en el seno de la Unión Europea, nuestro Ministerio de Fomento está preparando dos decretos de inminente publicación en los que se definirán las líneas marítimas de interés, tanto social como del Estado.

Esta iniciativa, como hemos dicho, surgió del Congreso de los Diputados, donde un grupo parlamentario solicitó que se definieran cuanto antes estas líneas marítimas. Esta proposición no de ley fue aprobada por unanimidad, y en ella se señala que se hace necesario prever el establecimiento de un nuevo mecanismo de aportación de subvenciones para aquellas líneas que, siendo deficitarias, han de permanecer en activo por criterios de interés social. Asimismo se indica en dicho documento que los acuerdos comunitarios relativos a la liberalización del tráfico marítimo de cabotaje que se irá poniendo en práctica a lo largo de los próximos años en la Unión Europea, no deben, en modo alguno, resultar incompatibles con el concepto del servicio público que

ha imperado en los últimos años. A estos efectos, hay que señalar que la liberalización de los tráficos marítimos, la libre competencia y, en definitiva, el principio de igualdad de oportunidades, no están reñidos con una prudente función fiscalizadora de las administraciones públicas, por lo que es urgente la delimitación y definición de las líneas marítimas de interés social —que constituyen también un interés nacional— a efectos de dar los pasos oportunos en la elaboración reglamentaria de los concursos pertinentes que garanticen la prestación de tales servicios.

J. L. T.

Centros Zonales de Coordinación y Salvamento

Dentro de los sistemas de control del tráfico marítimo establecidos en los Centros Zonales de Coordinación de Salvamento de Tarifa y Finisterre, y desde el pasado 3 de junio, es obligatoria la identificación de la mayoría de los buques que naveguen por los respectivos dispositivos de separación del tráfico marítimo.

Esta identificación, que hasta la fecha citada era voluntaria, será obligatoria para los buques con eslora igual o superior a 50 m; para los que transporten mercancías peligrosas, los que empujen o remolquen a otros buques si la eslora total es mayor de 50 m; los de eslora inferior a 50 m, si están en una emergencia para evitar un peligro inmediato, y los de eslora inferior a 50 m, si están en la canal de circulación adecuada o en la zona de separación dedicados a la pesca.

La identificación se efectuará con llamada inicial en el canal 16 del S. M. M. a Tarifa tráfico o Finisterre tráfico e incluirá el nombre del buque, distintivo de llamada y número de identificación, situación, puertos de procedencia y destino, tipo de carga y posibles daños o averías que influyan en la navegación.

A. P. P.

XXXI Asamblea EMPA

Los pasados 21, 22 y 23 de mayo se celebró en el hotel Barcelo-Sants, de Barcelona, la XXXI Asamblea General de la EMPA (European Maritime Pilots Association), que reunió delegados de 17 países, bajo la presidencia del capitán Geoffrey Topp, presidente de EMPA, a quien acompañaban el vicepresidente, capitán Udo Hintze, el presidente de IMPA (International Maritime Pilots Association), capitán Michel Pouliot, y el presidente de la Federación de Prácticos de España, capitán Cruz María Ferrer Muruzábal. La Asamblea dio la bienvenida a la delegación de Estonia, cuya solicitud de admisión fue aprobada por unanimidad. La EMPA representa a más de 5.000 prácticos, con un total de más de un millón de maniobras/año.

El tema central de la asamblea fue el de «Practicaje de calidad para una navegación más segura», presentándose las ponencias de: «El futuro del entrenamiento de los prácticos», «La planificación de la travesía» y «La jornada laboral de los prácticos». Además se presentaron, asimismo, las últimas versiones de los documentos: «La situación del práctico» y «La carta del practicaje», este último un examen de los dos principales retos a los que se enfrenta actualmente el practicaje: la seguridad y la competitividad del practicaje en la mar.

Asimismo, durante el primer día de la asamblea, se realizaron diversas demostraciones del LOPOS VTS, un sistema de tráfico centralizado que es utilizado por cada práctico (o buque que vaya equipado con él) y que actúa como su propio centro de control, ofreciendo la posibilidad de centralizar la información sobre el tráfico marítimo. Con él, cada práctico dispone de una carta electrónica que muestra la situación exacta de su propio barco y las de los demás buques que se encuentren en la zona, además de todo tipo de información.

También se analizó un informe sobre el accidente del *Sea Empress*, un petrolero de más de 147.000 toneladas y 247 m de eslora embarrancado en las proximidades de Milford Haven el pasado 15 de febrero, que introdujo un interesante debate sobre la relación entre los prácticos y las autoridades portuarias, así como sobre la responsabilidad de los puertos para proveer de sistemas operativos de control de tráfico basados en servicios de radar con base en la costa.

El capitán Jillis van Harmelen presentó los resultados de la Semana de la Campaña de Seguridad, celebrada en la primera semana de septiembre de 1996. En el estudio se analizaron 2.596 formularios cumplimentados por 12 países, siendo la primera vez que se recoge un apartado titulado: «Lista de control para mercancías peligrosas o contaminantes».

En las conclusiones, la asamblea general reafirmó la necesidad de que los prácticos sean considerados como un servicio público en interés de la seguridad del propio tráfico marítimo, manteniendo una posición de independencia frente a las presiones comerciales de los puertos, ya que éstas pueden llegar a estar reñidas con la propia seguridad de la navegación. También la asamblea estuvo de acuerdo en corregir la falta de concienciación que suelen presentar políticos, administraciones públicas y sociedad en general respecto a la importancia de los prácticos en la protección de la navegación, el medio ambiente y las infraestructuras portuarias. Asimismo, mostró su preocupación ante el hecho de que algunas administraciones nacionales, durante los últimos años, hayan permitido cambios en la organización del practicaje en detrimento de los principios de servicio público.

La asamblea general se cerró con el explícito agradecimiento a la Federación de Prácticos de Puerto de España por la perfecta organización, así como su calurosa bienvenida y programa de actos ofrecido.

C. B. V.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Subvenciones a los astilleros públicos

En fecha reciente, el Consejo de Industria de la Unión Europea ha aprobado lo que es la última ayuda financiera para los astilleros públicos. Esta medida se ha conseguido tras una dura y difícil negociación con dicho consejo, que finalmente ha autorizado a aportar fondos por un valor de 230 millardos de pesetas, a los que hay que sumar otros 90 millardos ya aceptados en 1995. A partir de ahora, el futuro del sector naval público depende de su propia capacidad para ser competitivo. A cambio de estas ayudas, España promete eliminar 47.500 toneladas de capacidad y no volver a construir buques en la factoría de Astano.

Nuestro Ministerio de Industria afirma que el resultado es positivo, ya que con esta inyección económica se ha conseguido evitar el cierre de algún centro en concreto o más reducciones de personal. En realidad, los recortes de capacidad añadidos en el sector privado —un total de 17.500 toneladas— ya se han realizado, y tal como van las cosas, dicho ministerio se muestra francamente optimista sobre el futuro de los astilleros, puesto que disponen ya de una carga de trabajo suficiente para este ejercicio y el próximo. También hay que destacar que en nuestras esferas oficiales no se siente ninguna inquietud con respecto al último fleco que quedó, en el sentido de si Astano puede seguir produciendo plataformas móviles, aspecto éste que será decidido en este próximo otoño.

Las cifras contenidas en el plan presentado por nuestro gobierno alcanzan los 5.230 millones a costes de reducción de plantilla anteriores al 31 de diciembre de 1995; para costes de recorte de empleo posteriores a dicha fecha, se establece la cantidad de 65.775 millones y para imprevistos se señalan 8.990 millones. Una gran parte de la reducción de mano de obra ya se ha producido, con lo que en la actualidad asciende a unos 7.000 empleados. Por su parte, el presupuesto de ayudas a la inversión asciende a 10.000 millones de pesetas que deberán pagarse para finales del presente año.

J. L. T.

Nuevo grupo naviero en Vigo

En el mes de junio, la factoría Vulcano ha adquirido el 30 por 100 de Construcciones Navales Santodomingo en lo que se considera como el primer paso para la creación de un único grupo empresarial que integre a todos los principales astilleros de la ría de Vigo (Vulcano, Santodomingo, Barreras y Freire).

De esta forma, se pretende alcanzar una mayor competitividad en los mercados internacionales, ya que se consigue optimar recursos comunes

(departamentos de ingeniería, contratación, etc.) y disminuir los costes de producción.

La cartera de pedidos actual de ambos astilleros supone un total de 29 buques hasta el año 1999, con una facturación estimada de 50.000 millones de pesetas. Hasta ahora, Santodomingo estaba especializado en la construcción de buques de pequeño porte, como remolcadores y pesqueros, mientras que Vulcano construía grandes buques mercantes.

A. P. P.

Actividades de los astilleros Barreras de Vigo

En la segunda quincena de junio han dado comienzo en la ría de Vigo las pruebas de mar del portacontenedores *Marqués de Comillas*, construido por los astilleros Barreras de Vigo para la Compañía Transatlántica Española.

El buque es el mayor de los construidos por el astillero vigués. Sus características son 150 m de eslora, 23 m de manga, velocidad de 18 nudos y capacidad para 1.000 TEUS. Será entregado el próximo mes de octubre.

En la cartera de pedidos del astillero está un segundo buque de iguales características, que será entregado en febrero del próximo año.

A. P. P.

MARINA DE PESCA

Organización Común de Mercado

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), a través de la Secretaría General de Pesca, ha elaborado un primer borrador de definición de la nueva Organización Común de Mercado (OCM) para los productos de la pesca. Con ello se pretende defender, entre otras cuestiones, una política para estos productos basada en la calidad y en la diferenciación de los mismos en función de su procedencia, evitando los engaños a los consumidores. Asimismo, se plantea un mayor control a la hora de las importaciones y la necesidad de que en el marco comunitario no se puedan comercializar productos de terceros países cuya pesca está prohibida en aguas de la Unión Europea.

La nueva OCM estará basada en cinco pilares básicos: las normas comunes de comercialización, las organizaciones de productos pesqueros, el régimen de precios, régimen de ayudas e intercambios con terceros.

En cuanto a las normas de comercialización, se plantea la posibilidad de extender estas normas comunes a nuevos productos. Un punto importante en la política de comercialización es el que se refiere a la identidad de los productos

de pesca. En la Secretaría General de Pesca existe un gran interés en que el consumidor pueda saber en cualquier momento qué es lo que está comiendo o comprando, su procedencia, para lo cual es indispensable la diferenciación e identificación de cada producto, así como su normalización y tipificación, algo parecido a lo que conocemos como «denominación de origen».

Con las organizaciones de productores se pretende dar un fuerte impulso a estas organizaciones, en donde tienen que entrar productores, transformadores y comercializadores. En esta línea, para fortalecer este tipo de estructuras, la propuesta de la nueva OCM hace una reflexión sobre el papel que ya están desarrollando en el mercado las empresas mixtas a las que, tras el apoyo inicial en su constitución, se las deja después prácticamente abandonadas, y, por tanto, se plantea que también puedan constituir organización de productores en estas empresas mixtas y que, igualmente, se puedan formar estos tipos de estructuras en carácter transnacional.

En lo relativo al régimen de precios, se considera una modificación para el sistema de cálculo de los precios de orientación; actualmente se establecen teniendo en cuenta las tres últimas campañas y las tendencias del mercado. Frente a estos criterios se plantea que los precios se formen teniendo en cuenta un período de referencia de cinco años y que se suprima la consideración aleatoria de lo que se denomina «tendencia del mercado».

En el régimen de ayudas, la propuesta de la nueva OCM pretende, entre sus objetivos, lograr una mayor agilidad a la hora de actuar en los mercados. En la actualidad, el sistema de ayudas pasa obligatoriamente por la Comisión Europea, y se propugna que estas ayudas puedan ser concedidas inicialmente por cada Estado miembro con un control posterior por parte de dicha comisión.

Por último, para el régimen de intercambios se es consciente de que con los compromisos de la antigua Ronda Uruguay en la mano, cada día son mayores las importaciones de productos de la pesca, causando en muchos casos graves distorsiones en los mercados comunitarios. Frente a esta situación irreversible, la nueva OCM señala la conveniencia de poner en marcha medidas legales con el fin de salvaguardar la competitividad de los productos comunitarios, entre las que se hallarían las cláusulas de salvaguardia u otras medidas de vigilancia.

J. L. T.

Buque-hospital en la costera del bonito

Como todos los años, a principios del mes de junio da comienzo la campaña costera del bonito con la búsqueda de los primeros bancos en aguas próximas a las Azores para terminar en pleno Cantábrico a finales de septiembre o primeros de octubre.

Por parte española participan en la campaña más de 500 pesqueros, con un total de tripulaciones cercano a los 7.000 hombres.

Para efectuar el apoyo a la flota pesquera, la Armada alista al patrullero *Chilreu*, en dedicación exclusiva, apoyado por los *Serviola* y *Atalaya*. En ellos embarcan inspectores de la Secretaría General de Pesca Marítima e inspectores comunitarios para colaborar en el control de la campaña.

Por su parte, el Instituto Social de la Marina había alistado en las últimas campañas al buque *Investigador*. Este año ha sido sustituido por otro buque de mayor porte y autonomía, el *Remolcagure-Bat*, que participará en estas labores entre el 1 de junio y el 1 de septiembre.

Las características generales del buque son: 57 m de eslora, 11,4 m de manga, desplazamiento de 758 toneladas, velocidad 13 nudos, dotación de 16 hombres y autonomía para 60 días. Cuenta con embarcación neumática para transbordo de personal.

Las labores del buque estarán centradas fundamentalmente en las consultas radiomédicas, desplazamientos del personal médico a los pesqueros en caso necesario, hospitalizaciones a bordo y evacuaciones sanitarias urgentes; además, el buque está preparado para apoyo logístico de emergencia ante posibles averías, pequeñas reparaciones, ayuda en enganches de hélices en las artes de pesca, etc., para lo que cuenta con dotación de buzos profesionales.

El buque tiene sala de curas y sala UCI para cuidado de enfermos graves. Puede alojar un máximo de seis pacientes y hasta 14 personas en caso de emergencia. Su cubierta está preparada para permitir una evacuación médica por helicóptero. Durante los tres meses que dure el apoyo a la campaña contará cada mes con un equipo de dos médicos y un ATS para realizar sus labores médicas.

Como novedad en la campaña, su distintivo de llamada será SANIMAR y se pretende que este distintivo permanezca fijo en años posteriores, independientemente del buque que preste el apoyo médico.

En el mes de septiembre, y al esta las zonas de pesca próximas a la costa, el apoyo médico se realiza desde tierra. La totalidad del programa está financiada por la Seguridad Social y fondos comunitarios.

A. P. P.

ECOLOGÍA MARINA

Nuestras reservas marinas

Una reserva marina es, en esencia, una reserva ecológica de un determinado medio marino. A este respecto hay que señalar que España ha dado un importantísimo salto en cuanto a la protección de espacios naturales. En tan sólo cinco años, se han creado seis reservas marinas en el Mediterráneo, que junto con la de Tabarca nos convierte en la primera nación en cuanto a espacios protegidos en este mar.

Para establecer una reserva, además de todos los estudios previos, es muy importante que exista una voluntad común y firme de establecerla. Una vez delimitada una reserva, se inicia una importante labor de investigación y seguimiento, pues hay que comprobar que ésta funciona como estaba previsto, y para ello se realiza la recogida de indicadores para comprobar lo que los expertos en la materia denominan «efecto reserva». Se valora el llamado «efecto cascada» a fin de comprobar hasta dónde se potencia la regeneración de recursos.

Pero a pesar de todos estos condicionantes, actualmente se sigue trabajando en la delimitación de nuevos espacios protegidos. Sin embargo, se estima que no se avanza en esta cuestión al ritmo que sería deseable, y que en estos momentos se aleja la posibilidad de alcanzar las 20 reservas marinas previstas para 1999, con lo que se lograría la protección de un 20 por ciento del espacio litoral. En la actualidad se encuentran muy avanzados los trabajos que se realizan para la delimitación de la reserva de Alborán, sita en aguas exteriores.

En cuanto a legislación sobre el particular, hay que decir que hasta 1989 no existía una normativa de declaración de los espacios marítimos protegidos. En ese año se aprobó la Ley de Espacios Naturales, que recoge, por primera vez, la posibilidad de declarar espacios naturales en la mar. En tierra, la protección de espacios naturales corresponde a las comunidades autónomas, mientras que en el medio marino corresponde al Estado; pero además, en el medio marino se solapan dos competencias, la protección de pesca y la protección del medio ambiente. ¿Qué es lo que prevalece? Ello llevó a que la Ley de Espacios Naturales fuera recurrida ante el Tribunal Constitucional, que estimó que esa competencia sobre el medio marino debe recaer en las comunidades autónomas, pero sin entrar a distinguir entre aguas interiores o exteriores. En la realidad, el establecimiento de la protección de un medio marino se desarrolla por consenso entre Estado y comunidades autónomas. Es de desear que estos problemas legales se resuelvan cuanto antes para el bien de la adecuada protección del medio marino.

J. L. T.

MARINA DEPORTIVA

La Orden de 17 de junio de 1997, del Ministerio de Fomento, regula las condiciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo. El desarrollo de este sector ha incrementado el número de personas interesadas en la práctica de la navegación deportiva; además, los avances técnicos de las embarcaciones y sus equipos hacen necesarios conocimientos actualizados que garanticen la seguridad de la navegación, todo lo cual, añadido al traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a las comunidades autónomas hace

necesario poner al día la normativa vigente. En consecuencia, la orden establece los títulos náuticos y las condiciones para obtenerlos de conformidad con los diversos tipos y categorías de embarcaciones.

La orden consta de 21 artículos, cuatro disposiciones adicionales, dos transitorias, una derogatoria y dos finales; incluye, además, un anexo en el que figura el programa de conocimientos teóricos y de prácticas básicas de seguridad y de navegación para la obtención de estos títulos según las categorías de las embarcaciones (patrón de navegación básica, patrón de embarcaciones de recreo, patrón de yate, capitán de yate y navegación a vela) y otro que describe el documento normalizado que acredite la validez de la titulación obtenida.

G. Y.

CULTURA NAVAL

Premios «Virgen del Carmen»

Por Orden núm. 600/38787 de 7 de julio (BOD núm. 140) se otorgan los Premios «Virgen del Carmen» 1997 a las siguientes personas:

1. Premio «Del Mar» (libros): a don Miguel Ángel de Marco, por su trabajo «José María Salazar y la marina contrarrevolucionaria en el Plata», en una cuantía de 750.000 pesetas.
2. Premio «Elcano» (periodismo escrito y audiovisual): a doña Ana del Paso, por su artículo «Viaje al fondo del mar a bordo del submarino *Marso-pa*», en una cuantía de 350.000 pesetas.
3. Premio «Universidad»: a don José Luis Cerezo Gutiérrez, por su trabajo titulado «La Ley de Escuadra de Maura Ferrándiz», en una cuantía de 250.000 pesetas.
4. Premio «Poesía del Mar»: a doña Carmen Rubio López, por su poema titulado «Elegías del agua», en una cuantía de 150.000 pesetas.
5. Premio «Juventud Marinera»: se declara desierto.
6. Diploma de Honor:

Al Museo Marítimo de Luanco (Asturias), por su notorio fomento de los intereses marítimos españoles.

A la Fundación para el Apoyo de la Cultura Don Juan de Herrera, por su labor de conservación del patrimonio histórico artístico de la Armada.

A don Quintín Dobarganes Merodio, por su dilatada trayectoria en la difusión de la imagen de la Armada.

G. Y.

«De la Barca a la Compañía...»

Desde últimos del pasado mayo, el Museo Marítimo de Barcelona dispone de nuevos espacios y colecciones museográficas. Con la inauguración del monográfico titulado «De la Barca a la Compañía, 1750-1850, 100 años de esplendor marítimo catalán», se ha logrado recuperar para uso museístico un espacio que hasta hace poco se hallaba un tanto infrautilizado; nos referimos a toda la nave que queda situada entre la galera *Real*, de Don Juan de Austria, y el Paralelo, un espacio en el que se ubicó el monográfico «La Gran Aventura del Mar» y que ahora, con «De la barca a...», queda definitivamente incorporado al Museo ya que esta vez se trata de un monográfico de carácter permanente.

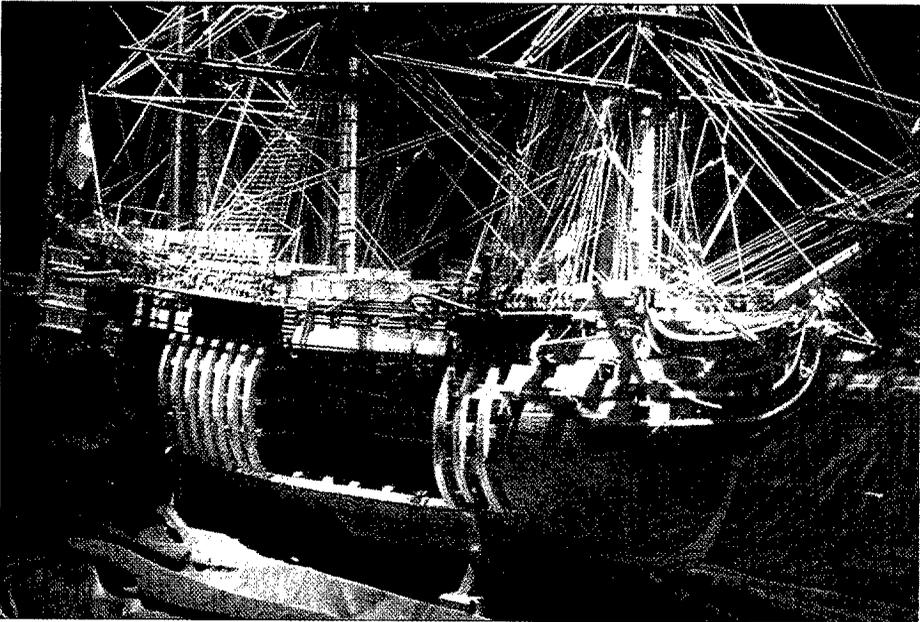
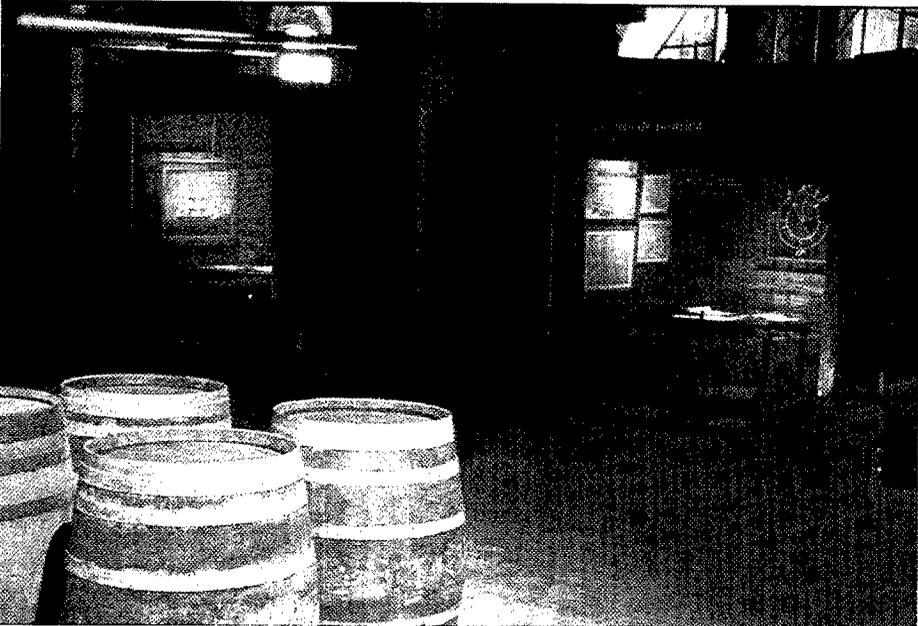
En conjunto, se trata de cuatro grandes zonas subdivididas en módulos o cajas/vitrinas de gran tamaño que compartimentan adecuadamente los temas, con lo que el visitante pasa de uno a otro sin solución de continuidad, pero de modo que se percata del cambio de subtema.

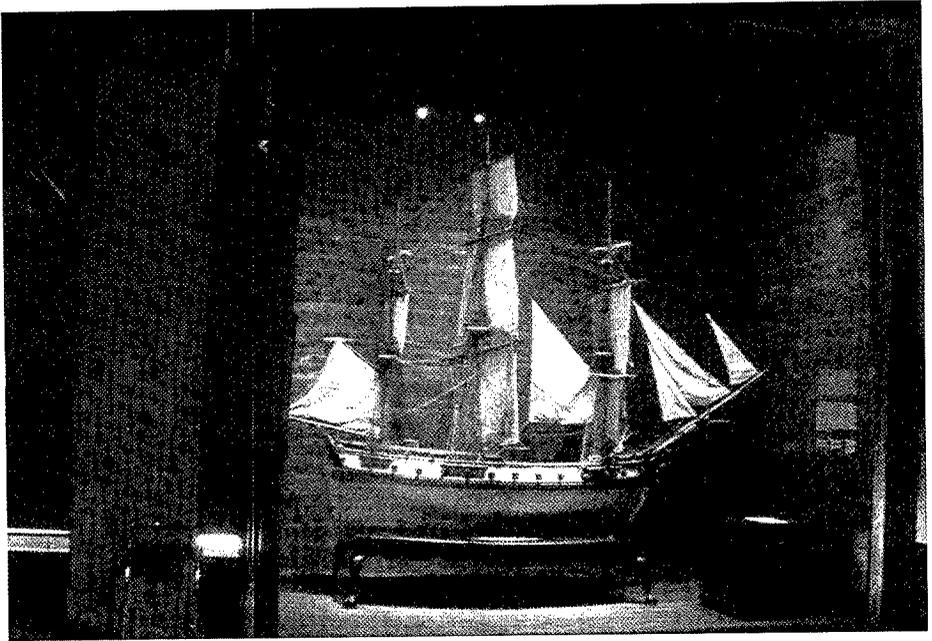
Las cuatro grandes zonas que pueden considerarse son: entrada y audiovisual; escuelas, oficios, escenarios, tareas y buques; vida, trabajo, inquietudes del marino y el retorno a casa, y eclosión del vapor y las grandes compañías españolas de navegación.

Una presentación muy lograda

La exposición tiene un brillante punto de arranque con un audiovisual —en sesiones distintas con idiomas varios— en el que se evocan las memorias de un capitán que dejó los viñedos y campos de su Cataluña natal, para convertirse en un hombre que sucumbió a la llamada de la mar y su siempre azarosa vida. Una «voz en *off*» describe la evolución de unos sentimientos que le llevaron a la mar, al tiempo que una cuidada iluminación y decoración transporta al visitante desde el campo o la montaña a un puerto y a la travesía de la mar. El hecho de que el visitante se vea aislado —el audiovisual se proyecta dentro de una sala cerrada con dos puertas automáticas que se abren a su comienzo y fin—, le hace seguir el tema con adecuado interés, ya que no puede distraer su atención con otros temas marginales.

A continuación, cuando se abre la puerta que le transporta a una vista portuaria repleta de fardos, cajas y bocoyes, se halla frente a frente con una serie de cajas de gran tamaño en cuyo interior se muestran diversos aspectos de la vida del marino. Una fragata procedente de la Escuela de Náutica de Mataró, junto con otro módulo dedicado a las propias escuelas, rememoran las otrora abundantes escuelas de náutica catalanas —hasta un total de siete llegó a haber en aquellas costas— que permitieron disponer del insustituible soporte humano para tripular los buques. Otro módulo, dedicado a comerciantes y navieros, completa lo que podría considerarse la presentación. A continuación





otros nos acercan a importantes aspectos de la vida marítima: marineros, faquines, trajineros de mar, estibadores y los dos protagonistas de la construcción naval, carpinteros de ribera y calafates, van desfilando delante del visitante, evocados eficazmente por algún elemento o herramienta propia. Al final de la serie, y antes de pasar a los siguientes módulos, el casco de una barca de madera en reparación, junto al que se puede ver el diorama de un bergantín goleta carenando con ayuda de las llamadas «chatas», completan la evocación.

En el siguiente grupo de módulos se hallan, asimismo eficazmente evocados por medio de grabados, piezas, cuadros y elementos varios, temas de la navegación y el comercio marítimo, con un audiovisual muy interesante sobre ello; a continuación, en otro módulo, un conjunto de pinturas y grabados de puertos y ciudades nos introduce en el tema de nuevas derrotas y nuevos mercados.

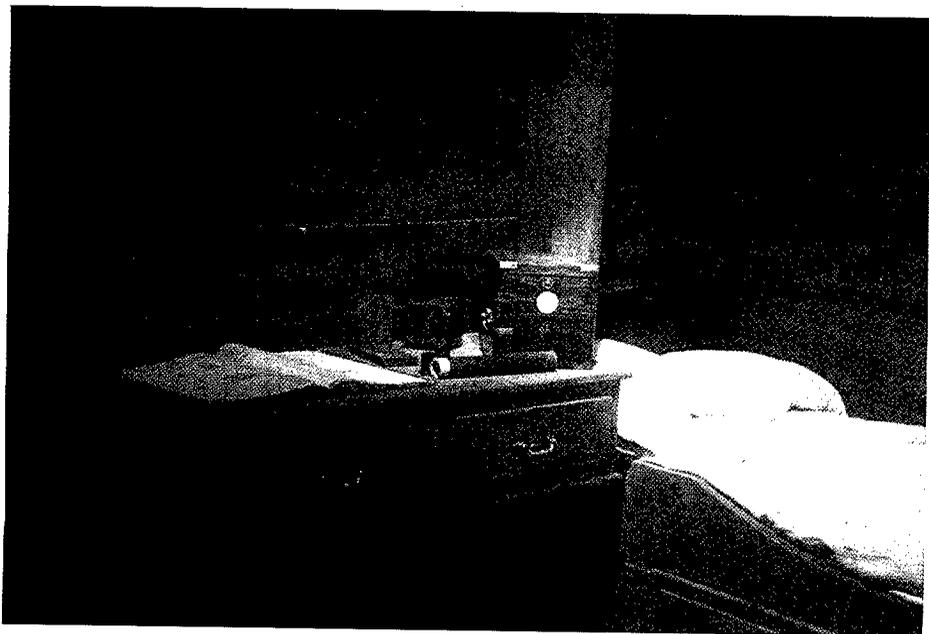
La protección del tráfico contra la piratería o el corso ocupan un lugar prominente por medio de dos piezas de gran interés, un extraordinario modelo del navío inglés *Victory* y un diorama en que por medio de espejos múltiples se nos transporta al interior de una batería. Sigue otro módulo, con formas e instrumentos de comercio, que queda complementado con una vitrina de gran tamaño en la que se encuentran doce modelos de buques de los empleados en el comercio de cabotaje o con América: laúd, falucho o barca de mitjana, balandra, tartana, velachero, jabeque, goleta, polacra, bergantín-goleta, bergantín redondo, bricarca y fragata. Con ello finaliza la que puede considerarse segunda parte de la exposición.

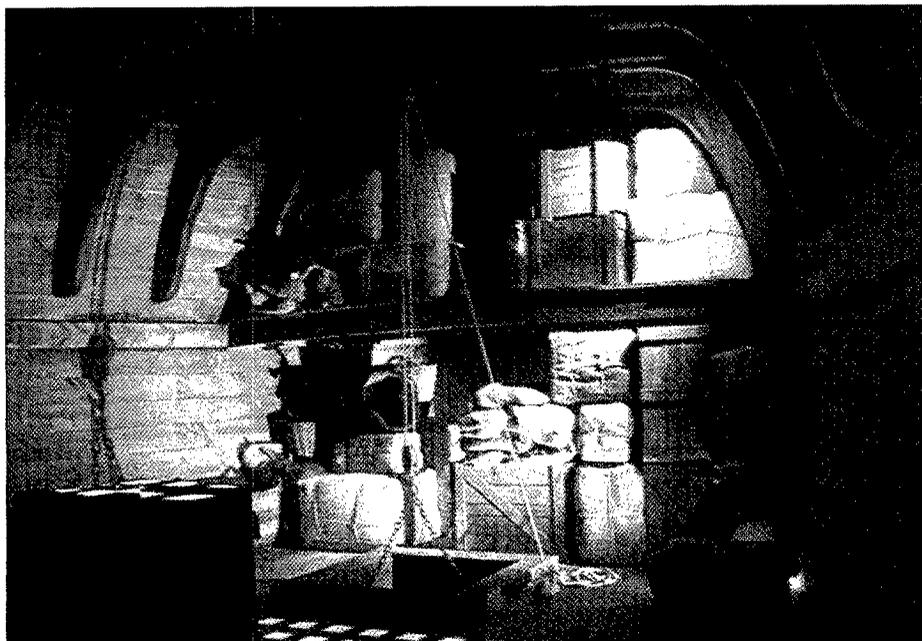
Los aspectos más humanos

Es difícil hallar aspecto más humano a bordo de un buque que acaso el que hace referencia a la propia habitabilidad, el confort, la comida, la salud y, aunque pueda no parecerlo, el trabajo de la carga y descarga, algo que, si bien hoy en día se realiza con el auxilio de grandes y poderosas máquinas, durante siglos ha sido realizado con el único esfuerzo del hombre.

Mediante el mismo sistema de módulos de madera que reproducen cajas de embalaje, con madera de toscó acabado, se muestran al visitante puntos tan interesantes como el alojamiento del capitán y los oficiales, así como el de los marineros.

Otro módulo nos transporta a la llamada gambuza, lugar donde se almacenaban las provisiones, algo que solía ser más monótono y parco de lo que pueda imaginarse, toda vez que en los tiempos más heroicos de la navegación atlántica, como comida básica solía emplearse la llamada galleta, una especie de pan recocado, cuyo único modo de hincarle el diente era ablandándolo previamente con vino o el un tanto indefinible potaje que en ocasiones se servía. Sobre un baúl se muestran algunos de los utensilios que a veces debían emplearse para intentar sanar a un tripulante, aunque fuese recurriendo a remedios un tanto heroicos, como la propia mutilación o amputación de algún miembro accidentado.





El aspecto de la manipulación y estiba de la carga a bordo queda muy bien reflejado en un decorado-diorama, en que se muestra el extremo proel de la bodega de un buque, con parte de la carga estibada y un aparejo por el que se cargan bocoyes a través de una escotilla. Un juego de espejos nos falsea las medidas y perspectivas, haciéndonos asomar a un pozo, al fondo del que se ven más escotillas.

El miedo guarda la viña

Acaso uno de los aspectos menos conocidos, pese a ser uno de los más absolutamente innegables y siempre presentes en el ánimo de todo navegante, es el del miedo ante un furioso temporal. Cuando llegaba una de estas duras pruebas, después de varios días de pensar que el buque no resistiría mucho más, el miedo al más allá acababa por hacer prometer las más variadas cosas, desde una peregrinación llevando un modelo o cuadro del buque hasta los extremos más insospechados.

Pero precisamente gracias a aquellas obras se han podido resolver muchas de las dudas que atenazaban al historiador naval, ya que la fiabilidad de uno de aquellos modelos es absolutamente indiscutible. Varios módulos de menor tamaño ofrecen diversos aspectos de estas actividades.

El puerto de Barcelona

Finalmente, antes de pasar a la que puede considerarse como la cuarta zona —la del vapor y de la moderna compañía— se ofrece una cuidada vista de diversos documentos —cuadros, etc— de épocas varias del puerto barcelonés, origen y final de las navegaciones de muchos de los barcos catalanes de aquella época. Aun a falta de la gran maqueta interactiva que debe ocupar una parte principal de la sala, puede verse un modelo de la llamada Torre del Vigía, torre principal del castillo de Montjuic, desde la que se daban señales a los barcos y al propio puerto, así como un tosco pero interesante y curioso modelo de una draga de cangilones a vapor, sin duda, una de las máquinas infernales con que se dragaron los puertos durante gran parte del siglo XIX.

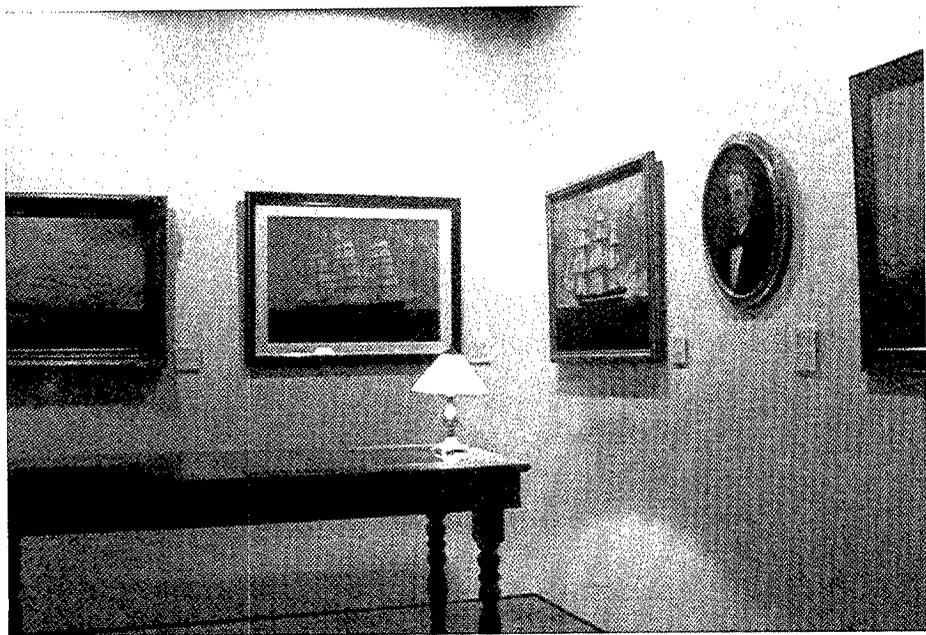
Recuperación de un fondo casi olvidado

Desde la dedicación a actividades ciudadanas de la sala Marqués de Comillas, otrora santuario de la moderna navegación a vapor, las magníficas y numerosas piezas que componían la extensa colección de modelos de buques a vapor del museo quedaron casi olvidadas en algún almacén, por lo que habitualmente no podían admirarse. La apertura del monográfico «De la Barca a...» ha venido a corregir, aunque sea en sólo una parte, aquel problema, ya que pueden volver a admirarse algunos de aquellos extraordinarios modelos.

En lo que cabría considerar como vestíbulo de entrada, se hallan la caldera y la máquina de vapor de uno de los remolcadores de la antigua Junta de Obras del Puerto, hoy Autoridad Portuaria de Barcelona. Junto a ellas puede admirarse un medio casco sobre espejo —con lo que produce sensación de total realidad— del transatlántico *Príncipe de Asturias*, de la Cía. Transatlántica Española, fundada por don Antonio López y López, primer Marqués de Comillas.

A través de un arco de herradura, se penetra, con cambio de decoración y color, a una zona totalmente distinta y fuertemente iluminada que contrasta con la anterior, con lo que se acentúa la sensación de haber llegado al moderno siglo XX y sus adelantos técnicos y tecnológicos.

En cuatro espacios distintos, aunque no demasiado separados entre sí, se exponen diversos modelos, cuadros y grabados, así como otros detalles de la época del comienzo del vapor, su afinamiento y su definitiva consolidación. En la zona en que se muestran los inicios del vapor, están asimismo expuestos varios retratos de los miembros de la compañía naviera Sala y Vidal, así como de dos de sus barcos. Junto a éstos se hallan tres modelos de correos a vapor (*City of Viena*, 1890; *Ana de Sala*, 1870 y un estupendo e impresionante *Royal Edward* de primeros de siglo). En un apartado, aunque dentro del mismo ámbito, figuran asimismo varios cuadros con retratos de buques y personajes navieros de la época, junto a uno de la Reina Regente con el rey Alfonso XIII, a la vez que con otras vitrinas que contienen diversos útiles de navegación —escandallos, corre-



dera, etc.—, y la vajilla empleada a bordo, así como otros dos modelos, uno del *Pomeranian* y otro del vapor *Castilla*, una corbeta de hélice.

Regresando a la entrada llegamos al espacio de las grandes compañías navieras españolas, en la que se hallan un magnífico dibujo a todo color en sección junto con un modelo del *Reina Victoria Eugenia*, así como varios modelos (*Magallanes*, *Reina María Cristina*, *City of París* y *Antonio López*) en sendas vitrinas, desde donde pueden verse diversos cuadros que representan el momento del embarque de tropas hacia Cuba, en Barcelona, así como el vapor *Montserrat* y el retrato del célebre varias veces forzador del bloqueo yanqui, capitán Deschamps.

A continuación, dos módulos separados ofrecen diversos aspectos históricos de la Compañía Trasmediterránea, con documentos y acciones de la misma y modelos seccionados, un diorama del novísimo transbordador rápido de proyecto totalmente español —«Bazán»— y propulsado por chorro *Alcántara* con toda su carga y, en el módulo contiguo, el despacho del director en la antigua sede de Barcelona, recuperado de modo un tanto milagroso, junto a un modelo del vapor *Romeu*, dan fin al recorrido.

Finalmente, un audiovisual, en el que se muestra que no todos quienes fueron a América a hacer fortuna lo lograron, cierra el interesantísimo recorrido por el siglo de oro del vapor español, idea y espacio por el que debe felicitarse a todos cuantos hayan intervenido.

C. B. V.

Exposición en Cádiz

Con motivo del quincuagésimo aniversario de la explosión que conmovió a Cádiz el 18 de agosto de 1947, se inauguró el 13 de junio pasado en esta ciudad por la Diputación, en la Institución Provincial Gaditana, edificada en el solar de la que había sido la Casa Cuna, una exposición en la que se exhibieron fotografías procedentes de publicaciones de la época y de colecciones particulares, así como diverso material que recrea el ambiente en aquellos días, incluida una de las minas que no hizo explosión, cedida por el Museo Naval de San Fernando.

Como muchos recuerdan, a las 2145 horas de aquel día, se produjo la explosión de un millar, aproximadamente, de minas de contacto almacenadas en el edificio de Defensas Submarinas, anexo al Instituto Hidrográfico. Eran parte del abundante material de guerra suministrado por la Unión Soviética al gobierno republicano durante la guerra civil y halladas en Cartagena al terminar ésta, desde donde fueron trasladadas a Cádiz en 1942. Las causas de la explosión no se determinaron con exactitud, aunque es probable que se debiera a la inestabilidad química del explosivo —en época reciente se produjo un accidente similar en la base siberiana de Murmansk—, a lo que pudo contribuir el intenso calor del día. La formidable deflagración fue contenida en parte por los tramos que aún quedaban de las murallas de la ciudad, demolidas en su mayor parte en 1906, lo que hizo que los daños no fueran aún mayores, a pesar de lo cual fueron muy importantes, en especial en el barrio residencial de San Severiano, el más próximo al foco de la explosión, aunque la onda expansiva llegó a afectar a edificios del casco antiguo, donde, por ejemplo, las pesadas puertas de la catedral, muy alejada del lugar, quedaron desencajadas. Según datos oficiales, el número de víctimas mortales fue de 152, más unos 5.000 heridos de diversa consideración; particularmente triste fue el caso del Hogar del Niño Jesús, popularmente conocido como Casa Cuna, muy próximo al depósito, donde fallecieron 21 niños, cuatro Hijas de la Caridad, que regentaban la benéfica institución, y diez empleadas.

La ciudad quedó incomunicada, sin energía eléctrica, gas, agua, telégrafo ni teléfono, lo que contribuyó a la confusión inicial.

Fue muy destacable la valerosa actuación del entonces capitán de corbeta don Pascual Pery Junquera, quien, al frente de sus hombres, se adentró en el lugar del siniestro para sofocar personalmente el incendio ante el riesgo de nuevas explosiones del material que no lo hubiera hecho todavía. También se señalaron las intervenciones de las autoridades, capitán general del departamento, almirante Estrada; gobernador civil, señor Rodríguez de Valcárcel; alcalde, señor Sánchez Cossío y muchos otros que acudieron rápidamente en socorro de las víctimas.

A las ayudas oficiales para la reparación de los daños e indemnizaciones a las víctimas, se unieron muchas suscripciones particulares en toda España e

incluso en el extranjero, siendo de destacar las recibidas desde la República Argentina. La reconstrucción alteró la fisonomía de parte de la ciudad, que se recuperó en poco tiempo, cobrando nueva vida.

Transcurrido ya medio siglo, muchos recordarán el triste suceso, y otros, que no habían nacido cuando ocurrió, han tenido ocasión de informarse en esta exposición; por su parte, el ayuntamiento gaditano prepara otra, cuando se redactan estas líneas, en el centro Palillero, en el que se incluye una maqueta mostrando el aspecto de la ciudad antes de la explosión y está proyectando un monumento conmemorativo en recuerdo de los fallecidos.

G. Y.

Grupo Ancla. II Premio de Pintura Naval Almirante'97

El jurado, compuesto por el director del Museo Naval de Ferrol, don Pedro Fernández Núñez; el director de la cátedra «Jorge Juan», don Ignacio Díaz Blanco; el académico de Bellas Artes y pintor, don Carlos Barcón; el director de la revista «Poesía Galicia», don Manuel Vázquez Méndez; el presidente de la Asociación de Artistas de Ferrol, doctor Díaz Casteleiro, y el publicista don Carlos Pérez Perille, concedió el primer premio de este certamen a la pintora María José Paz Franco (Maralla), por su obra «La Antártida sumergida», de gran formato. La distinguida artista, que cuenta con un largo historial de exposiciones y premios, concurrió con otros 42 artistas seleccionados en toda Galicia y otros lugares de España. Diversas instituciones y organismos regionales y locales otorgaron, además, accésit a varios de los artistas participantes.

El acto se celebró el 30 de mayo en el Centro Cultural y Social de la Armada de Ferrol, con la asistencia de autoridades y personalidades culturales, bajo la presidencia del almirante de la Zona Marítima del Cantábrico don Gabriel Portal Antón, quien al cerrar el acto reiteró su propósito de crear una exposición pictórica permanente en Ferrol, que contará con una parte histórica y otra viva, en la que podrán exponer sus cuadros todos los que deseen expresar por este medio sus ideas sobre la mar.

G. Y.

Sociedad Artística Ferrolana

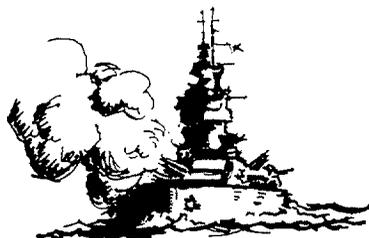
Esta Sociedad acordó nombrar socios de honor a don Gonzalo Torrente Ballester y al almirante de la Zona Marítima del Cantábrico don Gabriel Portal Antón.

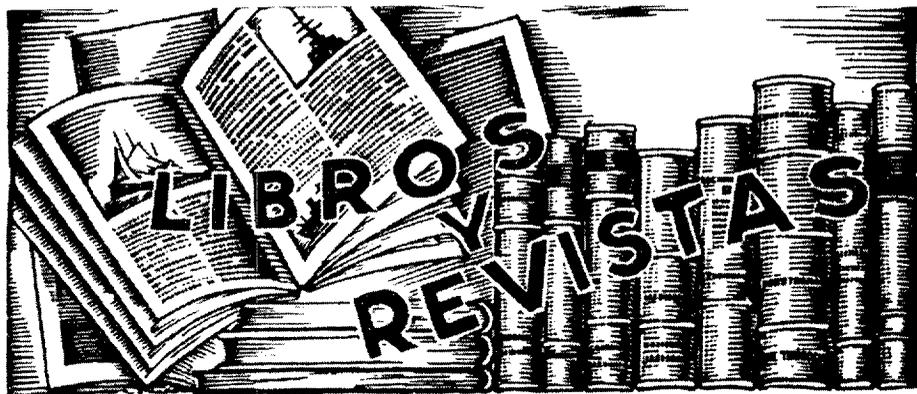
Con referencia al ilustre escritor ferrolano, decidió editar un libro sobre él y su obra literaria en torno a Ferrol, del que es autor el profesor don José Ponte Far, con fotografías de Manel. En cuanto al almirante Portal, se destacó «su constante atención a los diferentes aspectos de la cultura y vida artística»,

concretada en el premio «Almirante», Museo Marítimo, creación del Museo de Anclas y puesta en funcionamiento del Centro Cultural de la Armada, entre otros.

También se acordó la celebración de un acto para la entrega de premios de poesía, narraciones cortas y relatos de la mar que convoca la asociación, así como del premio a la rondalla del año 1997, instituido por esta sociedad, a los representantes de la rondalla del Club de Campo.

G. Y.





LIBROS

VARIOS AUTORES: **La Defensa de España ante el siglo XXI.**—Fundación «Cánovas del Castillo». Madrid, 1997. 399 páginas.

Con una *Presentación* a cargo del presidente de la Fundación «Cánovas del Castillo», un *Prólogo* de don Hermann Oehling Ruiz, coordinador de la misma, y una *Introducción* del general de división (EA) don Fernando Alcázar Sotoca, se recogen en este libro, cuya presentación al público se realizó el 27 de mayo en el Club Winterthur, las ponencias del seminario que, con el tema de su ambicioso título, se celebraron durante un año, entre 1995 y 1996.

Fueron éstas: I, «La situación estratégica internacional, marco obligado de la seguridad de España»; II, «El futuro de la seguridad y la defensa de Europa»; III, «La Nación Española y su Defensa»; IV, «Defensa y opinión pública en España»; V, «Consideraciones sobre una política militar»; VI, «La estructura militar de la Defensa»; VII, «Las personas al servicio de la Defensa»; VIII, «Evolución de los gastos de Defensa»; IX, «Ideas encaminadas a alcanzar un mayor esfuerzo económico en Defensa»; X, «Participación de la Guardia Civil en la Defensa Nacional en tiempo de paz», y XI, «Sanidad Militar». Sus autores (por orden alfabético) son: don Julio Albert Ferrero, vicealmirante; don Fernando Alcázar Sotoca, general de división (EA); don Arsenio Ayuso Soto, coronel de la Guardia Civil; don Víctor Castro Sanmartín, general de división (ET); don Ángel Conejero Lillo, general de brigada (EA); don Eduardo Fuentes Gómez de Salazar, coronel (ET); don Francisco Gimeno Doménech, general de división (Guardia Civil); don Armando Marchante Gil, general de brigada (ET); don Luis Mateo Canalejo, general de división de Intendencia (ET);

don José Ramón Pardo de Santayana Coloma, teniente general (ET); don Vicente Pérez Ribelles, coronel médico, y don Fernando Ripoll Molinés, coronel (ET). Todos ellos en situación de reserva, circunstancia que les permitió expresarse con total independencia de criterio, avalado por una larga experiencia profesional y una especial formación académica en diversos campos.

Es de notar que los autores no se limitan a una simple labor expositiva de datos, ni sólo a deducir los aspectos fundamentales de un tema de tanta importancia, sino que en muchos casos se realiza un estudio comparativo con los países de nuestro entorno y ofrecen interesantes y meditadas propuestas. La obra es, pues, no sólo una valiosa aproximación a lo que su título alude, sino que contiene también información muy útil para consulta de los interesados en estos asuntos. Hay que señalar, no obstante, que se trata de materia en constante evolución, y a este respecto ha habido, como en la estructura del Ministerio de Defensa, cambios posteriores que hacen que el capítulo VI no corresponda ya a la actual, establecida por el Real Decreto 1883/1996, de 2 agosto. Sería interesante hacer una comparación entre las propuestas de aquél y la nueva estructura vigente.

En conclusión, se trata de un valioso estudio que merece la atención de todos quienes estén implicados o interesados en un tema tan fundamental para la comunidad nacional como es su defensa.

G. Y.



GONZÁLEZ CREMONA, Juan Manuel: **La vida en la época de Carlos I.**— Editorial Planeta, S. A. Barcelona, 1996; 250 páginas. 2.900 pesetas.

La citada Editorial, en su colección de *Los Reyes de España*, publica ahora este libro, del que es autor don Juan Manuel González Cremona, historiador; en el que estudia documentalmente cómo fue la vida y la época del rey emperador Carlos I de España y V de Alemania.

Comprende quince capítulos, siguiéndoles una *Bibliografía* y un *Índice onomástico*. Entre aquéllos, razones de espacio obligan, sólo citaremos al titulado «Años confusos. *El desastre de Argel*: en él se refiere al ataque efectuado por las tropas de Carlos I, con una flota «compuesta por 50 galeras y 150 barcos menores y su ejército por veintitrés mil hombres, de ellos dos mil de caballería»; ya durante la navegación fue preguntado al monarca por los generales «si tomaría el mando supremo», a lo que éste respondió: «mirando al Cristo de un crucifijo: *Él es el Comandante en jefe, yo sólo soy su alférez*»; diremos que uno de los generales que le hizo la pregunta era Hernán Cortés. Fue el día 23 de octubre de 1541 cuando la expedición desembarcó en tierra; antes de comenzar el ataque, Carlos I intimó «la rendición del señor de Argel», lo era

Hassan Aga, «un eunuco que debía su cargo a Barbarroja»; pese a que sus tropas eran «tres veces inferiores a las de su enemigo», éste (Hassan) rechazó dicha intimación, recordando que «valientes españoles habían muerto en esas tierras». El mal tiempo, un furioso temporal, le ayudó obligando a las tropas de Carlos I a efectuar una retirada, que acabó con el desastre completo.

Otros capítulos en la vida de Carlos I hubo, unos de gloria, otros menos. Concluyendo, como final, con el que le da *Adiós al Imperio*; y con su *Abdicación* y su llegada al monasterio de Yuste (Cáceres) y, por fin, con su fallecimiento: «A las dos de la madrugada del 21 de septiembre de 1558, con el crucifijo que fuera de la amada Isabel entre sus manos, entregó su alma a Dios Carlos I de España y V de Alemania, nacido en un retrete y señor del mundo».

Buen número de láminas acompañan al texto.

F.



GRASSET, Alphonse: **Málaga provincia francesa (1811-1812)**.—Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga y Real Academia de San Telmo. Málaga, 1996; 601 páginas. 3.500 pesetas.

Se refiere este libro que reseñamos a la situación de Málaga, su provincia y otros pueblos próximos a ésta, escrito por el entonces teniente del Ejército francés Alphonse Grasset, publicado el año 1910, en Francia, y ahora traducido al español por doña María Cruz Toledano García, doctora en Filología. En él, el autor, con su estilo «a medio camino entre una crónica y un parte de guerra», intenta exponer «a sus lectores, e incluso a sí mismo, cómo el ejército más poderoso de Europa sucumbe en España. Y lo consigue a base de un esfuerzo de objetividad que empieza con una ácida descripción de la Málaga de entonces, y rinde viaje en la amargura de la retirada».

Precedido de una *Presentación*, *Introducción*, *Notas de la traductora*, *Prefacio*, *Datos geográficos* y *Preliminares*, siguen siete capítulos, dedicados a *Ronda*, *San Roque*, *Tarifa*, *Cártama*, *Osuna-Alora*, *Málaga*, *Evacuación de Málaga* y *Conclusión*, finalizando con unas *Pièces justificatives*, éstas en francés, referentes a los citados capítulos y a correspondencia oficial y particular entre los generales y mariscales franceses y algunos españoles, como el general Ballesteros.

En la citada correspondencia encontramos mucha que se refiere a la Marina, operaciones navales, como «Barraois doit faire face á un débarquement entre Malaga et Almeria», (carta del mariscal Spolt al mariscal Victor. Sevilla 7 octubre 1811). Otra del general Maransin al mariscal Soult, del 19 de noviembre, en que le manifiesta que: «Le corsaire français *Le Napoléon* a

conduit dans le port de Malaga le felouche espagnole *La Virgen de la Vela*, portant un chargement de vin... et savon destiné á Gibraltar...». También el 14 de diciembre, «á 3 heures après midi, un brigatin de guerre anglais avec pavillon parlementaire s'est présenté á une portée de canon du port de Malaga...». En escrito de 10 de mayo de 1812, en *Marine*: «Aucun bâtiment n'est rentré dans le port de Malaga depuis le 5. La croisière anglaise, composée d'une frégate et d'une canonnière, est toujours en vue...». Y así muchas noticias referentes a barcos franceses, ingleses y españoles que, bien atacaban, perseguían o bloqueaban estas costas del sur de España.

El libro, por demás interesante, con una gran documentación, será, a nuestro juicio, de gran utilidad tanto a investigadores como curiosos del tema.

F.



ROBERT, Jean-Noëll: **De Roma a China**.—Editorial Herder. Barcelona, 1996; 341 páginas. 2.600 pesetas.

Muy interesante este libro en el que su autor, Jean-Noëll Robert, historiador francés, nos narra las dificultades y peligros de un viaje desde la Roma Imperial hasta China, país hasta entonces desconocido para los romanos, en el año 166 de nuestra Era. Cuenta en él el viaje de unos ciudadanos romanos a China, donde fueron recibidos y agasajados por el emperador, en la capital, Xian. Sin embargo, la derrota, en un principio hasta la India y después hasta el Celeste Imperio, ya era conocida desde el siglo I (a. de J. C.) por comerciantes griegos y egipcios de Alejandría; era, por entonces, cuando Roma afirmaba su dominio sobre el Mediterráneo.

Precedido de un *Prólogo*, comprende nueve capítulos y un *Epílogo*, al que siguen: *Cronología*, *Selección bibliográfica* y *Mapas* (cuatro).

Entre los capítulos, con ser todos muy interesantes, podemos citar: «Dominar el universo: el sueño inalcanzable»; «Los puertos orientales del imperio romano»; «El viaje más allá de los mares», y «Los comerciantes y su tráfico».

Fue éste un viaje extraordinario durante el cual «debieron afrontar toda clase de peligros para conseguir alcanzar las fabulosas riquezas de China»; desde Alejandría a la India a través del golfo de Bengala, de aquí a la península de Malaca y la costa de Annam.

El libro, ya se dijo, muy interesante y ameno, además de útil para todos los que quieran conocer esta época en la que el imperio romano se fue enseñoreando del mundo mediterráneo y alcanzando sus emisarios la amistad de poderosos señores de lejanas tierras.

F.

RODAO, Florentino: **Espanoles en Siam (1540-1936)**.—Edita el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Madrid, 1997; 206 páginas. 3.500 pesetas.

Editado este libro que reseñamos por el citado Consejo Superior de Investigaciones Científicas, dentro de la colección «Biblioteca de Historia», es sin duda «una aportación al estudio de la presencia hispana en Asia».

Espanoles en Siam (1540-1936) estudia «la presencia de españoles en Siam», relaciones entre ambos pueblos a través de «los intereses particulares: aventureros, misioneros o comerciantes fueron los actores casi exclusivos de los contactos...». Fue el año 1540, cuando «un gallego» llegó a Patani, abriendo así las relaciones de diversa índole entre ambos países.

Precedido de una *Introducción, Agradecimientos, Abreviaturas* y un *Mapa del Sureste Asiático*, comprende el libro cinco capítulos, a lo largo de los cuales vamos conociendo, entre otras cosas: *Expansión Ibérica en Asia. 1511-1604*, «Los primeros contactos. Expedición de Luis Pérez Das Mariñas. Embajada pacífica de 1598, y Expedición de Juan Díaz». *Siam dentro del Pacífico Novohispano, 1604-1821*, «Auge de los intercambios. Comercio hispano-siamés. La embajada de Bustamante, *Relación directa Manila y Madrid* «Proyecto de Tratado de Amistad. La embajada de Adolfo Patxot». El consulado de España en Bangkok. *España y Siam en la Sociedad Internacional*, «Dos monarquías con problemas crecientes. Intercambios comerciales. *Percepciones mutuas. Conclusión. Fuentes Documentales y Bibliografía*, finalizando con un *Índice temático*.

El libro, huelga decir, representa una gran aportación al estudio de lo que fueron las relaciones hispano-siameses durante un largo espacio de tiempo; tanto el investigador como el curioso por conocerlas encontrará aquí una extensa y documentada fuente de información.

F.



TOGORES SÁNCHEZ, Luis E.: **Extremo Oriente en la Política Exterior de España (1830-1885)**.—Prensa y Ediciones Iberoamericanas, S. L. Madrid, 1997; 295 páginas. 2.600 pesetas.

Un gran interés ofrece este libro del que es autor don Luis Togores Sánchez, profesor de Historia Contemporánea en la Universidad de San Pablo CEU, entre otros cargos que en la actualidad ostenta, que le acreditan de buen conocedor, en este caso del tema que ha abordado.

Llena esta obra un vacío que, hasta ahora, ha existido en el conocimiento de estas relaciones de España, «en su Política Exterior», con los países del Extremo Oriente: China y Japón.

España, con Filipinas, prolongación de la metrópoli, no podía menos de interesarse en todo cuanto afectase a las relaciones comerciales con estos países, abiertos al mundo en el pasado siglo XIX.

Precedida de un *Prólogo* de don Julio Salón Cortés, en el que, entre otras cosas, afirma que: «Luis Eugenio Togados ha estudiado con minuciosidad y rigor. Un rigor que se une a la propia solidez de su trabajo, mostrada en la notabilísima base documental procedente de diversos archivos españoles y extranjeros, hemerográfica y bibliográfica, en que se apoya, y a la amplitud de visión de una problemática histórica de por sí difícil de abarcar. Todo lo cual hace que este libro sea sin duda una obra indispensable para quien quiera conocer las causas y el desarrollo del dramático curso histórico del Extremo Oriente español en el siglo XIX»; no se puede decir más.

Precedido de una *Guía de las Abreviaturas de Archivo Utilizadas*, se inicia con el citado *Prólogo*, continuándose con ocho capítulos, en los cuales, entre otras cosas, estudia los «Modelos de Política Exterior Colonial en Extremo Oriente durante la Era del Imperialismo. Extremo Oriente, objetivo secundario de la Política Exterior de España». Los instrumentos del Estado para la acción exterior, entre otras: *El Ministerio de Ultramar; Los Capitanes Generales de Filipinas; El Apostadero de Manila*. Imágenes y percepciones de Asia Oriental en la sociedad española. La apertura de China y sus relaciones con España: *La lucha contra la piratería*, en la que nuestra Marina desempeñó un brillantísimo papel. La expedición franco-española a Cochinchina, con *El desembarco en Tourane y la conquista de Saigón; El jefe español Palanca frente a las autoridades francesas de Saigón*. Las relaciones hispano-annamitas bajo la tutela francesa y la presencia española en otras áreas del Extremo Oriente; *Españoles y Portugueses en Macao; La apertura del Japón; El comienzo de las relaciones hispano-siamesas*.

Concluyendo con: *Fuentes, Bibliografía y Cronología*. Varios grabados acompañan al texto.

F.



ESTÀCIO DOS REIS, Antonio: **Medir Estrelas**.—Editado por CTT Correios Portugal, 155 páginas. Edición limitada (12.000 ejemplares numerados). Incluye ocho sellos postales alusivos.

No es necesaria la presentación del capitán de navío Estàcio dos Reis, de la Armada portuguesa, ya que su labor investigadora le acredita como autoridad mundial en materia de tanto interés como la historia de la ciencia náutica y los instrumentos antiguos de navegación. Su participación en muchas exposicio-

nes y congresos internacionales ha sido siempre relevante, presentando no pocas veces instrumentos raros o hasta entonces desconocidos; muchas de sus pesquisas las ha dado a conocer en publicaciones y artículos de gran valor documental, cuya relación sería largo exponer aquí; digamos, no obstante, que ha honrado las páginas de nuestra REVISTA con varias valiosas colaboraciones.

El libro que comentamos, en edición bilingüe portugués-inglés, es una exposición sintetizada de la historia de los instrumentos náuticos, explicando de manera clara y sucinta el uso que se hacía de ellos, desde el simple escandallo hasta los aparatos de reflexión. Valor que no calificaremos de añadido, pues es parte sustancial de la obra, son las ilustraciones a todo color, acertadamente seleccionadas de entre las piezas más interesantes de los mejores museos y bibliotecas del mundo, entre los que no faltan nuestro Museo Naval o el del Prado, junto con otras muchas existentes y dispersas en Portugal, España y los demás países. En ellas se exhiben no sólo las mejores muestras —algunas raras o curiosas— que unían a su aspecto utilitario frecuentemente una calidad artística que les confería gran belleza, como es el caso de ciertos astrolabios y otros instrumentos, especialmente los globos terráqueos y celestes, sino que también se reproducen grabados, cuadros y tapices de notable valor artístico, siempre alusivos a la ciencia náutica y a la Astronomía, tan ligada a aquélla, cuya contemplación es un lujo estético.

Saludamos, pues, esta magnífica obra que, a pesar de su limitado volumen, ha conseguido reunir tantos valores. No dejaremos de mencionar que la alta calidad de la impresión y composición realza el valor de la labor de varios años de recopilación y selección de lo mejor que hay en el mundo en esta materia.

G. Y.



MURRANT, Jim: **La Biblia de la Navegación Deportiva.**—Libros Cúpula, Grupo Editorial Ceac, S.A. Barcelona, 1997. 368 páginas. 3.995 pesetas.

Se pretende con este libro ofrecer toda la información que puede necesitar el aficionado a la navegación deportiva. Ambicioso propósito para un solo volumen de limitado formato, por lo que no puede esperarse que tan amplio tema se trate de forma exhaustiva, ni creemos que ése sea su objetivo, sino más bien introducir al navegante a una serie de conocimientos básicos que podrá ampliar con más extensa información. Por poner un ejemplo, digamos que la navegación astronómica se trata en diez páginas, incluidos gráficos y ejemplo de tablas, en las que es evidentemente imposible condensar todo un tratado de navegación.

La obra se divide en once capítulos, que abarcan desde la estructura y aparejo de un velero deportivo en general hasta temas de seguridad, y dos apéndices, el segundo de los cuales es un útil glosario parcialmente ilustrado de términos náuticos

A pesar de que, como señalamos, no es posible sintetizar en un manual todos los conocimientos necesarios para todas las categorías de navegantes deportivos, consideramos esta obra muy útil como iniciación y exposición de los temas principales relacionados con esta actividad, que tiene un creciente número de adeptos a los que la información contenida en estas páginas, y muy especialmente sus excelentes ilustraciones, servirán de guía.

G. Y.



MURRANT, Jim: **Reparaciones de embarcaciones deportivas**—Libros Cúpula, Grupo Editorial Ceac, S. A. Barcelona, 1997. 256 páginas, 3.250 pesetas.

Con este libro y el también reseñado del mismo autor, el Grupo Ceac inicia una nueva colección (Cúpula Náutica) sobre náutica deportiva, actividad que, con el auge que hoy experimenta, tiene asegurada una amplia difusión.

El volumen que comentamos es una guía eminentemente práctica con el propósito de facilitar al navegante deportivo la reparación por sí mismo de cualquier tipo de embarcación construida con cualquiera de los diversos materiales que hoy se emplean, desde el acero a la madera, pasando por la fibra de vidrio. Se divide en seis capítulos (arboladura, casco, bombas y circuitos de agua, electricidad, motores y técnicas de reparación según los diversos materiales); cada uno de los trabajos se estudia sistemáticamente en tres fases: desmontaje, reparación y repuesto o montaje, y se acompaña de excelentes ilustraciones, que son complemento indispensable del texto, sin olvidar algo tan importante como las acciones normales de mantenimiento tan necesarias para prevenir averías.

La claridad de la exposición y su forma ordenada y sistemática son probablemente los méritos más destacables del libro, que, sin duda, tendrá muy favorable acogida entre los usuarios de todos los tipos de embarcaciones deportivas.

G. Y.



REVISTAS

REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Núm. 57, 1997

La doctora en Historia doña Margarita Gil Muñoz se refiere, en el documentado artículo que abre este número, a los *Marinos ilustrados en la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, al que sigue el trabajo del almirante don Fernando de Bordejé sobre la *Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX*, extenso estudio cuyos antecedentes también fueron publicados en anteriores números. *Las escenografías paisajísticas en el palacio de El Viso del Marqués. Las imágenes móviles del Gran Salón*, por el doctor en Historia del Arte don Eduardo Blázquez Mateos, estudia, con importante aportación gráfica, este interesante tema, que nos introduce parcialmente al rico contenido artístico del palacio; sigue el *Centenario de la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando al alférez de navío don Gonzalo de la Puerta y Díaz*, por el capitán de navío don José María Blanco Núñez, en el que traza una semblanza biográfica del héroe que mereció esta distinción por su actuación en Cuba al mando del cañonero *Centinela*; *La familia Carranza en la Armada Española entre 1842 y 1958* traza la trayectoria de esta familia tan enraizada en la Armada, es su autor don Joaquín María Piñeiro Blanca, doctor en Historia Contemporánea.

Cierran el número el *Documento*, en este caso con motivo de la adquisición por el Museo Naval de Madrid de una copia del retrato del almirante don Andrés Matías de Pes Marzoraga, cuyo original (anónimo del siglo XVIII) se conserva en el Museo Histórico Municipal de Cádiz, y las habituales noticias y reseñas de libros.

G. Y.

**BOLETÍN INFORMATIVO PARA PERSONAL. Núm. 81, junio 1997**

Con una bella portada que muestra al *Juan Sebastián de Elcano* en la bahía de Osaka durante su actual viaje de instrucción, se dedica en este número un destacado espacio a nuestra excelsa Patrona la Virgen del Carmen. Además, las pruebas de mar del *Chakri Naruebet*; la toma de posesión del almirante jefe de la Jurisdicción Central; las visitas a Barcelona del buque hidrográfico norteamericano *Pathfinder* y del LPD *San Giorgio* de la Armada italiana, la exposición alegórica sobre los Cuerpos de la Armada realizada en la Policlíni-

ca Naval por el comandante de Sanidad don Antonio López Abasolo; tres artículos dedicados a la Escuela Naval Militar; la fase interacademias en la Universidad Carlos III; el Servicio de Publicaciones de la Armada; concurso de uniformes militares en Sevilla; presentación del poemario «De pronto, los delfines»; las cartas de un marinero del *Elcano*; la regata «Trofeo Almirante Sánchez Barcáiztegui»; inauguración de la cátedra «Almirante Álvarez Ossorio» en la Universidad de Vigo, y otras diversas informaciones, todo ello ilustrado profusamente con la calidad que hace tan atractiva esta publicación.

G. Y.



INGENIERÍA Aeronáutica y Astronáutica. Núm. 348, marzo 1997

Entre otros trabajos de interés técnico mencionaremos los titulados «Desarrollo del GPS diferencial» y «Fibra óptica, características, tipos y propiedades de transmisión».

El primero es fruto del desarrollo de una experiencia realizada en el circuito de Montmeló con un GPS como estación de referencia y otro receptor instalado en una moto de competición.

A partir de los datos obtenidos, se desarrolló toda la algoritmia necesaria para la obtención con dos receptores, de una precisión de 1 metro 3 sigma en posición y de 0,1 metros/segundo 3 sigma en velocidad. En las *Conclusiones* se destaca que un procesado adecuado de las medidas brutas de un receptor GPS puede mejorar bastante los resultados, tanto más cuanto mejor se conozcan las leyes del movimiento del vehículo. El desarrollo que describe el informe es válido para cualquier GPS, con la única condición de que se disponga de acceso a las medidas brutas y al mensaje de navegación.

En cuanto al segundo, el desarrollo de la investigación en torno a la fibra óptica supone hoy un campo de gran interés por las grandes ventajas que ofrece. El informe analiza los aspectos fundamentales y las características de las fibras ópticas, revisando los adelantos de las comunicaciones por radio enlace con propagación de la onda electromagnética de frecuencia lumínica.

T. T.



DEFENSA. Núms. 231/232, julio-agosto 1997

La noticia de la posibilidad de la adquisición por Chile de dos submarinos de la clase *Scorpène* da pie a una información sobre las características de esta

unidad, aún en fase teórica, a la que esta revista ya se ha referido en otras ocasiones. Las avanzadas prestaciones previstas para este buque, fruto de la larga experiencia de la DCN francesa, lo hacen especialmente interesante, incluso en competencia con otros tipos ya existentes y, por tanto, probados; a ello hay que añadir que su construcción se haría en consorcio con la Empresa Nacional «Bazán», lo que supone un paso muy importante para esta empresa y podría abrir nuevas perspectivas de desarrollo. En el artículo se resaltan todos estos aspectos, así como las posibilidades que se abren con vistas al mercado mundial de esta clase de unidades, que en muchos países despiertan gran interés ante la obsolescencia de las que ahora tienen o la necesidad de crear una fuerza submarina aquellos que aún no disponen de ella.

T. T.



DYNA. Junio 1997

La compatibilidad electromagnética es un problema técnico de amplia repercusión ante la proliferación de equipos y sistemas electrónicos en los proyectos industriales en general. Sin embargo, en el artículo que comentamos, dentro de la temática general de este número dedicado a la seguridad industrial, se estudian más que los de tipo técnico, con las concentraciones de energía en mínimo espacio y saturaciones del espectro electromagnético, su repercusión en la salud del personal, proponiendo soluciones por diferentes vías.

Otro trabajo de interés, desde este mismo punto de vista, es el dedicado a «La seguridad en el uso industrial del láser», ya que la presencia de sistemas de este tipo es creciente y la protección contra sus efectos nocivos un imperativo que no puede eludirse.

T. T.



NAVAL FORCES. Núm II/1997, vol. XVIII

Se dedica este número de manera especial a las Marinas del Sureste asiático, con una especial mención a la de Singapur en su 30 aniversario, dedicándole un cuadernillo monográfico.

En el repaso general de las demás se tratan brevemente, aparte de la mencionada, que en estos 30 años ha experimentado un notable crecimiento, sin dejar de estar constituida básicamente por unidades ligeras dedicadas

especialmente a la vigilancia de una zona estratégica tan importante para el tráfico comercial como las aguas del mar meridional de China y el estrecho de Malaca, a las de Vietnam, Cambodia, Myanmar, Brunei, Malaysia, Filipinas, Indonesia y Tailandia. Refiriéndose a este último país, se destaca la importancia de la incorporación del portaaviones *Chakri Naruebet*, que proporciona a la Real Marina tailandesa una capacidad aérea oceánica única en la zona. Precisamente a este buque se dedica la portada de la revista, con una espléndida fotografía debida a nuestro colaborador Camil Busquets. Asimismo, se señala la adquisición del buque auxiliar *Similian*, de 20.000 toneladas, que causó alta en septiembre pasado, y la firma del contrato con Intermarine para la construcción de dos cazaminas de la clase *Gaeta*. Se subraya, no obstante, la carencia de submarinos, preocupación recurrente que ha venido retrasándose por insuficiencia presupuestaria. No es éste el caso de Indonesia, único país de la zona que cuenta con una fuerza submarina que, si bien limitada a dos unidades tipo 209/1300, estudia su ampliación mediante la compra de otras cuatro.

Otros artículos se refieren a sonares para marinas con medios modestos y un estudio comparativo fragatas-corbetas ante la actual evolución de estos tipos de buque

G. Y.



RIVISTA MARITTIMA. Mayo 1997

«Aspetti innovativi della strategia marittima» es la introducción que figura en la última edición del prestigioso «Almanacco Navale». En él se pasa revista a la actual situación internacional, el ejercicio del poder marítimo dentro de este marco general y su evolución en los últimos tiempos, destacando que hoy se manifiesta en la proyección de fuerza más que de potencia (cita como ejemplo típico de una categoría de buques cada vez más orientados a esta proyección a nuestro *Príncipe de Asturias*), prestando particular atención al ámbito europeo. Estudia la evolución tecnológica y los proyectos o estudios más originales de diversos países y concluye que la tendencia en general es de disminución cuantitativa en el número de unidades, en tanto que los programas se enfocarán hacia un buen compromiso calidad/coste en términos de mayor operatividad.

T. T.



CORREO POLAR. Publicada por la Sociedad Española de Filatelia Polar. Núm 6, enero-junio 1997

Encabeza este número una petición para la emisión de un sello conmemorativo del X Aniversario de la Base Antártica «Juan Carlos I», que se eleva a la Comisión de Programación de Emisiones Postales. Entre otros interesantes artículos, uno se dedica a la campaña antártica 1996/97, en el que figura el gráfico de la derrota del *BIO Hespérides* que publicamos en nuestro cuaderno de enero pasado, con varios matasellos y marcas postales; los sellos australianos conmemorativos del 50 Aniversario de ANARE (Australian National Antarctic Research Expedition); la tercera entrega del trabajo relativo a las operaciones «Deep Freeze» y el Año Geofísico Internacional 1955-58, con el matasello del USCG *Northwood* (WAGB 282) y otros varios; «El servicio postal de las islas Svalbard (Noruega)» y «El rompehielos *Suur Tõll*», sucesivamente ruso, finlandés, estoniano, soviético y nuevamente estoniano, aún en servicio desde 1914, que ha originado una emisión de sellos de Estonia, así como varios matasellos.

Además, novedades filatélicas y otras noticias, siempre enmarcadas en el tema polar.

G. Y.

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

REVISTA GENERAL DE MARINA

OCTUBRE 1997



TEMAS GENERALES

Capitán de Navío Fernando García Moretón
COMUNICACIÓN Y LIDEREZGO 313

Capitán de Navío Marcelino González Fer-
nández
FACTORES DE RIESGO EN EL SIGLO XXI 331

FUNDADA EN 1877
AÑO 1997
OCTUBRE
TOMO 233

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Navío Francisco Obrador Serra
PODER AÉREO Y AVIACIONES NAVALES (II) 343

Capitán de Corbeta José Joaquín Crespo Pá-
ramo
SUBMARINOS EN AGUAS LITORALES:
OPERACIONES ESPECIALES 365

HISTORIAS DE LA MAR

Francisco Ponce
UN CURIOSO PLANO DE LA BAHÍA DE
CÁDIZ 373

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: 076-97-005-7

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

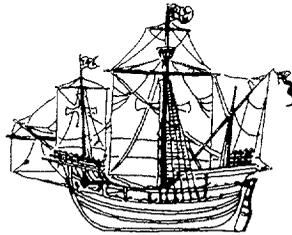
Fax: 379 50 28

EDITORIAL



ARA tratar de los riesgos que pueden amenazar la paz y la estabilidad mundiales deberíamos preguntarnos primero si tal paz y tal estabilidad existen realmente. Admitiendo como hipótesis de trabajo que las haya, no cabe duda de que debemos considerarlas por lo menos limitadas, si bien hay que observar que nuestro eurocentrismo nos suele conducir a una visión parcial del mundo que nos rodea, inclinándonos a considerar —tal vez por inercia o quizá por temor a afrontar la realidad— como lejanos conflictos y tensiones que cada vez nos son menos ajenos. Así como en el mundo físico se ha llegado recientemente al conocimiento de que el fenómeno conocido como «el Niño», que se produce al otro extremo del mundo, repercute de manera muy sustancial en la evolución de nuestro clima y, por ende, en nuestro diario quehacer, humana y socialmente todo lo que pase en cualquier parte, a veces mucho más cerca de lo que nos gustaría, nos afecta más de lo que solemos querer admitir. Es importante meditar sobre estos «factores de riesgo», ante los que no podemos permanecer indiferentes ni inactivos; la «aldea global» es un hecho, la comunicación es un elemento fundamental e integrante del mundo en que vivimos, y quienes tienen en su mano el poder de gestionarla y dirigirla —y aun manipularla— son los que pueden decidir el futuro.

Debemos renovar la idea que teníamos del mundo, que ya no es el de hace cincuenta o cien años, para ser dueños de nuestro destino, sin olvidar que este planeta sigue siendo azul por la predominancia inalterable en su superficie de los océanos. Es preciso, pues, afrontar los nuevos problemas con nuevas soluciones: «No se echa el vino nuevo en cueros viejos» (Mt., 9-17). ¿Y cuáles son esas soluciones?... Esa sí que es una buena pregunta.



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.

COMUNICACIÓN Y LIDERAZGO

Fernando GARCÍA MORETÓN



Introducción



ODA comunidad, institución u organización se inserta en la esfera de la *persona* a cuya naturaleza es esencial la *comunicación* y la apertura que la relaciona con otras personas. .

La personalidad del hombre, pues, está abierta en abanico hacia la comunidad de los hombres. El signo más característico de esa apertura es el *lenguaje*. La persona es «dialógica», capaz de «hablar» y de «responder», esto es, de *comunicarse*. Mediante el *lenguaje* el hombre ejerce todas las funciones mediadoras de la comunicación.

Cuando la comunidad, conjuntos de miembros autónomos, se ordena y organiza, los miembros se «enlazan» en una organización social que precisa ser dirigida... y aparece el «líder».

La función y eficacia del «líder» reside en su capacidad para darle sentido a la participación de los miembros en el conjunto de sus «papeles», dándoles el sentido de comprender lo que hacen y cuál es el significado de su comportamiento y de sus relaciones con los otros miembros.

La actividad del líder sólo es posible por medio de la comunicación e información. La importancia de las comunicaciones es tal que se ha llegado a decir que la sociedad no está compuesta de hombres, sino de «comunicaciones»: «el sistema ocupa el puesto del sujeto humano».

Sin embargo, la eficacia y efectividad sólo se logran centrándose más en las «personas» que a través de la comunicación —generadora de valores y de la formación de la identidad—, se «insertan» en la organización, «ordenan» su comportamiento y lo «orientan» al bien común.

Para desarrollar esos aspectos se exponen a continuación unas ideas generales sobre el liderazgo como actividad comunicativa; se definen sucintamente los fines y el campo de las comunicaciones, y se presentan tres áreas de problemas, de sobra conocidos, como recordatorio o guía para el diseño de una estrategia y política de comunicaciones.

El liderazgo

El liderazgo es esencialmente una *actividad comunicativa* que tiene que ver con el «decir» y el «hacer» en el que «el hombre es la clave», en cuanto a su moral o adhesión al «decir» y su eficacia o productividad en el «hacer».

La *actividad comunicativa* se presenta, pues, como el instrumento más importante que tiene a su disposición el líder para adquirir *poder* y ejercer su *autoridad*.

La *actividad comunicativa* es como el sistema nervioso de toda estructura de poder en el doble sentido de estar en posición del saber (información) y tener capacidad de divulgarlo (comunicación), como «medio» que permite dirigir el sistema político-social de cualquier organización con el fin de alcanzar sus propios objetivos y, lo que es más importante, asegurar su existencia y desarrollo.

El liderazgo puede existir en todos los niveles de las estructuras y actividades de la sociedad. Aquí sólo se comenta el rasgo más específico de la actividad comunicativa del líder en tres niveles o áreas que, como es obvio, puedan darse conjuntamente en algún caso.

El nivel de organización

En una organización o institución la actividad comunicativa del líder tiene una importancia esencial y debe estar orientada a crear un *sistema de cooperación* capaz de reconciliar las inevitables diferencias de iniciativas, esfuerzos e intereses, buscando la eficacia en la integración y la eficiencia en la adhesión, para lograr, según Barnard, que el «acto personal» de cada miembro sea una aportación a un «sistema impersonal de actos» en el que la persona «renuncia» al control personal de lo que realiza, subordinando intereses propios o venciendo sus inclinaciones en beneficio de los intereses de la organización.

El nivel nacional

En el ámbito de la sociedad, de una comunidad o de la estructura social de una organización, la actividad comunicativa del líder debe fomentar el desarrollo del proceso de *socialización* para promover las condiciones sociales que favorezcan en los individuos el desarrollo integral de la persona, haciendo que, lentamente y de forma no siempre consciente, reciban vivencias, influjos y creencias que generen convivencia, lealtades y adhesión.

Se trata de integrar al hombre en el «sistema cultural» de su estructura social, de lograr su cooperación al «bien común», aceptando plena y desinteresadamente sus exigencias y que acate los principios de autoridad, de subsidiariedad, y de participación.

El nivel internacional

En el ámbito de las relaciones internacionales y en el de las relaciones exteriores de una organización, marcadas por la competencia, la actividad

comunicativa del líder debe abarcar de forma diferenciada y con especial interés los dos aspectos, información y comunicación, estrechamente interrelacionados, que se materializan en los conocidos «servicios de información» y en la llamada «guerra psicológica».

Los *servicios de información* nacen del hecho de que la información «rutinaria» no es suficiente. El líder tiene que conocer la situación real del mundo que le rodea: lo que sucede, lo que está previsto, las intenciones y motivos y cuanto pueda afectar a las posibles decisiones.

Esta información se obtiene, al margen de los canales rutinarios, formales y legales, utilizando los llamados «hombres-contacto».

Los «hombres-contacto» se utilizan en la doble vertiente de conseguir información que afecte a las relaciones de la organización con el mundo exterior y la de obtener aquella que afecte al control interno de la organización propia.

En el primer caso deben tener la habilidad para establecer relaciones con organismos, medios de comunicación y personas, con el fin de captar información sobre hechos, planes, intenciones, comportamientos y actitudes, tratando al mismo tiempo, por otra parte, de influir sobre ellas siguiendo las instrucciones que reciba.

En cuanto a los contactos internos, su tarea se centra en detectar los cambios en los modos de pensar y de interpretar los acontecimientos, en descubrir los comportamientos que aparecen entre los miembros de la organización y en averiguar las nuevas orientaciones sobre aspiraciones y deseos que surgen en los grupos informales.

La *guerra psicológica* utiliza mensajes motivadores y enmascara la información, tratando de sustituir en la conciencia y, sobre todo, en el subconsciente de grupos y poblaciones las imágenes existentes por otras consideradas como más apropiadas, para modificar sus conductas y adecuar sus comportamientos a los intereses del líder.

Esta guerra se inscribe en dos frentes: el de los grupos propios y afines para reforzar la moral y crear un «estado de opinión» favorable a los propios intereses; y el de los grupos adversarios para minar su moral, crear confusión o movilizar la «opinión pública» en determinado sentido.

La guerra psicológica, por lo que supone de presión psicológica, intereses solapados y deseos ocultos, debe tener sus límites en el derecho a la libertad, la dignidad de la persona humana y la legislación que esté vigente.

Actualmente las operaciones de guerra psicológica forman parte de la guerra de mando y control, según la doctrina conjunta de la OTAN, y adquiere una gran importancia desde el punto de vista operacional, sobre todo cuando es necesario desplegar fuerzas, en «operaciones militares diferentes a la guerra» en escenarios ajenos y en ocasiones hostiles a las fuerzas de la coalición o alianza desplegada.

Los medios de comunicación, al informar sobre ciertos acontecimientos, dan, en ocasiones, una imagen del significado y alcance de este tipo de guerra.

«La CIA se moviliza para una gran operación de *guerra psicológica*» es el título de una crónica de Juan V. Boo desde Nueva York («ABC», 20.01.91) en la que, entre otras cosas, se dice: «... el Presidente norteamericano ha ordenado a la Agencia Central de Inteligencia el desarrollo de una intensa “guerra psicológica” destinada a sembrar la confusión y el desánimo en las filas enemigas. La CIA ha comenzado a introducir en Irak miles y miles de radios de transistores mediante contrabandistas y beduinos expertos en cruzar la frontera. Las emisoras instaladas por la CIA están difundiendo, en árabe y otros idiomas, una mezcla de noticias verdaderas y falsas que exageran la capacidad militar norteamericana, así como el grado de corrupción de Sadam Husein y sus colaboradores.... Aunque las emisiones se dirigen también a la población civil, su principal objetivo son las tropas iraquíes, ya que si se consigue su derrumbe psicológico la guerra podrá terminar con rapidez....».

Otro aspecto de la guerra psicológica queda reflejado en una crónica de J. Arias desde Roma («El País», 5.03.91), en la que se hace eco de un artículo titulado «USA, las mentiras de la guerra», publicado en el periódico italiano «Il Manifesto» en el que se dice que «la imagen del cormorán empapado de petróleo fue un montaje....»; para motivar a la opinión pública se publicaron «las imágenes asociadas a los comentarios sobre el derramamiento del petróleo en el mar de Kuwait, creando la ilusión de que el cormorán desesperado era víctima de aquella acción. Pero no era así, la marea negra llegó mucho más tarde a las costas saudíes y muy parcialmente....»; y otra de «las imágenes que quedarán como símbolo de la guerra del Golfo es la de los soldados iraquíes que, de rodillas, besaban la mano de un oficial de los marines....» asegura «que se trata de una imagen *forzada*» de «la *reconstrucción* realizada por voluntarios kuwaitíes y marines....».

Campo y fines de la comunicación

Las comunicaciones se inscriben en un sistema complejo que cubre un amplio campo de usos atendiendo a la naturaleza de la información que se comunica o recibe o atendiendo a la función que realiza para provocar determinados efectos.

Con la «división de trabajo», y dada la limitada capacidad del hombre, se ha hecho necesario dividir la actividad intelectual de «coordinación» y crear un sistema de «decisiones» escalonadas e interdependientes que, al quedar separadas del trabajo, de la «acción», necesitan dos funciones comunicativas:

- generación y transmisión de información sobre el desarrollo de la acción para poder producir nuevas decisiones, y
- la transmisión de mensajes para transformar las decisiones en «acción».

Este campo de comunicaciones, órdenes, instrucciones, datos, informes, etc., hacen posible y satisfacen las necesidades de *coordinación* y *control*; sin embargo, la organización para ser eficiente necesita además:

- cubrir un espectro de comunicaciones capaces de influir sobre el personal para lograr un pauta *cooperadora* de actividad efectiva e impulsar un proceso de *socialización* integrador.

Por último, la organización no vive aislada, sino en comunicación con un universo exterior a través de relaciones de amistad, competencia, crisis o conflicto, por lo que precisa disponer de:

- un grupo de actividades comunicativas de naturaleza muy variable destinadas a proyectar una «buena imagen» de la organización y a influir en la «opinión pública» de los grupos amigos y adversarios.

Para cubrir todos esos fines de la comunicación se puede considerar que, en términos generales, el sistema de comunicaciones debe abarcar tres campos: las comunicaciones de servicios, las relaciones públicas internas y las relaciones públicas externas.

Las comunicaciones de servicio

Las comunicaciones de servicio constituyen un sistema diseñado para incorporar, seleccionar y analizar información, que incluye órdenes, instrucciones, directivas, sugerencias, preguntas, informes, noticias, etc., que afectan tanto a la organización como al universo exterior, que tienen como finalidad:

- facilitar el proceso de decisión en todos los niveles;
- transmitir información para coordinar las acciones, compartir información, orientar tareas, conductas y comportamientos;
- divulgar y corregir objetivos;
- divulgar procedimientos y normas, y
- mantener y adaptar la vida y actividad de la organización a las condiciones de cada momento para mantener su equilibrio y estabilidad.

Esta información normativa, necesaria y pertinente para «ordenar», «coordinar» y «controlar» funciones y actividades, se comunica a través de la estructura formal del sistema de comunicaciones, que se comporta como un auténtico sistema circulatorio de planes, programas, instrucciones, órdenes, sugerencias y relaciones interpersonales.

El líder debe asegurarse la custodia de ese sistema y ser el promotor de la información que debe garantizar el funcionamiento y la eficacia de la organización. En este sentido su responsabilidad se extiende a evaluar la necesidad de información, promover su disponibilidad, construcción y elaboración, asegurar su eticidad, transmisión y uso, y disponer los medios para el retorno y recuperación de sus efectos.

La efectividad del sistema de comunicaciones normativas debe revisarse periódicamente, prestando especial atención a que la información pertinente llegue sin deformación a los puestos y a eliminar las posibles ambigüedades.

Dentro de este campo, merece una especial atención la *información de iniciación* dirigida a los nuevos miembros de la organización para darles a conocer todos aquellos datos que les interesan relacionados con su función, puesto de trabajo, estructura general de la organización y lo que se espera de ellos en relación con los objetivos de la organización y su historia.

La finalidad de esta información es crear una imagen real de la organización y suscitar impresiones favorables para facilitar el proceso de integración del nuevo miembro.

Las relaciones públicas internas

Las relaciones públicas, que se pueden definir como el arte de convencer a las personas para que adopten una determinada actitud, deben estar orientadas a crear y fortalecer el espíritu de cooperación, enriqueciendo la capacidad psíquica y moral de las personas, potenciando su personalidad y responsabilidad, estimulando su conciencia crítica y favoreciendo el diálogo.

De esta forma se trata de hacer efectivo el «sistema de transferencias» (Sexton, 430) según el cual se establecen, en ambos sentidos, relaciones entre los individuos y la organización para satisfacer ciertas necesidades, reforzar sus defensas de índole psíquica y mejorar la «salud mental» de la organización mediante:

- la defensa de las personas que se encuentran bajo tensión, haciéndoles comprender el significado y la moral del trabajo e inculcándoles otros valores positivos, y
- el crecimiento psicológico, favoreciendo la identificación del individuo con la organización y con sus superiores y compañeros, mediante los estímulos de saberse atendido y poder satisfacer sus necesidades de autorrealización.

Todas estas relaciones de comunicación vienen a constituir el llamado «proceso de reciprocidad», mediante el cual el individuo y la organización se

convierten uno en parte del otro y la persona siente un apego especial y sincero por la institución. Esto se logra por medio de *mensajes motivadores* con información sobre normas de conducta, creencias, objetivos ideales, incentivos, etc., orientada a mantener el «sistema cultural» de la organización para:

- actuar sobre la personalidad de sus componentes con el fin de que se constituyan en «comunidad», sean protagonistas leales del «sistema de cooperación» y acepten y adopten las normas de trabajo y comportamiento propias, y
- crear una «conciencia informativa» que favorezca la responsabilidad personal en la solidaridad y, al mismo tiempo, desarrolle la «autorrealización» de cada persona.

En este sentido las relaciones públicas internas pueden considerarse como un «agente socializador» que da a conocer los objetivos de la organización y desarrolla los presupuestos que definen su esencia, divulgando las normas de comportamiento y haciendo entrar en juego, cuando sea preciso, los mecanismos del «control social».

El uso de los mensajes motivadores requiere tener en cuenta que el sistema social de la organización funciona recapitulando las experiencias de muchas personas; de aquí la dificultad de lograr que cada uno de sus miembros comprenda el alcance y el valor de la información que recibe. Esa dificultad puede hacer que la comunicación sea «disfuncional», contribuyendo más a la carencia de armonía que a la estabilidad, si se produce el efecto de agitar a la gente induciéndola a diversas formas de conducta desviada.

Para evitar esa posible disfuncionalidad, los mensajes motivadores deben «anticipar y prever» qué respuestas suscitarán, seleccionando la información que, a la vista del papel que desempeñan las diferencias individuales y las categorías sociales, permitan a los miembros de la organización «seleccionar y adoptar» el papel que les corresponde.

En cuanto al papel divulgador, debe tenerse en cuenta que las informaciones motivadoras tienen dificultad en circular por los canales formales de comunicación y tienden a hacerlo por las redes informales, en las que, además, se entrecruzan con informaciones que reflejan sentimientos, opiniones e intenciones de los individuos en relación con su vida en la organización y con su puesto de trabajo. La tendencia natural en la mayoría de las organizaciones es la de suprimir esas comunicaciones informales que se consideran como una pérdida de tiempo o que afectan al orden y a la disciplina. Sin embargo, esas comunicaciones aparentemente inútiles pueden favorecer, si se orientan convenientemente, el espíritu de cohesión y la cooperación.

Señalar, por último, que las relaciones públicas internas deben completarse con una serie de servicios, asesoría económica, asistencia social, orientación

profesional, etc., mediante los cuales el miembro de la organización establece contacto con ella y al atender sus necesidades provoca su motivación. Piénsese en el MWR (*Moral, Welfare and Recreation*) de la Marina de los Estados Unidos, que ejerce estas acciones de un modo intenso y activo induciendo al personal de la organización a participar en sus múltiples actividades formativas, recreativas, culturales, de apoyo, de asesoramiento..., a través de los medios de comunicación de que dispone la propia organización (radio, televisión, carteles, folletos...).

La Armada debería estudiar si es necesario reorientar y vitalizar los centros de ayuda e información al marinero, y, desde luego, elaborar algunos programas de divulgación para dar a conocer la labor que realizan y, si fuera posible, ampliar su capacidad de información en términos análogos a las oficinas de defensa del soldado de las ONGs.

Las relaciones públicas externas

Las relaciones públicas externas abarcan todos los mecanismos de entendimiento, información y relación con el exterior. La comunicación dirigida al exterior debe estar orientada a crear una *imagen* de la organización que sea expresión simbólica de lo que es y representa, de sus fines y de su espíritu de servicio a la sociedad.

El fin de esa *imagen* —de solidez, rigor y calor humano— es crear un verdadero territorio de identidad y personalidad en la opinión pública del ámbito exterior, de forma tal que, en ese territorio, organización y sociedad estén y se sientan comunitarios e integrados.

El territorio de identidad debe estar asentado en la información motivadora sobre la estructura y fines de la organización, sobre sus valores morales y normas de vida, resaltando todo aquello que es común y minimizando lo que puede ser anecdótico o circunstancial, incidiendo en el espíritu de coincidencia que se quiere inculcar en la opinión pública de la sociedad y destacando la dedicación y servicio que se le presta.

La comunicación para crear *imagen* se inscribe, en cierto modo, en el campo de la ya comentada «guerra psicológica». Con ella se trata de provocar en la mente de los ciudadanos una imagen favorable a los fines de la organización y una imagen desfavorable del adversario, pero sin enmascarar la realidad ni utilizar el engaño. Vender la «verdad» es el mejor medio para triunfar.

El problema técnico y ético

El problema técnico y ético de la comunicación es un problema permanente, pues continuamente se está generando información.

La información debe «re-presentar» la realidad del pensamiento, de la idea, del hecho que se quiere decir, «mostrando» esa «realidad» de forma objetiva en términos justos de valor y verdad, tal como se presenta o se concibe y dándole a cada aspecto el énfasis y el valor que le corresponde.

La información en ningún caso debe ser sesgada, manipulada o deformada, y cuando sea subjetivada o contenga juicios de valor se deben señalar tales circunstancias.

La ligereza o la improvisación en la construcción y elaboración de la información puede provocar de forma inconsciente una deformación de lo que se quiere decir o expresar y darle inconsistencia. En cualquier caso, los efectos son imprevisibles, dada la amplia gama de matices y circunstancias éticas, psíquicas, sociales y culturales de los destinatarios a los que puede afectar.

Por el contrario, en su construcción y elaboración se deben valorar positivamente y encauzar correctamente los esfuerzos para desarrollar valores de creatividad, originalidad, convicción, persuasión, etc.

Para atender esas consideraciones se requiere prestar una especial atención a los factores que pueden influir en el contenido del mensaje, ya sea oral o escrito. Se trata, en definitiva, de pensar sobre «lo que comunica»:

- en conexión con el lenguaje utilizado;
- teniendo en cuenta las circunstancias sociales del uso del lenguaje;
- según los sentimientos y actividades del que informa;
- en relación o merced a la asociación con otro sentido de la misma expresión;
- teniendo en cuenta la asociación con otras palabras del entorno, y
- por la forma en que está ordenado el mensaje y el énfasis en sus distintas partes.

Concretando esas circunstancias, se ven a continuación los principales aspectos que afectan a la eficacia de un mensaje: la percepción, la fidelidad y la veracidad de la información.

La percepción

La percepción, como toma de conciencia o «codificación» de la información extraída del mensaje, suele estar afectada por variados factores personales, ambientales, organizativos, etc., de tal forma que es frecuente encontrar grandes diferencias de percepción entre las personas de diferentes grupos e, incluso, entre las pertenecientes al mismo grupo.

La información, por tanto, debe configurarse en función del grupo al que se dirige, tomando en consideración sus características especiales.

Algunos de los factores que originan percepciones diferentes son: las capacidades sensoriales fisiológicas y afectivas de los individuos, la edad, el sexo, el nivel de educación y formación, el nivel económico, las diferencias regionales, la religión que profesan, las creencias, los factores de personalidad y los intereses de organización.

Este último factor, los intereses de la organización, es de suma importancia, pues (Albers, 463) «puede originar que las personas vean el mismo problema en forma distinta. Los oficiales del Ejército, la Marina y la Fuerza Aérea tienen a menudo tres percepciones diferentes de la misma situación militar... Algunas veces los subordinados tienen una concepción distinta de una situación que sus superiores. El personal especializado y los funcionarios frecuentemente sacan conclusiones conflictivas acerca de un problema».

Esas diferencias pueden ser subsanadas en gran medida mediante el uso de un lenguaje adecuado. El lenguaje en la organización aparece como el elemento clave de influencia en las creencias y adhesión; puede (Pfeffer, 185) «tipificar y estabilizar experiencias de un todo significativo..., el lenguaje no sólo está fuera de nosotros y nos es dado como parte de nuestra herencia cultural e histórica; también está dentro de nosotros, lo creamos y él nos impelle... Socialmente construido y mantenido, el lenguaje encarna exhortaciones implícitas y evaluaciones sociales. Adquiriendo las categorías de un lenguaje, adquirimos los “modos” estructurados de un grupo, y junto con el lenguaje, las implicaciones de valores de esos modos».

Puede considerarse, por tanto, que «una de las tareas de la administración» es la creación de un lenguaje compartido dentro de la organización, «pues la cohesión dentro de la organización será función del grado de superposición del lenguaje entre los participantes. La eficacia de un líder, según Pondy (Pfeffer, 186), reside en su capacidad de darle sentido a la actividad para los participantes en su conjunto de roles; no para modificar el comportamiento, sino para dar a los demás el sentido de comprender lo que hacen y especialmente articulado de modo que puedan comunicarse acerca del significado de su comportamiento».

Dado que el lenguaje es importante para ejercer influencia y los líderes ejercen influencia, es indudable que el liderazgo requiere un vocabulario, al menos, evocativo y generador de afecto.

La eficacia del lenguaje no sólo se hace efectiva, como queda dicho, por el «conocimiento de la realidad», sino también, como se verá más adelante, por ser «generador de afecto y emociones».

La información que se quiere «comunicar» debe representar con un lenguaje adecuado, fidelidad y veracidad, la realidad de lo que se «quiere decir». Esto requiere entre otros requisitos, el uso correcto de las palabras y de la construcción gramatical y, en el caso de la comunicación oral, el adecuado uso de los gestos, expresiones corporales y tono o énfasis de la voz.

La fidelidad informativa

La fidelidad se relaciona con el significado de las palabras y los mensajes, esto es, con la información que contiene bajo dos aspectos: la realidad y la abstracción.

La realidad se identifica con el propio concepto de fidelidad como adhesión de la inteligencia y la voluntad para expresar con rectitud de intención, sinceridad y exactitud lo que se «quiere decir» o la realidad concreta de un hecho o una circunstancia. El uso correcto de las palabras y de la construcción gramatical es de suma importancia, no sólo por el propio significado de las palabras, que pueden tener varias acepciones, sino también por las sugerencias, las relaciones o los recuerdos que pueden provocar, y las consiguientes reacciones de las personas, tanto a nivel individual como de grupo.

No se puede dejar a un lado el hecho de que las palabras, al igual que los seres vivos, están sometidas a constantes cambios, en su contenido significativo, con el tiempo, y el lugar o momento en que se usan, y adquieren un valor que depende no sólo de la realidad a la que se refiere la palabra misma, sino también a aquellas palabras con las que se relaciona y a las que se opone.

Así, por ejemplo, la palabra negro se relaciona con el campo de los colores, en la antropología con las razas y con la magia, y con el estado de ánimo: «estoy negro». De otra forma el lugar donde se pronuncian le dan un significado distinto: la palabra infierno tiene muy distinto alcance cuando se pronuncia desde el púlpito en una iglesia que en medio de una catástrofe.

De estos problemas, en el marco de la ciencia o teoría de la comunicación se ocupa la semántica en cuanto estudia la trasmisión del significado que se efectúa por medio de las palabras, los efectos que producen en muchos aspectos de la vida del hombre y las dificultades que pueden surgir del uso incorrecto del lenguaje.

La abstracción se relaciona con la fidelidad en cuanto nace de la dificultad de describir o interpretar adecuadamente (con fidelidad) algunas situaciones o hechos, por la carencia de detalles acerca de sus circunstancias: Hay abstracciones de tal magnitud que en la práctica suponen una ausencia de información; tal puede ser el caso de la expresión: «hay que mejorar la moral», lo que implicaría, para contener información, un escrito de varios folios y contemplar la distinta percepción de las personas ante el concepto de moral y si es o no es necesario mejorarla.

La abstracción y la falta de precisión pueden conducir a serias dificultades mentales o al desarrollo de actividades sin una orientación precisa.

La veracidad de la información

La veracidad implica la verdad en las palabras y la conformidad de éstas con el pensamiento y con los hechos a los que se refieren.

La veracidad se presenta como un deber moral y ético para todo el que suministra información, y de una forma especial para los periodistas que, en su amor por la verdad, deben luchar contra la ignorancia, el bulo, la manipulación, la agresión, etc.

La verdad, según San Agustín que dice «verdad es aquello que es», debe reflejar la «realidad» que se presenta al entendimiento, pero, además, debe ser «creíble». Sin credibilidad la comunicación es poco menos que inútil, cuando no fuente de intranquilidad e inseguridad.

En oposición a la veracidad se encuentra la mentira que, por desgracia, está tan generalizada que Revel en su obra «El conocimiento inútil» comienza afirmando: «La primera fuerza que conduce el mundo es la mentira».

La mentira suscita desconfianza, genera hostilidad y afecta seriamente a la legitimidad de la autoridad y al sistema de cooperación, con el gran peligro de que «una mentira repetida llega a ser creída como verdad» (Goebbels).

El uso de la mentira, por otra parte, no es rentable a medio plazo, pues como decía Abraham Lincoln: «se puede engañar a todo el mundo algún tiempo, hasta se puede engañar a algunos todo el tiempo, pero no se puede engañar a todos durante todo el tiempo».

La veracidad de la información, sin caer en la mentira, se ve hoy día muy afectada por ciertas técnicas. Tales son: el enmascaramiento, la desinformación, el doble lenguaje y la batalla por las palabras.

El enmascaramiento, que aparece cuando no se expresa con claridad lo que se quiere decir. El enmascaramiento se puede producir deliberadamente por intereses particulares, corporativos o departamentales o bien, de forma inconsciente cuando en el curso de la transmisión el mensaje sufre alteraciones por una deficiente interpretación, por suprimir detalles que se aprecian innecesarios o por añadir otros que se considera que faltaban.

La desinformación, que se produce cuando por razones de publicidad, imagen, prestigio o dominio se trata de presentar una imagen de la situación de la organización distante de la realmente existente.

El doble lenguaje, bajo dos aspectos: cuando se trata de convertir lo particular en general («la opinión pública en general...») o cuando se utiliza, para un mismo hecho, un lenguaje distinto según el *status* de la persona a quien se dirige la información o según las circunstancias en que se realiza la comunicación.

La batalla por las palabras, cuando, principalmente por mimetismo, se incorporan al lenguaje de una organización términos que se usan en los medios de comunicación de masas para «enmascarar» valores o ideas, crear nuevos psicopensamientos o hacer pasar por normal lo que es una anormalidad. Así sucede, por ejemplo, con el uso de la palabra «reajuste» para enmascarar una crisis o una subida de impuestos; con la utilización de la expresión «ejército de liberación» para encubrir a una «banda de terroristas», o con la de «salud reproductiva» para enmascarar el «control de natalidad», etc.

El efecto del uso de tales palabras suele ser «disfuncional», pues enmascaran los valores patrones que definen la realidad dando lugar a «expresiones complejas» (Schafers, 199) que permiten una interacción ingeniosa a base de imprevisiones significativas que favorecen la aparición de contradicciones y, con ello, muchos contenidos de la comunicación quedan por debajo del límite de objetivación necesario para que pueda ser cuestión de reflexión y deliberación.

Estas técnicas, que afectan a la veracidad de la información, se suelen utilizar en la «guerra psicológica», completándose, en ocasiones, con la llamada espiral de silencio para potenciar opiniones favorables a ciertos intereses y silenciar las que no interesan, creando un clima de opinión en el que las personas, por temor a quedar aisladas informativamente, presten atención a aquellas opiniones que parecen estar en auge.

El problema de la interacción en la comunicación

El problema de la interacción entre las personas afecta a la eficiencia del proceso según el cual se «divulga» la información. La eficacia informativa se fundamenta en la interacción entre los miembros de la organización, que se produce por medio de relaciones de comunicación, directas o difusas, y por una cierta «persistencia» de la información que se transmite.

La persistencia depende de circunstancias variables: régimen de vida, frecuencia de los contactos, estructura de la organización, etc., y, en especial, de la existencia de «grupos», dado que éstos poseen la propiedad de «latencia», por la que los miembros del grupo siguen perteneciendo al grupo y asumiendo sus fines y normas de conducta aun en los intervalos en que no están incorporados al mismo.

Los sentimientos juegan un papel fundamental en la posibilidad de que los grupos se desenvuelvan sin dificultad, asegurando un mínimo de expectativas en su comportamiento. Los sentimientos generados por la información dan lugar a relaciones intersociales e intrasociales que, como mecanismos de regulación, influyen en la «conducta» y, por tanto, en la «convivencia».

Al considerar los problemas de la interacción hay que pensar que éstos (Petite, 45) «concernen a unos interlocutores situados en un lugar determinado en el sistema organizativo y dotados de poderes manifiestos o latentes». Cada miembro o grupo es «generador de información» real o potencial, ocasional o permanentemente.

El *status* y el *rol* de cada miembro influye en el volumen y contenido de la información que posee y genera. El contenido significativo de esa información, orientada generalmente según una «estrategia de poder personal», está influida por factores técnicos, operativos, organizativos, psicosociales, psíquicos, etc. El aporte sensorial de esa información permite que quienes la reciben

la codifiquen, la almacenen y la interpreten selectivamente para moldear su conducta y su uso posterior en la toma de decisiones.

Tal proceso de interacción se desarrolla a través de las «redes formales» y de las «redes informales» de comunicación, que, influenciándose, dan lugar a la existencia de unas redes reales que son, en definitiva, las que permiten la acción interactiva de la información entre los individuos y los grupos.

En el campo de las relaciones exteriores, y para cada estructura social y situación, hay que plantearse, además el problema de identificar y situar los grupos de poder y las elites. En este campo, principalmente de comunicación informal, se debe prestar atención a los llamados líderes de opinión, que son aquellos grupos, elites o personas que por su disposición natural o por su situación disponen de más información o están mejor informados. Los líderes de opinión, por medio de sus relaciones interpersonales y de su «influencia», transmiten información a los miembros de sus grupos y a los líderes de otros grupos, con lo que contribuyen a moldear actitudes y conductas, pero normalmente «con su propia interpretación».

Este proceso merece especial atención como medio para materializar objetivos y crear estados de opinión mediante una información estimulante y bien dirigida, sabiendo bien ¿qué se quiere? y ¿a dónde se quiere llegar?, sin olvidar que, como se dice, «poner la imagen de cualquier cosa en antena es hacer que esa cualquier cosa exista».

El problema de la eficacia comunicativa

Los objetivos de organización, las intenciones, directivas y órdenes de la alta dirección son «pensamientos» que carecen de vitalidad en tanto no se hacen «efectivos» por medio de la comunicación.

Una vez que se hacen «efectivos», esto es, que son una «realidad» al comunicarlos, es necesario además que sean eficaces y eficientes, lo que requiere que la información:

- llegue en el momento oportuno, y
- afecte positivamente a los miembros y grupos de la organización.

La oportunidad

La oportunidad de la información cubre tres aspectos: que se genere cuando conviene, que llegue a los destinatarios en el momento preciso y que su cantidad y calidad sean las adecuadas.

El problema de generar la información cuando conviene, en el momento preciso, se enmarca en el campo de las cualidades del mando y características

del liderazgo, del sistema de dirección y gobierno de la organización, de la información disponible y de la política de comunicación que esté establecida. Aquí, como premisa fundamental, conviene resaltar la necesidad de que el originador de la información se cuestione: qué quiere decir, qué dice, a quién se lo dice, cómo lo dice y con qué fin lo dice.

La recepción de la información en el momento preciso depende o se ve afectada por la estructura del sistema de comunicaciones, por las normas que regulan su uso y funcionamiento y por los «obstáculos» ya reseñados.

La cantidad y calidad de la información se ven afectadas, en gran medida, por las dimensiones y la dispersión de los órganos y miembros de la organización.

En cuanto a la cantidad, el flujo de comunicaciones debe mantenerse dentro de límites normales, separando las informaciones importantes y necesarias de aquellas que no lo son. Se puede contemplar la posibilidad de utilizar un código de preferencias para señalar esas circunstancias. Incluso en las comunicaciones eminentemente operativas comienza a echarse de menos un código de preferencia, además de los de precedencia ya existentes, que impida que determinados mensajes puedan retrasarse o incluso pasar inadvertidos en el bosque del tráfico general, cuando el mando pretende que se les dé una atención especial e inmediata.

La calidad se ve afectada por las vicisitudes que experimenta la corriente comunicativa, hablada o escrita, al ser recibida y transmitida por los miembros y grupos que ocupan distintos niveles, categorías y puestos de trabajo y en los que pueden darse, como elementos «distorsionadores», deseos de influencia, poder o intenciones de dirigir o cambiar conductas.

La eficiencia

El efecto positivo de la información sobre los miembros y grupos de la organización no sólo debe ser eficaz, en cuanto al ejercicio de su actividad operativa, sino ser también eficiente, en cuanto a las satisfacciones personales y su autorrealización.

El análisis de la actitud del individuo o los grupos ante la información que reciben lleva a contemplar los siguientes aspectos:

- el conocimiento: entender el mensaje;
- la actitud crítica ante la información, y
- la motivación, como origen de la satisfacción e identificación con la organización.

Entender el mensaje exige saber «escuchar» o «leer» y el «dominio de la palabra», teniendo presente que las palabras nunca retroceden: «lo escrito, escrito está».

Entender el mensaje supone tener conocimiento y visión clara de las pretensiones de orden, validez y sugestión que contiene.

La comprensión del mensaje debe ser completa y conjunta, dado que, en general, la información siempre afecta al mundo objetivo, al mundo social y al mundo propio y subjetivo del destinatario.

La comprensión global o conjunta del mensaje implica relacionarlo con la situación que la persona ocupa en la organización, con los fines de la organización y con su sistema cultural.

La valoración crítica supone poner en funcionamiento la turbina de la lógica y la razón para, en primer lugar, desprender lo innecesario, las impurezas y las dobles intenciones que pueda contener la información y, posteriormente, valorar el efecto y condicionamiento que supone para el individuo y el grupo en cuanto a la participación y responsabilidad en la gestión y en el ejercicio de las tareas que le corresponden según su nivel y situación.

La valoración crítica supone plantearse la cuestión de orden práctico: ¿qué quiero hacer?, ¿qué puedo hacer?; y de orden moral: ¿qué debo hacer?, cuya resolución: «A qué forma de acción quiero obligarme», servirá de fundamento para la aceptación o confrontación, la adhesión, el rechazo o la indiferencia.

La actitud práctica corresponde al ejercicio de la voluntad que conduce a la adopción de una conducta congruente con la valoración crítica realizada. La adopción de esa conducta requiere necesariamente, además del conocimiento y la valoración crítica, la existencia de incentivos que promuevan la acción ante el contenido de la información. Se entra así en el campo de la socialización y en las técnicas de dar órdenes, sugerir, recomendar, persuadir, etc.

La identificación con la organización es la culminación o superación de la actitud práctica cuando la actividad de los miembros de la organización se hacen menos individuales y más conformes con los intereses generales de la organización. En esta situación la comunicación se ha hecho eficaz y eficiente. Las relaciones individuales y de grupo se hacen más flexibles y se insertan en un sistema de cooperación, en el que la comunicación es más fluida y permanente.

Interesa, por tanto, que la información afecte positivamente y genere sentimientos de una actitud realizadora que, superando la acción instrumental, provoque la adhesión a un ideal que conduzca a la cooperación. Con tal fin, la información debe posibilitar el desarrollo de la personalidad y formación del carácter, siendo la comunicación el vehículo que permite desarrollar los procesos de «socialización» y de «control social».

Conclusión

La sociedad del futuro se caracterizará por el «saber», por la «tecnología intelectual». En esa sociedad el recurso estratégico ya no serán las materias

primas o el capital, sino la «codificación del conocimiento», esto es, la posesión de «información» codificada que permita adoptar decisiones adecuadas y disponer de la capacidad de «difundirlas» para actuar en tiempo real, incluso simultáneamente sobre distintos procesos.

La divulgación de esa información, seleccionada adecuadamente, es el «medio» que permite ejercer el poder y dirigir el sistema político-social de cualquier organización con el «fin» de alcanzar sus propósitos objetivos y, lo que es más importante, asegurar su existencia y desarrollo.

En este aspecto, el tipo de comunicación más importante es aquél que supone un medio de «acción de influencia» sobre las personas. La finalidad de esta clase de comunicación es persuadir y, en cierto modo, «manipular deliberadamente» la actitud y el consiguiente comportamiento de las personas.

De aquí la gran importancia de que cada institución elabore su propia estrategia y política de comunicaciones, tanto en el sentido positivo de impulsar los valores y objetivos propios, como en el de protegerse ante intrusiones foráneas. Las decisiones en esta materia se pueden calificar de «alto riesgo».

La utilización de estas características de conocimiento codificado, disponible y apto para su difusión en aras de los objetivos de una determinada institución no cabe duda que ya marca y marcará claramente el liderazgo del siglo XXI.

El líder del futuro es tema de candente actualidad, tan es así que *The Washington Quality Group* se dedica, dentro de su amplio marco de «consultores», a identificar cuál es el perfil del líder que necesita cada empresa y a crear una «conciencia de líder» en todos aquellos que pueden contribuir a su desarrollo. Entre los rasgos más esenciales del perfil de un líder del futuro se pueden destacar los siguientes.

El líder debe caracterizarse inexcusablemente por su humildad, capacidad de aprender y su comportamiento ético.

El líder debe ser creíble; su credibilidad debe encaminarse a reprimir lo indeseable y potenciar lo positivo para caminar en busca de la «verdad» —que es diálogo y supone valentía y coraje— y resolver la paradoja del «individualismo de masas» con vistas a crear una verdadera solidaridad fraterna en lo más individual de la persona.

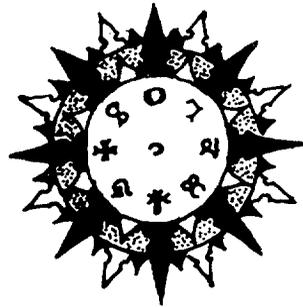
El líder debe ser forjador de criterios, enseñando que no basta con mirar la prensa, hay que leerla; no basta con oír la radio, hay que escucharla; y no basta con ver la televisión, hay que saber entenderla.

El líder debe practicar la «filosofía del silencio»; el silencio en ocasiones es una demostración de dominio y control.

El líder debe transmitir los valores de la esencia de la organización y saber que la persona sin información no pasa de ser un «número», y que la persona informada es un miembro que forma parte de la organización.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBERS, Henry H.: *Principios de organización y administración*. México, 1968.
- DE FLEUR, Melvin L., y BALL-ROKEACH, Sandra J.: *Teorías de la comunicación de masas*. Barcelona, 1982.
- MUÑOZ ALONSO, Alejandro: *Política y nueva comunicación*. Madrid, 1989.
- NIELANDER, William A.: *Práctica de las relaciones públicas*. Barcelona, 1975.
- PETITE, François: *Psicología de las organizaciones*. Barcelona, 1984.
- PEFFER, Jeffrey: *Organizaciones y teoría de la organización*. Buenos Aires, 1987.
- ROMERO RUBIO, A.: *Teoría general de la información y de la comunicación*. Madrid, 1975.
- SHAFERS, Bernhard: *Introducción a la sociología de grupos*. Barcelona, 1984.
- SEXTON, William P.: *Teorías de la organización*. México, 1977.
- WEINERT, Ansfried B.: *Manual de psicología de la organización*. Barcelona, 1985.



FACTORES DE RIESGO EN EL SIGLO XXI

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Introducción



A desaparición del Bloque Soviético trajo como consecuencia una nueva forma de ver los elementos desestabilizadores que pueden afectar a la paz del futuro.

Durante el enfrentamiento de bloques—la llamada *guerra fría*— se mantuvo una paz estable, apoyada y soportada por la amenaza del holocausto nuclear. Pero al desaparecer uno de los bloques —el soviético—, desapareció, al menos en teoría, aquella amenaza, y con ella se fue la larga paz basada en el miedo, en el terror. Hoy disfrutamos de una paz sin temor a grandes ataques atómicos, pero sembrada de continuos sobresaltos, debidos a la proliferación de elementos desestabilizadores que pueden ponerla en peligro, e incluso acabar con ella, en zonas más o menos limitadas de nuestro cada vez más pequeño mundo. Estos elementos son los factores de riesgo que marcarán con más o menos intensidad la entrada y transcurso de nuestra historia a través del siglo XXI.

Riesgos

La cantidad, origen y naturaleza de los factores de riesgo es múltiple y variada. Para facilitar su enumeración se pueden reunir en los siguientes grupos: políticos, demográficos, económicos, religiosos militares, étnicos, ecológicos, tecnológicos, crisis de valores, derechos humanos, y terrorismo. Se trata de un agrupamiento convencional, sin otra finalidad que facilitar la presentación y el análisis de los diferentes riesgos, los cuales, por otra parte, nunca o casi nunca se presentarán aislados; la mayor parte de las veces harán sentir sus efectos de forma simultánea varios de ellos pertenecientes a diferentes grupos estrechamente relacionados, y será su interacción la que pueda contribuir a desestabilizar una determinada zona. Así ocurre en los Balcanes, donde, a pesar de ciertos avances de la democracia, la estabilidad se resiente por problemas económicos, nacionalistas y étnicos, que dan lugar a revueltas,



Welcome to Hell. Pintada en Bosnia; expresión de descontento no exenta de sentido del humor. Foto: AFSOUTH.

crisis y conflictos abiertos, entre los que destaca la situación actual de la ex Yugoslavia, que no es más que la consecuencia de la amalgama forzada y prolongada de cinco nacionalidades, cuatro idiomas, tres religiones y dos alfabetos.

Análisis de los grupos de riesgo

Políticos

Entre los factores de riesgo políticos están los deseos de hegemonía de unos territorios sobre otros, las reivindicaciones territoriales y los problemas fronterizos, como es el caso de Rusia y su deseo de mantener el control sobre sus antiguos satélites, o el contencioso entre Grecia y Turquía sobre aguas territoriales y sobre la soberanía en algunas islas.

También encajan en este grupo los movimientos separatistas, que con

frecuencia se remontan al trazado de fronteras artificiales durante períodos de descolonización o se deben a odios reprimidos durante largos períodos de mandatos dictatoriales, como ocurre en áreas de África, en Oriente Medio o en los Balcanes. En otras ocasiones, estos movimientos se deben a sentimientos nacionalistas trasnochados, o a profundas diferencias económicas, como ocurre en Italia, en cuya parte norte —la Padania rica e industrializada— surgen tendencias para separarla del sur, que tiene una economía mucho más limitada.

Otro elemento desestabilizador es la edad de algunos líderes, por los problemas que puede causar su desaparición sin alternativas para ocupar su puesto en el poder. El acercamiento de Rusia a la OTAN es un éxito de la diplomacia, pero los ojos de la opinión mundial siguen puestos en la frágil salud del presidente ruso Boris Yeltsin, ¿que ocurriría si mañana desapareciese?

Asimismo, es factor de riesgo el representado por los países blandos, países con una identidad cívica débil, bien por su juventud, como es el caso de algunos países africanos, o por su propia esencia de grandes familias sin conciencia de estados como ocurre con algunos países árabes. Estos países pueden ser focos de revoluciones, o pueden tentar a que vecinos más poderosos pretendan su invasión, como ocurrió con Kuwait cuando fue invadido por Irak.

Demográficos

Este grupo de factores de riesgo procede sobre todo de países del Tercer Mundo, en los que se produce una gran explosión demográfica acompañada de una enorme falta de recursos de todo tipo, lo que da pie al hambre, a la miseria, a revueltas, a guerras y a movimientos migratorios, como los que se producen desde África a las zonas industrializadas de Europa, la mayor parte de las veces en la clandestinidad.

El aumento de población mundial en los últimos años resulta dramático. Como se ve en el cuadro resumen, para pasar de los 300 millones de habitantes de principios de la era cristiana a 1.000 millones, se necesitaron 1.800 años, pero a partir de entonces las cifras comenzaron a dispararse y se calcula que allá por el 2050 habrá 10.000 millones de personas sobre la faz de la Tierra. Este crecimiento no es uniforme, ya que mientras en zonas desarrolladas, como Europa, es moderado, en zonas subdesarrolladas o en vías de crecimiento y expansión, como África, la población se multiplica rápidamente.

Población en millones de habitantes							
Años	1	1800	1970	1990	2000	2025	2050
Europa			702	787	825	882	
África			352	640	860	1.589	
Mundial	200/300	1.000	3.600	5.250	6.200	8.500	10.000

A los desequilibrios de población hay que unir los problemas de los refugiados y de los que huyen de desastres naturales y, sobre todo, de conflictos, de los que tenemos un ejemplo cercano en Albania.

Económicos

La falta de recursos aumenta en diversas partes del globo con grandes limitaciones en los niveles de alimentos y energía disponible, en tanto que en otras sube constantemente el nivel de vida, lo que crea desequilibrios y produce tensiones. El hambre y la miseria —que nunca fueron buenos consejeros—, unidos a las explosiones demográficas, a la falta de recursos hidrológicos y a la desertización, tienden a acentuarse en amplias áreas, como ocurre en el continente africano, donde en 1989 se localizaban la gran mayoría de los 20 países más pobres del planeta, entendiéndose como tales los que presentaban el menor Producto Interior Bruto *per cápita*. A este estado de cosas hay

que añadir el descontento y la frustración de algunos países del Este europeo, que con el fracaso del comunismo se zambulleron en la economía capitalista y de mercado, para la que no estaban preparados.

Religiosos

El final del siglo XX ve resurgir cada vez con más fuerza el fanatismo islámico, cuya primera gran manifestación tuvo lugar en el Irán de Jomeini y se propagó con mas o menos virulencia a otros países. Hoy sus efectos se hacen sentir con diferente intensidad en todos los países islámicos —de los que no se escapa Turquía—; sobresalen por su cercanía a Europa los países mediterráneos del norte de África, sobre todo Argelia. Es un fenómeno que se creía relegado a la Edad Media, pero hoy surge con gran brío, y tiene y tendrá una enorme influencia no sólo en el mundo islámico, sino en todo el orbe.

Destacan también las rivalidades que derivan de las diferencias religiosas, unas veces ligadas a diferencias étnicas, como es el caso de cristianos y musulmanes en Bosnia-Herzegovina, y otras veces van unidas a diferencias políticas internas, como ocurre con las dos ramas del Islam: la chíf y la suní.

Militares

La proliferación de armas de destrucción masiva es un factor de riesgo de capital importancia. Aunque hoy parece improbable el holocausto de que se hablaba en otros tiempos, persiste el riesgo de un ataque nuclear limitado. Rusia continúa siendo poseedora de un importante arsenal nuclear, quizá «oxidado», como ellos dicen, pero seguramente con capacidad para ser empleado, al menos en parte. Este riesgo aumenta al surgir otros países con capacidad para contar con armas nucleares. Lo mismo se puede decir de las armas biológicas y químicas. Durante la guerra del Golfo el mundo estuvo pendiente de las amenazas iraquíes de emplear armas químicas, como lo había hecho anteriormente en su guerra contra Irán.

A estos aspectos hay que sumar el descontrol de armamento, debido sobre todo a la desmembración de la URSS, y el contrabando de armamento y material militar de todo tipo, incluido el nuclear, biológico y químico, ya que países interesados en su adquisición tienen ahora más fácil el acceso a la tecnología, al material y también a los expertos, que antes estaban controlados dentro de las fronteras de la antigua Unión Soviética y ahora venden sus conocimientos y su capacidad al mejor postor. En un estudio efectuado en 1993, fueron identificados más de 25 países, muchos de ellos cercanos a la OTAN, como potenciales poseedores de capacidad nuclear, biológica y química, y al menos la mitad contaban con misiles balísticos mientras otros trataban de desarrollarlos.

Tampoco hay que desdeñar la adquisición a gran escala de armamento convencional por parte de los países del Tercer Mundo, ni los riesgos que supone el empleo de minas antipersonal, un problema que ahora sale a la luz debido al conflicto de Bosnia-Herzegovina, donde aún quedan sin localizar alrededor de un millón de minas que al mes producen un promedio de 50 accidentes con 10 víctimas mortales.

Étnicos

A las puertas del siglo XXI cobran nuevo empuje los movimientos y manifestaciones racistas, la xenofobia y el antisemitismo.

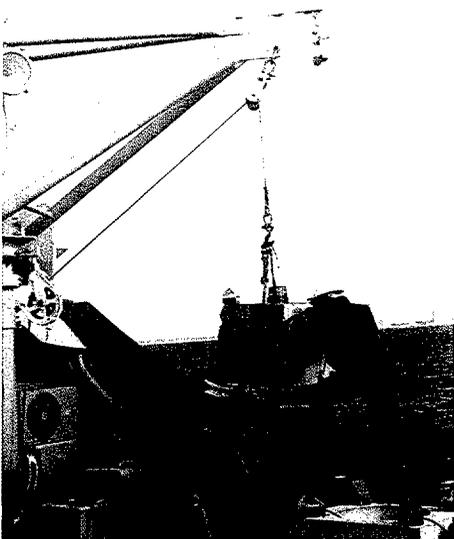
A nadie se le escapa la importancia de los problemas cada vez más frecuentes y más sangrientos motivados por diferencias étnicas, por sentimientos de superioridad de unos grupos sobre otros, y por intolerancias ante diferencias culturales, idiomáticas, religiosas, costumbristas, etc., que cada grupo ha heredado de sus propios orígenes. Sobrados ejemplos nos los muestran los medios de comunicación, como es el caso de las limpiezas étnicas en Bosnia o los enfrentamientos en África Central. A esto hay que sumar los problemas de las minorías étnicas, como la kurda.



Casas arruinadas en Bosnia. Resultado de enfrentamientos y limpiezas étnicas.
Foto: Marcelino González.

Ecológicos

El mal uso —o el abuso— de los recursos de nuestro planeta puede hacer más difícil la vida en diversas áreas y puede, por ello, ser un factor desencadenante de inestabilidades.



Recuperación de un sumergidor de cemento de mina de orinque, una forma de mantener limpio el fondo del mar después de un ejercicio de MCM. Foto: Marcelino González.

La contaminación del aire es causa de enfermedades. La deforestación de grandes masas vegetales reduce los «pulmones» de la Tierra. Es preocupante la continua y progresiva disminución de la capa de ozono. La contaminación y abuso de los recursos hidrológicos contribuyen a la desertización. La polución de las aguas del mar, la pesca descontrolada y la explotación indiscriminada del subsuelo marino afectan muy negativamente a su flora y fauna, que hoy por hoy son recursos alimentarios de amplia parte de la población mundial y el día de mañana pueden ser unas de las grandes reservas para la supervivencia del planeta. La Tierra se degrada con el empleo de pesticidas y con las cosechas abusivas, como ocurre en el llamado «Triángulo Negro», zona altamente contaminada a caballo entre las fronteras de Alemania, República Checa y Polonia.

El factor nuclear representa otro gran riesgo ecológico, sobre todo en zonas de la antigua URSS, que necesitan energía y la obtienen de centrales nucleares muy viejas y con riesgos cada vez más probables de producir una catástrofe como la de Chernobil. Sin olvidar lo que puede ocurrir con unos 80 viejos cascarones de submarinos rusos que están a flote, inmersos en el olvido y todavía con combustible nuclear a bordo; ni las consecuencias que puedan acarrear en el futuro los reactores nucleares arrojados al agua y que ahora reposan en el fondo del mar de Kara.

Tecnológicos

Un nuevo aspecto de riesgo se perfila en este mundo desarrollado que nos toca vivir: el mundo de las comunicaciones, de la informática, de la robótica, de la microelectrónica, de los satélites, etc.

En el ámbito de las finanzas, la cantidad de transacciones que a diario se efectúan por ordenador es enorme. La economía mundial en gran parte depende de la red informática, y los expertos no se ponen de acuerdo sobre las posibles consecuencias que podría acarrear la caída catastrófica de dicha red. Lo mismo se puede decir de otras redes, como los sistemas de control del tráfico aéreo. Un ejemplo, hasta ahora de escasas o limitadas consecuencias, lo tenemos en los «virus», en las amenazas de su empleo y en el riesgo que representan —recuérdese el famoso «viernes trece»—; ¿qué pasaría si mañana se introdujese en las redes un virus lo suficientemente fuerte como para causar un desastre?; ¿qué ocurriría con las finanzas, con los vuelos, con las comunicaciones, etc., ante un colapso de dichas redes?

Por otra parte, las redes informáticas también se utilizan para otros propósitos que a la larga pueden convertirse —si no lo son ya— en importantes factores de riesgo, como son las ventas de armas o la propaganda de grupos terroristas.

Los satélites son utilizados para muchos fines: navegación, comunicaciones, meteorología, usos militares, etc., y su empleo empieza a ser tan masivo que se están olvidando medios y sistemas secundarios que los puedan sustituir, por lo que la pregunta que inmediatamente surge es: ¿qué ocurriría si se produjese un fallo, un bloqueo o una acción bélica contra estos satélites?

Crisis de valores

Vivimos en un ambiente que se mueve a gran ritmo, en el que los valores tienden al materialismo, al consumismo, a vivir lo mejor posible, y se olvidan aspectos como la amistad, el compañerismo, la cultura, el patriotismo, la vida interior, la familia, etc., que son imprescindibles para el sustento y progreso de la sociedad. Se busca el pasarlo lo mejor posible, y la frustración y descontento van en aumento cuando no se consigue. Se crean necesidades muchas veces superfluas y se busca con ansia su satisfacción, para lo que se recurre a soluciones extremas, en las que el fin justifica los medios sin importar el daño que se pueda producir. Como consecuencia, cada vez cobran más protagonismo la droga, la prostitución, las mafias y el crimen organizado.

Derechos humanos

Los atentados contra la libertad, la dignidad y el derecho del individuo son constantes, y en gran parte ya quedaron reflejados al citar los anteriores grupos de riesgo. El maltrato o el asesinato por el simple hecho de pertenecer a otra raza o practicar otra religión, el abuso sexual, la esclavitud, la falta de solidaridad ante el hambre y la miseria, etc., nos salpican todos los días desde

las páginas de los periódicos, desde las pantallas de las televisiones, o desde las calles de nuestras ciudades, y constituyen factores de riesgo si no se les pone remedio, ya que pueden convertir nuestro mundo en una jungla en la que sólo impere la ley del más fuerte.

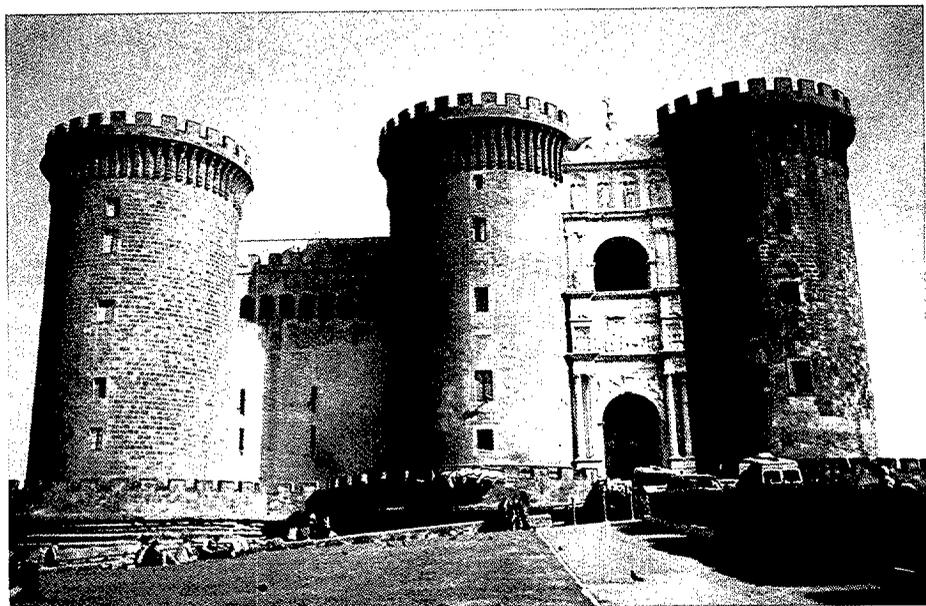
Terrorismo

El terrorismo, por sus orígenes, por sus efectos y por su impacto en la sociedad, adquiere primordial importancia. Sus raíces casi siempre están ligadas a algunos de los factores de riesgo anteriormente citados: nacionalismos, movimientos separatistas, asuntos económicos, problemas políticos, fanatismos religiosos, profundos descontentos sociales y un largo etcétera. El terrorismo por sí solo es difícil de concebir, salvo si es obra de alguien que no esté en su sano juicio.

Con independencia de sus raíces (políticas, como el IRA en Irlanda del Norte; político-religiosas, como el FIS en Argelia; económicas y de lucha por el poder del dinero, como la mafia en Italia), y con independencia del medio empleado (coche bomba, secuestro de un avión, matanza de un poblado campesino), el efecto final siempre es muy parecido: sorpresa, impotencia y miedo por parte de la población; resultados espectaculares normalmente a bajo coste y con gran propaganda para los terroristas; inseguridad general y, si no se pone freno, desestabilización.

Posible neutralización

Si el esforzado lector ha llegado hasta aquí, estará pensando que no describo un futuro demasiado halagüeño. Pues lo siento, pero así están las cosas: es un futuro lleno de nubarrones y con muchas preguntas sin respuestas. Si reunimos todo lo que nos cuentan los medios de comunicación, junto con lo que nos llega de fuentes oficiales, con lo que entra a diario por nuestros ojos y con la información acumulada en nuestras experiencias, el producto resultante será similar al que acabo de describir. Porque ésta es una realidad en la que estamos inmersos, nos guste o no. Pero no hay porqué ser pesimistas. No olvidemos que el que hoy llamamos mundo industrial y desarrollado estuvo en guerras casi continuas hasta mediados del presente siglo xx, en que empezó la larga paz que hoy tenemos la fortuna de disfrutar, primero basada en el terror nuclear y después en la apertura, en el diálogo y en la cooperación. De modo que vivimos en la paz más larga de nuestra parte del planeta, por lo que conviene ser optimistas, aprender las lecciones pasadas, tenerlas en cuenta ahora y mirar al futuro de forma positiva para que esa paz se mantenga, se consolide y se extienda. Éste es uno de los grandes deberes de todos y será la mejor herencia para las generaciones venideras.



Castillo Nuevo. Uno de los muchos monumentos que por el mundo nos hablan de la historia pasada y de la paz presente. Foto: Marcelino González.

El principal problema es que en ocasiones los acontecimientos transcurren con gran rapidez y la realidad sobrepasa la fantasía. ¿Quién podía pensar hace unos años que a estas alturas la OTAN se iba a encontrar inmersa en un diálogo como el que mantiene con los países miembros de la Asociación para la Paz (ApP)?, ¿y el acuerdo firmado entre Rusia y la OTAN en París el 27 de mayo de 1997?, ¿y el paso atrás que supone el avance del fanatismo islámico?, ¿y las matanzas, limpiezas étnicas, revueltas y éxodos que se producen en el mundo?, ¿y la invitación formulada a Hungría, Polonia y la República Checa para entrar en la OTAN? Debido a esta rapidez, con frecuencia se reacciona tarde, pero al menos se reacciona, y el mundo empieza a ser consciente de los riesgos que pueden afectar —y de hecho afectan— a su estabilidad y trata de actuar en consecuencia para neutralizarlos, como veremos en algunos ejemplos:

- Los días 2 y 3 de diciembre de 1996, los jefes de Estado y de Gobierno de 54 países miembros de la Organización para la Seguridad y Cooperación en Europa (OSCE) se reunieron en Lisboa para estudiar la situación y establecer las bases de cooperación para una seguridad colectiva en Europa ante el siglo XXI. En esta reunión se identificaron riesgos y se estudiaron los posibles procedimientos para hacerles frente, basados todos ellos en una estrecha cooperación entre los diferentes países y

entre las diferentes organizaciones (OSCE, OTAN, UEO, UE, y todas las agencias de NU).

- Con motivo de la reunión a nivel ministerial celebrada en Bruselas el 10 de diciembre de 1996, el Consejo del Atlántico Norte emitió un comunicado que citaba áreas de cooperación en diversos campos. Hacía hincapié en los esfuerzos orientados a combatir la proliferación de armas nucleares, biológicas y químicas, y ponía especial énfasis en actividades como: los planes de cooperación en el marco de la ApP, el comienzo de diálogo con países no OTAN del Mediterráneo, el perfeccionamiento de los mecanismos de prevención y conducción de crisis, el apoyo al proceso de paz en el Oriente Medio, el apoyo a la lucha contra el terrorismo, y todos los tratados, acuerdos y convenciones orientadas a combatir la proliferación de armamento.
- En la declaración emitida el 8 de julio de 1997 al finalizar la cumbre de la OTAN en Madrid, se volvió a insistir en lo referente a la no proliferación de armamento y al desarme en todos sus aspectos, con una mención a la prohibición de minas antipersonal. También se citó la necesidad de cooperar para hacer frente al mercado ilegal de armas y al terrorismo.
- Muchas organizaciones internacionales intervienen en operaciones de mantenimiento de la paz en diversas partes del mundo (Balcanes, Oriente Medio, África, Centroamérica), de las que destacan las llevadas a cabo en la ex Yugoslavia con participación de NU, OTAN, UEO, OSCE y diversas organizaciones no gubernamentales (ONGs).
- Europa, por su parte, se prepara para hacer frente a los riesgos y para afianzar su estabilidad frente al próximo siglo, por medio de la Conferencia Intergubernamental (CIG) de la Unión Europea. Al mismo tiempo, está en desarrollo la Identidad Europea de Seguridad y Defensa (IESD) dentro de la OTAN, que permitirá a los miembros europeos utilizar los medios de la Alianza caso de ser necesario.

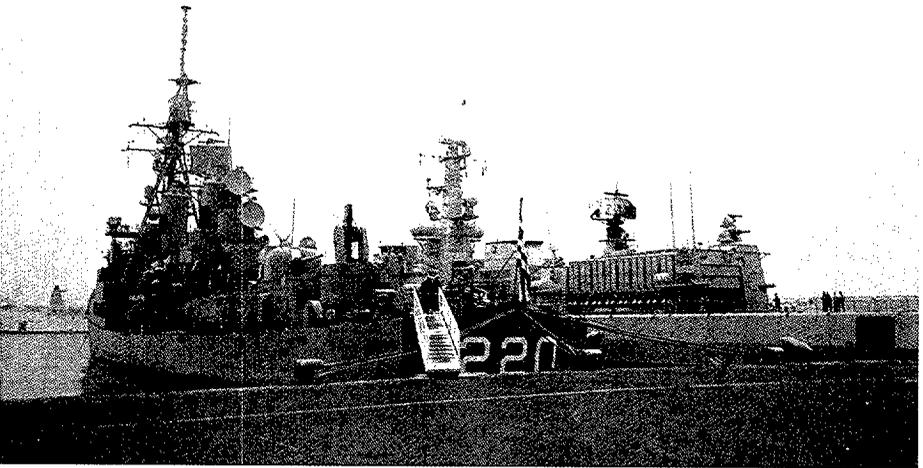
Decía que no hay que ser pesimista, y mantengo lo dicho, pero tampoco hay que dejarse llevar por un optimismo desmedido; conviene dejar las cosas en su justo puesto. Vivimos una larga paz y creo —o quiero creer— que esa paz va para largo; pero los riesgos nos acechan y seguirán agazapados y dispuestos a arrebatarnos nuestra paz en cuanto nos descuidemos, por lo que hay que trabajar duro para hacerles frente, aunque seamos plenamente conscientes de que será imposible poner fin en poco tiempo a los problemas del hambre, a la falta de agua, a los desequilibrios demográficos, a la miseria, a los odios ancestrales, a la contaminación y a todos los demás riesgos ya citados.

Los problemas representados por los factores de riesgo necesitarán tiempo —puede que generaciones— antes de que puedan ser resueltos. Los gobier-

nos, los economistas, los sociólogos, los científicos, los que ejercen el poder y las generaciones venideras deben concienciarse en la necesidad de llevar a cabo programas de cooperación de todo tipo y en todos los campos: apoyo político, ayudas económicas, cooperación industrial, intervención militar, intercambios culturales, etc. Hace falta sobre todo una gran voluntad política que, unida a la actuación militar si es necesario, coopere con una fuerte ayuda económica y con amplios programas de formación del individuo, y así reducir las causas originarias de los factores de riesgo. Puede que muchas veces los resultados que se obtengan disten mucho de las metas trazadas, pero se deberá seguir adelante y tener en cuenta que de la paz y estabilidad de otros dependerá en gran parte la nuestra.

Conclusiones

Si hoy nos podemos felicitar por la desaparición de la amenaza nuclear a gran escala y por disfrutar de una paz envidiable para otros países, no por ello debemos olvidar los factores que pueden perturbar esa paz. Son riesgos hoy existentes que tienden a mantenerse, e incluso intensificarse en un futuro



Unidades de la STANAVFORMED en puerto. Buques de esta fuerza OTAN han participado y participan en operaciones de mantenimiento de paz en la ex Yugoslavia.
Foto: Marcelino González.)

próximo en diversas partes del mundo, donde condicionarán su paz y progreso en el siglo XXI.

Los factores de riesgo son algo real y de difícil neutralización. Para lograr su desaparición habría que poner soluciones a sus causas y a sus orígenes, algo que se intenta pero que resulta tremendamente complicado y difícil, ya que se deben a la historia, al hambre de muchos millones de personas, a taras culturales o a convicciones distorsionadas muy arraigadas. Estos factores de riesgo podrían desaparecer o reducirse al mínimo si el mundo desarrollado, actuando como un todo, lo quisiera, lo que hoy por hoy es casi una utopía, ya que aunque la conciencia mundial empieza a darse cuenta de la situación y se llevan a cabo acciones correctoras, éstas son muy limitadas y resultan totalmente insuficientes, por lo que más allá del umbral del 2000 y por mucho tiempo esos factores de riesgo seguirán presentes en la Tierra.



BIBLIOGRAFÍA

- Prensa diaria.*
NATO Review. Diversos artículos.
Revista Española de Defensa. Diversos artículos.
Revista General de Marina. Diversos artículos.
Fuerzas Armadas y Medio Ambiente. Ministerio de Defensa. Secretaría de Estado de Defensa.
The American Encyclopedia. Edición Internacional, 1991.
Atlas of the World. Oxford, Edición 1993.
Ministerial Meeting on the North Atlantic Council. Final Comunicué. Bruselas, 10 de diciembre de 1996.
Madrid Declaration on Euro-Atlantic Security and Cooperation. Madrid, 8 de julio de 1997.

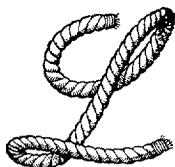
TEMAS PROFESIONALES



PODER AÉREO Y AVIACIONES NAVALES (II)

INTERPRETACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS AÉREAS EN LOS PRINCIPALES PAÍSES

Introducción



A muestra elegida se estima suficientemente representativa de las diferentes interpretaciones del período entreguerras.

Gran Bretaña

Las Fuerzas Armadas fueron desmovilizadas rápidamente y el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea quedaron reducidas a su mínima expresión.

El gobierno elaboró y la opinión pública aceptó una política de reducción de armamentos que sólo dejó disponibles las Fuerzas Armadas indispensables

y que fueran lo más económicas posible. Los presupuestos de Defensa tuvieron que repartir la exigua asignación recibida entre los tres componentes de las Fuerzas Armadas (Ejército, Armada y Aviación). Los gobiernos británicos habían considerado siempre al poder naval como el más adecuado para alcanzar los objetivos de sus políticas de seguridad nacional y, a partir de la terminación de la contienda, la Armada se antepuso a la Fuerza Aérea en la asignación de los fondos destinados al presupuesto de Defensa.

Los resultados de los bombardeos aéreos realizados en Estados Unidos por el Servicio Aéreo del Ejército contra unidades navales determinaron que la Armada británica constituyera una comisión especial de investigación para analizarlos: la controversia entre el avión y el acorazado había cubierto las páginas de las publicaciones militares, navales y aéreas desde el hundimiento por aviones del Ejército norteamericano, en unos ejercicios de bombardeo contra unidades navales fondeadas, del acorazado ex alemán *Ostfriesland* con algunos impactos directos y otros próximos. Esta comisión llegó, igual que otras nombradas por los presidentes de Estados Unidos, Coolidge, Hoover y Roosevelt, a la conclusión de que las pruebas disponibles no eran suficientes para desviarse apreciablemente de los principios vigentes en la guerra naval. Esta conclusión decía, en otras palabras, que mientras otros poderes navales siguieran construyendo acorazados Gran Bretaña tendría que seguir haciéndolo. Fue el pretexto aducido por el rígido y dogmático pensamiento naval tradicional británico de eludir responsabilidades. El credo del poder de fuego de la artillería naval estaba demasiado arraigado en la mente de los almirantes (1).

El contralmirante británico H. G. Thursfield, argumentando las razones de la comisión de investigación para llegar a su resultado, indicaba que hubo tal número de declaraciones oficiales en relación con las restricciones en la construcción de acorazados, e incluso sobre anularla totalmente, que la opinión pública comenzó a creer que sería verdad (2). Añadía (3) que la comisión, después de deliberar cuatro meses, no pudo publicar muchos de los resultados obtenidos, ya que algunos contradecían puntos de vista muy apreciados por la Armada y la Fuerza Aérea. Uno de los portavoces de la Armada (4) declaró que ésta tenía una respuesta para la opinión pública en relación con los resultados de la comisión, pero que con pleno conocimiento de la gran amenaza que representaban los ataques aéreos se estaban tomando medidas para aumentar la seguridad de las unidades navales, y que para impedir que parte de su asignación del presupuesto de Defensa pudiera ser transferida a la Fuerza Aérea se había acordado reducir entre un 16 y un 20 por 100 el volumen y

(1) Los resultados de esta Comisión de Investigación fueron publicados en Cmd. 5301 y están tratados ampliamente en la *Royal United Service Institution Quarterly*, LXXXII (1937).

(2) THURSFIELD, H. G.: «Battle Ships». *National Review*, CXV, 1940.

(3) THURSFIELD, H. G.: «Sea and air». *National Review*, CXVII, 1941.

(4) ACWORTH, B.: «Britain in danger». London, 1937.

tonelaje de los buques pendientes de construir, empleando el ahorro que se consiguiera en aviones y cañones antiaéreos.

Un artículo periodístico criticaba al gobierno británico (5) en la disputa avión contra buque y revelaba y condenaba la intriga gubernamental para distribuir las asignaciones presupuestarias previstas para la defensa, que dificultaron la modernización del poder bélico británico. Se acusó a la política naval de Gran Bretaña de «fossilizada», debido a que las asignaciones presupuestarias previstas para la defensa en 1929 se repartían en un 57 por 100 para la Armada, un 31 por 100 para Ejército y un 12 por 100 para la Fuerza Aérea.

Al comenzar, después de 1936, el proceso de rearme de las Fuerzas Armadas, la Fuerza Aérea recibió una atención menor sólo a la de los acorazados. Los diseños de los aviones *Spitfire* y *Hurricane* se mejoraron durante este período de rearme, pero su fabricación a gran escala se retrasó.

Unión Soviética

El régimen soviético preparó al país para una guerra a una escala que pocos analistas pudieron sospechar. Se formularon estrategias para las que los recursos humanos y materiales pudieran estar disponibles para ser utilizados en una contienda. El potencial industrial soviético se encauzó para transformarse en poder bélico.

En 1924 Frunze había manifestado que el pésimo estado de la industria soviética impedía aumentar las Fuerzas Armadas y mejorar la calidad de su armamento. Ello hacía extremadamente difícil competir en términos de igualdad con otros Estados. Voroshilov describió, en 1928, como caótico el estado de la industria soviética y que sería causa potencial de una derrota militar en una posible contienda. Afirmó que la finalidad superior de los planes quinquenales de desarrollo (motivados fundamentalmente por temor a una nueva guerra con Alemania) era establecer las industrias básicas de producción de material de guerra y la instrucción tecnológica de la población civil, que tendría que ser movilizada en caso de guerra.

El gobierno soviético estableció, en el período 1928-1938, una economía de guerra que sirvió, casi únicamente, a los intereses de sus Fuerzas Armadas. El poder bélico de la URSS se constituyó en función de su posición geográfica, sus recursos materiales y el número y calidad de sus combatientes.

La Unión Soviética no consiguió alcanzar una producción de material de guerra igual a la de Alemania; acumuló una gran reserva de medios bélicos, pero su capacidad de reemplazarlos en una contienda era insuficiente para combatir en una guerra sin tener que importarlos en cantidad sustancial.

(5) GARVIN, J. L.: «Arms, money and muddle». *Observer*, del 3 de marzo de 1929.

Japón

El pensamiento bélico japonés difería tanto del occidental que sus conceptos estratégicos no pueden ser expuestos con suficiente claridad; por ello, los investigadores occidentales han tendido a atribuir a los japoneses conceptos que sólo son ortodoxos en sus países. Algunos de los que se les atribuyeron no estuvieron nunca en sus mentes o fueron descartados por poco aplicables a la situación en Extremo Oriente. Los almirantes japoneses fueron criticados a menudo por acatar el modo de acción adoptado por su gobierno, teniendo en cuenta las circunstancias peculiares de Extremo Oriente. El proceso de análisis occidental criticó a los mandos navales japoneses por permitir la retirada de unidades navales enemigas una vez que habían impedido que hundieran a los buques transportes de tropas que aquéllos tenían la misión de escoltar; pero estos mandos actuaron de acuerdo con su doctrina naval tradicional y habían alcanzado su objetivo y, por tanto, no parecía razonable criticarlos.

En Japón no podían publicarse críticas u oposición a los planes elaborados por la estrategia de seguridad del gobierno, ni desvelar hechos o teorías de su estrategia bélica; además tenían que adaptarse sustancialmente a las líneas ortodoxas occidentales. La realidad era que su literatura bélica se utilizaba para desinformar al enemigo. Los combates navales previstos en una futura guerra entre Japón y Gran Bretaña en las Indias Orientales se describían de acuerdo con la doctrina naval occidental, en los que la aviación naval japonesa no tomaba, obviamente, parte (6).

El poder aéreo naval fue también casi ignorado en un trabajo (7) en el que se hacía hincapié en la reducción de la flota de combate norteamericana por los submarinos; los supervivientes de los ataques submarinos serían hundidos en combates navales convencionales de superficie.

La batalla de Jutlandia se analizaba desde puntos de vista diferentes por occidentales y japoneses. Los primeros lo hacían por las lecciones objetivas que pudieran obtener, mientras que los segundos por lo que pudieran aprender para utilizarlo en futuras batallas, y clasificaban sus análisis en consecuencia. Un analista japonés, como Mahan, Corbett, Castex, etc., hubiera mantenido los resultados de sus análisis inéditos; los japoneses tradujeron y estudiaron las teorías de Mahan, pero no publicaron ningún trabajo propio significativo sobre poder naval.

Los oficiales navales japoneses no estuvieron nunca interesados en discutir lo que hipotéticas flotas de combate pudieran conseguir en circunstancias también hipotéticas, sino en averiguar lo que podrían hacer en circunstancias cuidadosamente planeadas, y este tema no era asunto para ser divulgado.

(6) ISHIMARO, Tota: «Japan must fight Britain». (Traducción del capitán de navío británico G. V. Rayment). New York, 1936.

(7) MATSUO, Kinoaki: «How Japan plans to win». Boston, 1942.

El pensamiento bélico japonés fue un libro cerrado para los analistas occidentales. Este pensamiento ha estado siempre asociado íntimamente a factores históricos, ideológicos (8) y probablemente culturales.

Desde la más remota antigüedad, las artes marciales fueron las actividades más honorables practicadas en Japón, relegando a un segundo plano a todas las demás. Los japoneses adoptaron los medios de desorganización/destrucción occidentales, adaptándolos a sus bien conocidas artes marciales; su evolución estuvo, desde un principio, asociada, como condición *sine qua non*, al proceso para alcanzar los objetivos de su política de seguridad nacional.

Estados Unidos

Las posibilidades navales del poder aéreo comenzaron a percibirse en Estados Unidos al terminar la primera guerra mundial. El programa trienal de construcciones navales, que el Congreso consideraba en el invierno de 1918-1919 (9), asignaba a la aviación naval un papel muy poco importante; este asunto fue descartado con un párrafo vago en las recomendaciones del Consejo General de la Armada para el año 1920 (10).

La presentación al Congreso de las estimaciones navales se hizo a principios de 1920 y su tendencia era, en conjunto, la de prescindir de la idea de que el poder aéreo pudiera revolucionar la teoría o la práctica de la guerra naval tradicional de cualquier manera (11).

La experiencia bélica en el empleo del poder aéreo, los experimentos de postguerra y los progresos de los aviones comenzaron a debatirse por entonces en las Fuerzas Armadas. En el invierno de 1920-1921, los partidarios del poder aéreo comenzaron una ofensiva para vencer la inercia conservadora y burocrática del Ejército, Armada y Administración. Los argumentos empleados se centraron en explicar que el poder aéreo aumentaba sustancialmente la eficacia de las defensas costeras de cualquier país, en particular de Estados Unidos, separado de sus probables enemigos por dos océanos. Se afirmó (12) que el poder aéreo impediría el transporte por vía marítima de grandes ejércitos. ¿Podría un convoy de buques de transporte indefensos, con miles de hombres embarcados, ignorar la amenaza de los ataques aéreos, acercarse a las costas y desembarcarlos con una razonable posibilidad de éxito? Se afirmó que esto no era viable, a menos que la flota que lo escoltara controlara total y permanentemente el espacio aéreo. Se afirmó también que era evidente que el dispositivo naval atacante, independientemente de que dispusiera de un gran

(8) HARA, Katsuro: «Histoire de Japan». París, 1926.

(9) 65 Congress. 3.rd Session. House Naval Committee, Hearings on Estimates for 1919.

(10) Navy Department, *Annual Reports*, 1919.

(11) 66 Congress. 2.nd Session. House Naval Committee, Hearings on Estimates for 1920.

(12) FULLAM, William F.: «Future naval warfare». *New York Tribune*.

número de acorazados, no podría transportar a través del Atlántico o del Pacífico una cantidad suficiente de aviones para obtener y mantener el control del espacio aéreo, disputándolo a un adversario que dispusiera de un poder aéreo adecuado.

Ante el hecho de que la nación atacada desde la mar pudiese utilizar minas, submarinos y aviones torpederos para ayudar a la Fuerza Aérea de bombardeo en la desorganización/destrucción del convoy de transportes y su escolta, ¿no era lógico pensar que sería casi imposible desembarcar en ultramar grandes ejércitos?

Los partidarios del poder aéreo argumentaban que éste hacía mucho más fácil la defensa de las posesiones ultramarinas de Estados Unidos (Filipinas, Guam, Hawai y Puerto Rico). Un poder aéreo fuerte, conjuntamente con submarinos, aviones torpederos, minas y torpedos, podía ser al menos suficiente sin la ayuda de una flota de combate, aun sin llegar a ser definitivo, para impedir que el dispositivo naval atacante lograra su objetivo.

El poder aéreo reforzaba además las defensas del país de otras maneras. Los aviones de bombardeo basados en tierra significaban un nuevo riesgo para las incursiones enemigas, similares a las de los cruceros de batalla alemanes contra las costas inglesas durante la primera guerra mundial. Estos aviones, junto con submarinos y minas, podrían hacer impensable el bloqueo de los puertos enemigos y hacían dudar de las posibilidades de un bloqueo a distancia, como el que había erosionado el poder bélico alemán en la contienda antes citada. En la última fase de la guerra antisubmarina aliada, los aviones hicieron concebir esperanzas de que tuvieran posibilidades tanto para localizar como para hundir a los submarinos en inmersión.

El desarrollo del avión de bombardeo amenazó con alterar la doctrina naval clásica que asignaba a la flota de combate la supremacía entre todos los componentes del poder naval en la que se basaba la teoría y práctica del dominio de la mar. Algunos expertos navales afirmaron que la amenaza del poder aéreo condenaba al acorazado a un desguace anticipado. Un ferviente partidario de ésta —en aquellas fechas, herejía— fue el brigadier general William Mitchell, del Servicio Aéreo del Ejército de Estados Unidos. Afirmó, en febrero de 1921, en su testimonio ante el Comité Naval del Congreso, que los estudios realizados le habían convencido de que los aviones de bombardeo podían hundir o dejar inoperativo al más poderoso acorazado que existiera. Aseguraba que los impactos directos en cubiertas y superestructuras con bombas de alto explosivo de media tonelada o más romperían todas las bombillas del buque, que quedaría en total oscuridad en su interior, interrumpirían todas las comunicaciones telefónicas, radio e internas, se extenderían gases tóxicos por las cámaras de máquinas y calderas y por todos los compartimentos con ventilación forzosa, además de otras muchas averías.

Añadía que los impactos relativamente próximos de estas bombas en el agua producirían efectos de desorganización/destrucción semejantes o peores

que los directos, en especial en los sistemas de propulsión, gobierno y artillería principal (13).

Este testimonio no impresionó a los almirantes norteamericanos, y uno de ellos (14) afirmó confidencialmente que el desarrollo de los aviones no había llegado todavía a un punto en el que representarían una seria amenaza para las modernas unidades navales de combate. Según él, los bombardeos aéreos podrían sólo causar daños limitados, y además el lanzamiento de una bomba desde un avión contra una unidad naval adecuadamente protegida era, desde su punto de vista, como dispararle con un cañón sin proyectil.

El Consejo General de la Armada expresó, en términos más conservadores, su total confianza en la capacidad de los acorazados para mantener su posición como espina dorsal de las flotas de combate. El poder aéreo estaba indudablemente destinado a tener un importante papel en la estrategia naval del futuro, pero fundamentalmente como adjunto de aquéllas. Afirmó confidencialmente que los cambios en las unidades navales por la influencia del poder aéreo en una futura guerra naval serían un proceso lento que no afectaría sustancialmente al valor bélico de los buques construidos o a los del próximo futuro, y concluía advirtiéndole que sería el colmo de la imprudencia que cualquier nación con poder naval perdiera la fe y cambiara la práctica tradicional de su empleo basándose en meras teorías como las de futuros desarrollos de armas nuevas y no probadas (15).

Las pruebas de bombardeo aéreo realizadas en la primavera y verano de 1921 alimentaron la controversia entre los partidarios y oponentes de la aviación naval (16).

Los observadores de las Fuerzas Armadas de Estados Unidos más conservadores difícilmente podían creer lo que habían visto: habían afirmado, firme y repetidamente, que el acorazado *Ostfriesland* no sería jamás hundido: lo fue y la noticia se expandió por todo el mundo (17).

Las predicciones del general Mitchell y otros partidarios del poder aéreo se difundieron y defendieron ampliamente; un sector de la prensa norteamericana demandó la condena del acorazado y su reconocimiento oficial, mientras que otra parte más conservadora hubo de admitir que la invulnerabilidad del acorazado ante los ataques aéreos no era creíble (18).

(13) 66 Congress 3.rd Session. House Naval Committee, Hearings on Sunday Legislation, 1920-1921.

(14) McVAY, C. B. (jefe de material): 66 Congress 2.nd Session. House Appropriations Committee, Hearings on Naval Appropriations Bill for 1922.

(15) «Hearings on Sunday Legislation», 1920-1921.

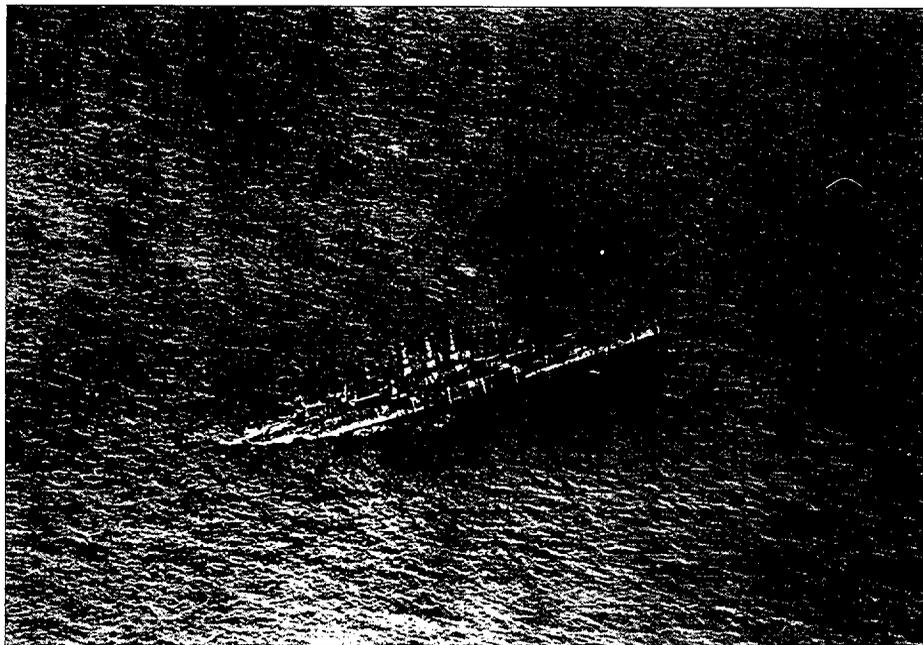
(16) Para más detalles técnicos sobre estas pruebas, ver *Aviation*, volumen 11, de 4 de julio de 1921.

(17) *New York Times*, de 22 de julio de 1921.

(18) Para más detalles consultar:

a) *Literary Digest*, volumen 70, del 6 de agosto de 1921.

b) *Aviation*, volumen 11, del 1 de agosto de 1921.



Hundimiento del acorazado *Ostfriesland*.

El informe oficial de las pruebas admitió que los ataques aéreos con bombas de alto explosivo de gran capacidad disponían de aptitudes de desorganización/destrucción suficiente para hundir o averiar seriamente a cualquier unidad naval de las existentes, suponiendo que los impactos fueran directos o próximos a lo largo de la eslora del buque; añadía que sería posible, aunque difícil, construir buques capaces de aguantar los efectos de desorganización/destrucción que pudieran ocasionar las mayores bombas que los aviones fueran capaces de utilizar desde sus bases en tierra (19).

Las implicaciones de este informe fueron:

1. Admisión explícita de que los aviones basados en tierra reforzaban la defensa de la frontera marítima de un país contra ataques navales.
2. El presidente del Comité Naval del Senado de Estados Unidos estimó que el hundimiento de un acorazado moderno a 100 millas de la costa por ataques de aviones basados en tierra demostraba el gran valor de la aviación como elemento auxiliar de la defensa de costas (20).

(19) *Report of the joint board on results of Aviation and Ordnance Tests held during June and July 1921*. 67.th Congress. 1.st Session, Congress Records, volumen 61.

(20) *New York Times*, del 22 de julio de 1921.

3. El general Mitchell dijo que los aviones existentes o en desarrollo, operando desde bases en tierra, podían encontrar y hundir todos los medios flotantes con pérdidas mínimas (21).
4. Un almirante (22) afirmó que el dominio del aire determinaba el de la superficie, tanto terrestre como marítima, y que la defensa aérea garantizaba absolutamente las costas de los Estados Unidos contra invasiones procedentes de la mar.
5. Otro almirante (23) aseguró que las pruebas de bombardeo aéreo eran una demostración convincente de la futura imposibilidad de guerras intercontinentales a través de los océanos.

Los analistas del Ejército y de la Armada estuvieron de acuerdo en que el poder aéreo reforzaba el sistema de defensa marítima de un país contra todos los ataques procedentes de la mar, pero ya no lo estuvieron tanto sobre las lecciones deducidas del resultado de las pruebas.

La aviación basada en tierra, conjuntamente con minas, submarinos, fortificaciones y fuerzas terrestres móviles, podía proporcionar una defensa casi inexpugnable contra ataques procedentes de la mar, incluso ejercer un dominio virtual del ámbito marítimo (es decir, hasta el límite de su autonomía con su carga completa de bombas, teniendo en cuenta el combustible necesario para actuar en el escenario operativo).

Era entonces aún dudoso que el alcance de los bombarderos les permitiera operar en la totalidad del Pacífico, e incluso del Atlántico, y posteriormente se apreció que dependía, en gran medida, de los cazas —más limitado— que tenían que escoltarlos para defenderlos de los aviones enemigos. Los mayores buques de una flota de combate (acorazados y cruceros) podían transportar pocos aviones de caza, que no serían suficientes para una defensa aérea eficaz de la flota. Sería imprescindible disponer de aeródromos flotantes y móviles con posibilidades para estibar, mantener y permitir el despegue y toma de cubiertas de vuelo a un número apreciable de aviones de bombardeo y caza.

El poder naval había encontrado la manera de defenderse con eficacia del poder aéreo basado en tierra con la aviación naval, tanto embarcada como terrestre. En ámbitos marítimos extensos, como el del Atlántico y el del Pacífico, las posibilidades de la aviación naval embarcada eran bastantes mayores que las de la aviación basada en tierra del Servicio Aéreo del Ejército de los Estados Unidos.

La posibilidad de que los aviones embarcados en portaaviones pudieran sustituir a los basados en tierra para combatir a los acorazados modernos conmocionó la teoría y doctrina de empleo del poder naval; los portaaviones,

(21) *New York Times*, del 14 de septiembre de 1921.

(22) SIMS, William, S.: *Aviation*, volumen 11, del 5 de diciembre de 1921.

(23) FULLAM, William, F.: *New York Times*, del 22 de julio de 1921.

con igual velocidad que los cruceros más rápidos, podrían acercarse, situándose más allá del alcance de la artillería pesada, a la distancia adecuada para atacar a la flota de combate enemiga. Estos ataques, aunque no lograrían echar a pique a los acorazados, hundirían o dispersarían a las unidades navales menores, que no podrían defender al tren de flota. La flota de combate así atacada se vería forzada a retirarse (24). Estas posibilidades originaron la doctrina, entonces considerada herética, de que el portaaviones sustituiría al acorazado convencional como portador fundamental del poder bélico en la mar: fuerzas de portaaviones rápidos con centenares de aviones embarcados, de caza y de bombardeo, obligarían a retirarse a todas las fuerzas navales enemigas de los grandes espacios marítimos y establecerían y mantendrían así un control eficaz de la mar (25).

En otras palabras, el poder aéreo embarcado sustituiría al tradicional ejercido por la artillería pesada de los acorazados.

Los estrategas navales se encontraron con la necesidad de resolver los problemas siguientes:

1. La necesidad de disponer de una defensa antiaérea eficaz.
2. Descartar la doctrina de la supremacía de la flota de combate tradicional sobre la que se había apoyado, y seguía apoyándose, la teoría y la práctica del dominio clásico de la mar.

El punto primero fue aprobado por unanimidad. El segundo era distinto, ya que había que tener en cuenta muchas consideraciones antes de descartar la supremacía de la flota de combate tradicional. Tomar esta decisión significaba desgazar buques y equipos que habían costado miles de millones de dólares y requeriría nuevas soluciones para la práctica totalidad de los problemas fundamentales de la estrategia y táctica navales. Los estrategas navales recomendaron, en general, tres maneras básicas de resolver la situación planteada:

1. Construir unidades navales con mayor y mejor protección contra ataques aéreos. Sus resultados se notarían de forma gradual.
2. Mejorar la artillería antiaérea y sus métodos de tiro, e instalar en los buques más y mejores baterías antiaéreas.
3. Dar cobertura aérea a las unidades navales de superficie con suficientes aviones para defenderlas, especialmente diseñados para atacar y forzar a retirarse a los bombarderos enemigos. Algunos, muy pocos, podrían embarcarse en las unidades de mayor tonelaje (acorazados y

(24) FULLAM, William, F.: «Air Menace to the Navy». *New York Times*, del 28 de agosto de 1921.

(25) Para mayores detalles, ver:

a) SIMS, William, S.: *Hearings on Sunday Legislation, 1920-1921*.

b) *Aviation*, volumen 11, del 5 de diciembre de 1921.

cruceros), pero la mayoría tendrían que operar desde portaaviones, necesarios para la fuerza de aviones de bombardeo que tendría que asignarse a las flotas de combate.

La totalidad de los oficiales navales estuvieron de acuerdo en la necesidad de asignar portaaviones a las flotas de combate; los más radicales afirmaron que eran la punta de lanza del poder naval, mientras que los conservadores mantuvieron que eran acompañantes necesarios de las flotas de combate (26).

En 1918, el Consejo General de la Armada de Estados Unidos empezó a recomendar la construcción de portaaviones. La reorganización de la flota de 1919 tomó medidas concretas para constituir un arma aérea de la Armada (aviación naval), y en junio del mismo año se obtuvo la autorización del Congreso para transformar uno de los buques carboneros de la Armada en portaaviones experimental; al año siguiente, el Ministerio de Marina pidió autorización para construir, durante los próximos años, cuatro portaaviones rápidos (27), pero la respuesta fue desalentadora, ya que no se incluyó tal petición en la ley anual de asignaciones presupuestarias; no obstante, el Comité Naval del Senado aprobó una enmienda autorizando dos unidades, pero esta ley estaba pendiente de aprobación cuando finalizó la sesión el 4 de marzo de 1921 (28).

Limitación del poder aéreo en la Conferencia Naval de Washington

La agenda elaborada por Estados Unidos incluía el concepto «Reglas para el control de nuevos agentes bélicos» para abarcar a la Aviación, pero se interpretó estrictamente como regulación y no limitación (29). Esta interpretación fue confirmada en la sesión plenaria de apertura de la conferencia, en la que se explicó que la posibilidad de adaptar ciertas clases de aviones comerciales para su utilización bélica hacía impracticable fijar límites a los de la aviación naval (30). Hubo discrepancias entre Gran Bretaña y Francia (31); se constituyó un subcomité de expertos, y uno de sus miembros, el ya citado general William Mitchell, propuso que se informara que la única limitación practicable al número de aviones que pudieran ser utilizados para actividades militares

(26) Hicks, C.: «Case of the airplane against the battleship». *New York Times*, del 28 de agosto de 1921.

(27) Para mayores detalles, consultar:

a) Hearings on Estimates for 1919, Navy Department, Annual Reports, 1919 y 1920.

b) *Navy Year Book, 1920-1921*.

(28) 66 Congress. 3.rd Session, House Report, number 1281; *Senate Reports*, núm. 816; *Congress Records*, volumen 60.

(29) *Foreign Relations, 1921*, volumen 1.

(30) Conference on the Limitations of Armament, *Senate Document*, número 126, en 67 Congress. 1.st Session.

(31) *Ibidem*.

era abolir la utilización de aviones para cualquier propósito (32). El informe del subcomité hizo hincapié en la dificultad de limitar el poder aéreo sin perjudicar a la aviación comercial; argumentó que cualquier fórmula basada con los poderes militar y naval de cada país produciría resultados inaceptables para los demás. Este informe, que aparentemente satisfacía a todas las delegaciones, excepto a la británica, cerró toda posibilidad de limitar la aviación naval.

Limitaciones aplicables a los portaaviones

El tonelaje de los portaaviones construidos y en construcción en 1921 era el siguiente: Gran Bretaña, siete, con un total de 88.720 toneladas; Japón, cuatro, con 32.875 toneladas; Francia, uno, de 24.830 toneladas, y Estados Unidos, uno, de 19.360 toneladas. Muchos de estos buques procedían de la conversión de otros, pocos tenían velocidad suficiente para maniobrar con las flotas de combate; todos eran experimentales y su diversidad de especificaciones demostraba que no había diseño establecido para ellos. La tendencia general era hacia mayor velocidad y autonomía, cuyos incrementos suponían mayor tonelaje; en este sentido, Estados Unidos favorecía la construcción de buques de 35.000 toneladas, 33 nudos y 10.000 millas de radio de acción (33).

La conferencia impuso limitaciones al poder aéreo naval de manera indirecta, al imponerlas a los portaaviones.

La propuesta norteamericana permitía mantener los portaaviones construidos o en construcción; las nuevas construcciones incluían a los que reemplazarían a los existentes y tenían que estar dentro de los tonelajes permitidos, establecidos en principio en 80.000 toneladas para Estados Unidos y Gran Bretaña y 48.000 para Japón. Además, la quilla de los nuevos portaaviones que reemplazarían a los existentes no podría ponerse hasta que éstos tuvieran diecisiete años, no podrían terminarse en menos de tres años y su artillería no sería superior a 203 mm de calibre.

Estas limitaciones implicaban:

1. Estados Unidos, con tres grandes portaaviones (entre 25.000 y 35.000 toneladas), cubría meramente los requerimientos mínimos de su flota de combate desplegada en un solo océano (Atlántico o Pacífico).
2. Japón, con dos, podría quizá cubrir las exigencias más limitadas de su menor flota de combate.

(32) *Conference on the Limitation of Armaments, Subcommittees.*

(33) Para mayores detalles, consultar:

- a) *New York Times*, del 25 de julio de 1921.
- b) *Hearings on Sunday Legislation, 1920-1921.*
- c) 67 Congress, 1.st Session House Reports, número 100.
- d) *Navy Year Book, 1920-1921.*

3. Gran Bretaña, con tres unidades, no disponía de un poder aéreo embarcado suficiente para sus flotas de combate desplegadas en el Atlántico y en el Mediterráneo.

Las misiones independientes de portaaviones podrían asumir gran importancia en una guerra entre potencias marítimas; ya se había percibido la posibilidad de utilizar la aviación naval embarcada en otras misiones, aparte de las asignadas a las flotas de combate (34). Todavía no se podían prever todas las posibilidades de la aviación naval, pero, en general, ya se vislumbraban las siguientes:

- a) una gran fuerza de portaaviones y cruceros de batalla sería para los futuros enemigos de Gran Bretaña un medio de atacar sus líneas de comunicaciones vitales;
- b) una fuerza similar de portaaviones aumentaría sustancialmente la capacidad de ataque de las Armadas de Estados Unidos y Japón en el gran ámbito marítimo del océano Pacífico, y
- c) los portaaviones con aviones de caza serían indispensables para la protección de las flotas de combate y del tráfico marítimo y, a pesar de la universalmente reconocida ventaja de los aviones basados en tierra sobre los embarcados, se estimó que los portaaviones eran un medio esencial para la defensa de costas.

El gobierno japonés solicitó un incremento del tonelaje que se le asignaba (48.000 toneladas), argumentando que su defensa requería, dada su posición geográfica y otras circunstancias especiales, tantas toneladas como las que se asignaban a Gran Bretaña y Estados Unidos (80.000) (35), basándose en que necesitaba potentes fuerzas de portaaviones para defender sus ciudades (muy inflamables) de ataques aéreos procedentes de la mar. Con ello afirmaba implícitamente que los portaaviones de los otros poderes navales eran esencialmente armas ofensivas, mientras que los japoneses eran armas defensivas necesarias para hacer frente al poder aéreo embarcado de los demás.

La decisión final fue aumentar las cuotas de tonelaje de portaaviones, que quedaron establecidas en 135.000 toneladas para Estados Unidos y Gran Bretaña, 81.000 para Japón y 60.000 para Italia y Francia, y considerar a todos los existentes como experimentales, que se podrían reemplazar sin tener en cuenta su edad.

(34) Para mayores detalles, consultar:

- a) *Hearings on Sunday Legislation, 1920-1921.*
- b) *Brassey's Naval Annual, 1921-1922.*

(35) *Foreign Relations, 1922, volumen 1.*

LA AVIACIÓN NAVAL EMBARCADA EN ESTADOS UNIDOS Y JAPÓN

Las armadas de estos dos países previeron, como las demás, las posibilidades de los aviones embarcados para aumentar sus poderes navales. Así se inició un proceso de evolución de la estrategia naval, que terminó por desplazar al acorazado como la unidad naval de superficie de mayor poder bélico de las flotas de combate. El poder aéreo naval (embarcado y basado en tierra) asumió así el protagonismo en la estrategia naval.

Aviación naval embarcada estadounidense

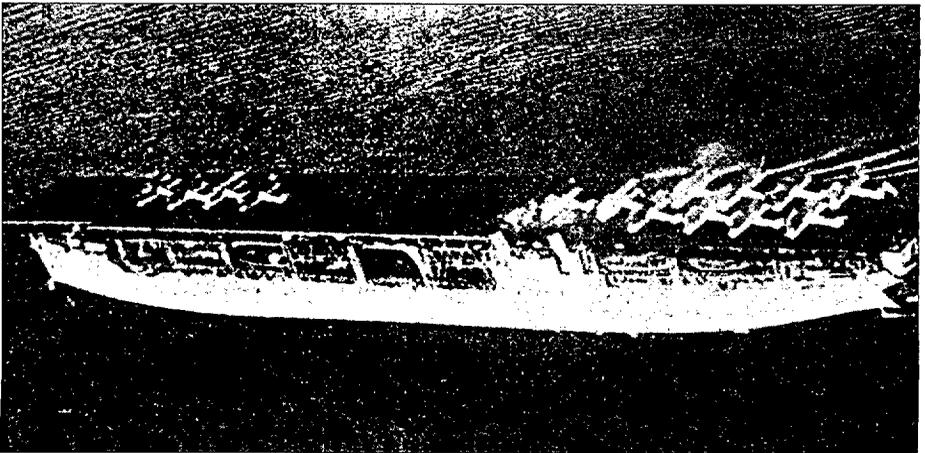
El primer portaaviones norteamericano fue el *Langley* (CV-1), que entró en servicio al terminar la primera guerra mundial. En 1921, la Armada de Estados Unidos estableció el Negociado de Aeronáutica.

Proceso de desarrollo de la doctrina naval de empleo del portaaviones

Una sustancial parte de este desarrollo procede de los análisis de los problemas de flota realizados por la Armada.

Problema de Flota I (1923)

En este problema tomaron parte dos acorazados en función de portaaviones y los resultados sugirieron algunas de las posibilidades de los portaaviones y de la aviación embarcada en una futura guerra en el Pacífico.



Portaaviones *Langley*.

Problema de Flota V (1924)

El portaaviones *Langley* participó en este problema.

La sistemática formulación de una doctrina aérea táctica para la aviación naval comenzó en 1925 y el año siguiente se realizaron los primeros ejercicios de bombardeo en picado de la aviación naval.

En 1927 entraron en servicio los portaaviones *Lexington* y *Saratoga*, y con ellos los ejercicios tácticos de los portaaviones y la aviación naval embarcada avanzaron sustancialmente. El personal de la aviación naval, al contrario que el de la aviación del Ejército, carecía de intenciones de convertirse en componente independiente de las Fuerzas Armadas y ganar solos las futuras guerras, por lo que pudo ser más fácil y rápidamente adaptado a las tácticas de la flota que el del Ejército a las suyas.

En 1929 los portaaviones *Lexington* y *Saratoga* participaron en los problemas de flota. Los analistas del poder aéreo naval (embarcado y basado en tierra) adoptaron para la estrategia aérea naval las premisas siguientes:

1. La aviación naval es un arma esencialmente ofensiva.
2. La aviación naval utilizada defensivamente fallaría en dar protección a la flota de combate a la que fuera asignada, pues sus aviones serían probablemente abatidos uno a uno.
3. Los objetivos fundamentales de una flota de combate son los portaaviones de la enemiga.
4. El ataque aéreo ideal de la aviación naval embarcada es el que hunde a los portaaviones enemigos con sus aviones todavía a bordo. Este ataque tiene, en consecuencia, que iniciarse lo más pronto posible.
5. El poder aéreo enemigo (embarcado o basado en tierra) operará de acuerdo con el principio de concentración de fuerza y utilizará a la mayoría de los aviones disponibles para saturar de aviones atacantes al objetivo escogido para hundirlo o destruirlo.
6. Una fuerza aérea ocasionaría probablemente grandes y fatales daños a una flota de combate que careciera de medios adecuados de defensa. Estas flotas tendrían, por tanto, que ser provistas de dichos medios de defensa.
7. La artillería naval es, aparte de los aviones embarcados, el arma más potente para defender a las flotas de combate de ataques aéreos.

Estas premisas implicaban que:

- Los acorazados, como unidades artilleras más potentes del poder naval, constituían la espina dorsal de la defensa antiaérea de las flotas.
- Las nuevas construcciones navales tendrían que tener en cuenta:

- a) Planear su artillería para que fuese eficaz contra las nuevas armas con las que tendrían que enfrentarse las flotas de combate;

- b) el aumento de la capacidad ofensiva del poder aéreo implicaría un aumento similar de la capacidad defensiva de la artillería antiaérea naval, y
 - c) la defensa antiaérea requeriría un gran consumo de munición, y los cálculos tradicionales de los cargos de municiones habría que revisarlos.
- Los aviones torpederos y de bombardeo embarcados serían una fuerza ofensiva de gran capacidad de desorganización/destrucción, operando a mayor velocidad que la de las unidades de superficie.
 - Los ataques aéreos serían ejecutados a gran velocidad, concentrándose contra cualquier objetivo situado dentro del radio de acción de la aviación naval (embarcada y basada en tierra).

Los resultados de los problemas de flota en relación con la utilización de los portaaviones, los nuevos puntos de vista sobre construcciones navales y el principio de utilizar concentrado el poder aéreo no fueron tenidos en cuenta y se olvidó la advertencia de que los buques que navegaran aislados serían hundidos por la aviación enemiga.

La decisión adoptada fue que la aviación naval embarcada no implicaba la sustitución de acorazados por portaaviones y que sólo algún cambio en la artillería antiaérea naval sería suficiente para combatir con mayor eficacia a la recién aparecida aviación naval. Sin embargo, la realidad era que los portaaviones integrados en las flotas de combate hacían que el dominio de la mar estuviera más cerca de lo absoluto que antes de la aparición del poder aéreo y la aviación naval. El valor del poder naval en la guerra era, pues, mayor que nunca. El poder aéreo no había sustituido al naval, sino que aumentaba su eficacia (36). Pese a ello, la doctrina naval de Estados Unidos confiaba, en 1929, en la artillería de grueso calibre y no en la aviación naval para ganar batallas navales.

Algún analista afirmó (37) que si las flotas de combate carecieran de acorazados y cruceros de batalla y estuvieran constituidas sólo por portaaviones, éstos tendrían que montar artillería de grueso calibre.

Problema de Flota IX (1929)

El portaaviones *Saratoga* participó en este problema y ejecutó un ataque aéreo muy eficaz contra el canal de Panamá. La comisión de arbitraje estimó, sin embargo, que había sido hundido por los acorazados del otro bando. El

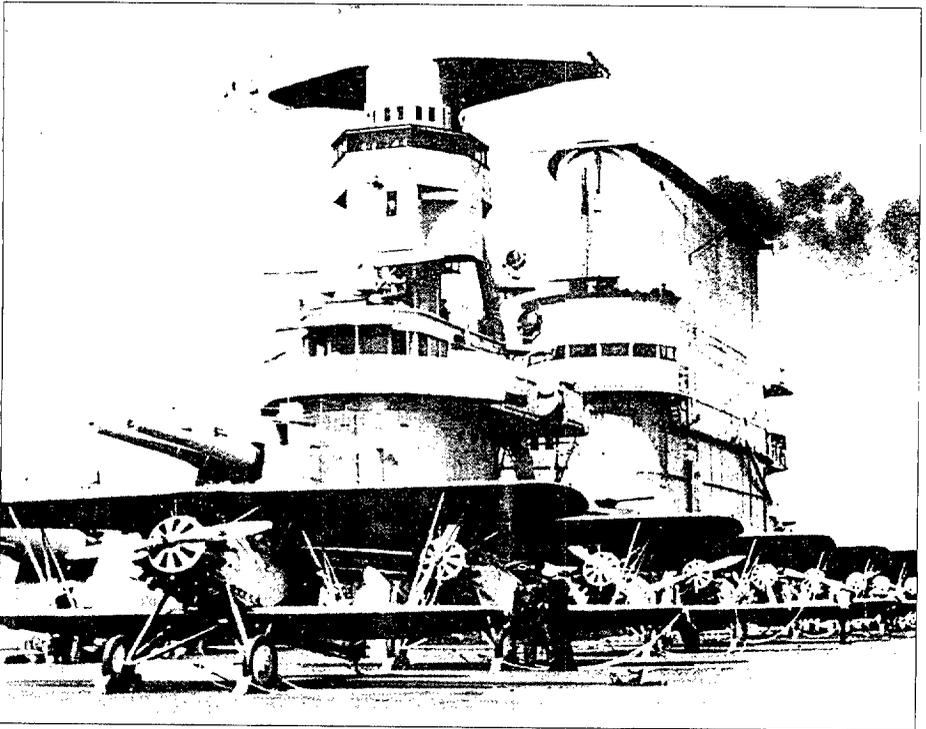
(36) REYNOLDS, Clark G.: «The Fast Carriers: The Fighting of the Air Navy». *New York: McGraw-Hill*, 1968.

(37) STIRLING, Yates Jr.: «Some fundamentals of Sea Power».

comandante en jefe de la flota consideró que todos los análisis imparciales del problema tendían a demostrar que el acorazado era el árbitro final del destino naval (38).

Problema de Flota XVIII (1937)

El comandante de la flota no permitió a los portaaviones *Langley*, *Lexington* y *Saratoga* operar de acuerdo con su doctrina, que indicaba que su objetivo fundamental era atacar a los portaaviones enemigos, obligándolos a limitarse a prestar cobertura aérea a sus acorazados y a un ejercicio de desembarco anfibio. El análisis del ejercicio consideró al *Langley* hundido y al *Lexington* y *Saratoga* gravemente averiados (39).



Aviones F3 B-1 a bordo del *Saratoga*.

(38) REYNOLS, Clark G.: «The Fast Carriers: The Fighting of the Air Navy». New York: McGraw-Hill, 1968.

(39) *Ibidem*.

Los oficiales de la aviación naval asistieron en escaso número a los cursos de la Escuela de Guerra Naval durante la década de los años treinta; el único profesor de Aviación era, en 1939, un capitán de fragata (40).

La Armada de Estados Unidos era fundamentalmente artillera y sus flotas de combate dependían de los cañones de grueso calibre y eficaces métodos de tiro (41). El portaaviones no era probable que sustituyese al acorazado al no poder atacar con la precisión y potencia de la artillería naval de gran calibre de éste para destruir a los objetivos dentro de su alcance (42).

Construcción de portaaviones en Estados Unidos

El cuadro siguiente expone algunos datos y características de los portaaviones construidos y en construcción hasta el 7 de diciembre de 1941.

Muchos de estos portaaviones transportaban más de ochenta aviones (43).

NOMBRE	SIGLAS	TONELAJE	VELOCIDAD	ALTA EN LA FLOTA
<i>Langley</i> (1)	CV-1	19.360	15	1922
<i>Lexington</i> (2)	CV-2	33.000	33	1927
<i>Saratoga</i> (2)	CV-3	33.000	33	1927
<i>Ranger</i> (3)	CV-4	14.500	29,5	1934
<i>Yorktown</i>	CV-5	19.900	34	1937
<i>Enterprise</i>	CV-6	19.900	34	1938
<i>Wasp</i>	CV-7	14.800	32	1940
<i>Hornet</i>	CV-8	22.000	33	1941
Clase <i>Essex</i>	Varios	27.000	33	Durante la guerra

NOTAS:

- (1) El Tratado de Washington lo consideró experimental, como a todos los construidos o en construcción en la fecha de su firma.
- (2) Procedentes de la conversión de dos cruceros de batalla en construcción.
- (3) Primer portaaviones construido desde el principio como tal.

(40) CARROLL DYER, George : «The Amphibians came to Conquer: The Story of Admiral Richmond Kelly Turner» (2 volúmenes). Washington: Government Printing Office, 1972.

(41) PRATT, Fletcher: «The Navy: A History». Edición del año 1941.

(42) BRODIE, Bernard: «Sea Power in the machine age». Princeton: *Princeton University Press*, 1941.

(43) Para mayores detalles, consultar:

- a) COWBURN, Philip: «The Warship in History». New York: MacMillan, 1965.
- b) TORNBULL, Archibald B., and LORD, Clifford L.: «History of United States Naval Aviation». New Heaven: *Yale University Press*, 1949.

Aviación naval embarcada japonesa

El almirante Yamamoto se opuso a los partidarios del acorazado como elemento principal de las flotas de combate, estimando que el portaaviones sería el arma principal del poder naval japonés en una guerra en el Pacífico y que las construcciones, estrategia y táctica navales tenían que ser modificadas para adaptarlas a este hecho. Los grandes acorazados, *Yamato* y *Musashi*, fueron construidos pese a sus recomendaciones en contra.

Este almirante consiguió que Japón iniciara la guerra en el Pacífico con una mayor y mejor aviación naval (embarcada y basada en tierra) que cualquiera de los demás contendientes.

Un indicio sobre las intenciones de modernizar e incrementar su poder naval con la adaptación del poder aéreo al naval mediante la constitución de una eficaz y potente aviación naval lo dio el almirante barón Kato al descartar y posponer para un futuro indeterminado el tema de negociar limitaciones de la aviación naval en la Conferencia Naval de Washington (44).

Durante el período en que el gobierno japonés rehusó ampliar los tratados de limitaciones navales de Washington, algunos oficiales indicaron que la modernización de los acorazados y el sustancial avance de la aviación naval influían en gran medida a favor de una fuerza cuya intención era atacar a Japón (45). Esto influyó probablemente en la decisión y elaboración del plan de ataque contra la flota norteamericana surta en Pearl Harbor y contra los aeródromos de la aviación naval y de la del Ejército establecidos en la isla de Oahu.

Otros acentuaron, a pesar del desarrollo del poder aéreo naval, la adhesión de Japón a los tratados de Washington como uno de los factores más beneficiosos para los intereses de la política de seguridad de este país (46).

Durante la década de los años treinta, el almirante Yamamoto se esforzó en que los pilotos de la aviación naval japonesa y, en particular, los de los aviones embarcados, tuvieran el mejor adiestramiento del mundo. Su promedio de horas de vuelo era de 700 antes de ser destinados a los portaaviones de la flota de combate. Los pilotos de los aviones embarcados de la aviación naval de Estados Unidos tenían, en cambio, un promedio de sólo 305 horas de vuelo (algo menos del 43,6 por 100 del de los japoneses) en diciembre de 1941.

El almirante Yamamoto fue, en gran parte, responsable de que en Japón se desarrollaran mejores aviones para la aviación naval que en los países occidentales; los únicos aviones occidentales mejores que los japoneses eran los de bombardeo en picado. Los cazas *Zero* eran mejores que los *Wildcats*

(44) «Conference on the Limitation of Armaments», 1922.

(45) SEKINE: *Current History*, del mes de noviembre de 1934.

(46) TAKAGI, S.: *Brassey's Naval Annual*, 1935.

embarcados en los portaaviones norteamericanos, y lo mismo sucedía con sus aviones torpederos.

El almirante hizo siempre hincapié en el valor de los ataques aéreos, tanto de aviones torpederos como de bombardeo, de la aviación naval contra los buques.

La Armada japonesa desarrolló para sus unidades de superficie, submarinas y aéreas los mejores torpedos del mundo, que fueron muy superiores a los de las Armadas occidentales en alcance, precisión y fiabilidad.

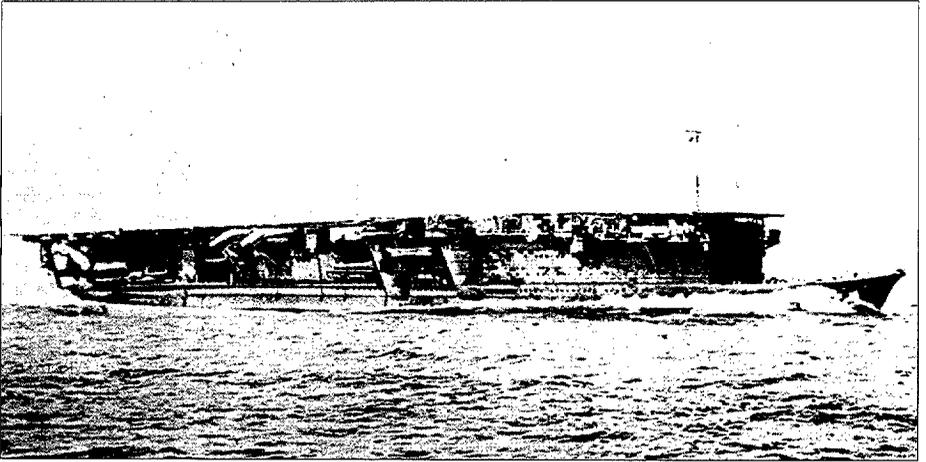
La Armada japonesa disponía el 7 de diciembre de 1941 de los portaaviones reseñados en el cuadro siguiente:

NOMBRE	TONELAJE	VELOCIDAD	ALTA EN LA ARMADA
<i>Hosho</i>	Experimental		27-12-1922
<i>Akagi</i>	26.900	28,5	25-3-1927
<i>Kaga</i>	26.900	23	31-3-1928
<i>Ryujo</i>	10.600	29	9-5-1933
<i>Soryu</i>	15.900	34	29-12-1937
<i>Shoho</i>	11.200	28	15-1-1939
<i>Hiryu</i>	17.300	34	5-7-1939
<i>Taiyo</i>	16.748	21,8	5-5-1941
<i>Shokaku</i>	25.675	34	8-8-1941
<i>Zuikaku</i>	25.675	34	25-9-1941
<i>Zuiho</i>	11.200	28	27-12-1940

Es más que probable que estuvieran en construcción algunos de los siete portaaviones pesados, cuatro ligeros y tres de escolta, que fueron dados de alta después del 7 de diciembre de 1941.

Conclusiones

1. El poder aéreo tendió a revolucionar la estrategia bélica tradicional al modificar los modos de utilización de los dos poderes que tradicionalmente la integraban (terrestre y naval).
2. El poder aéreo intentó, desde su incorporación al terrestre y al naval, encontrar un modo de utilización independiente, o sea, de elaborar una

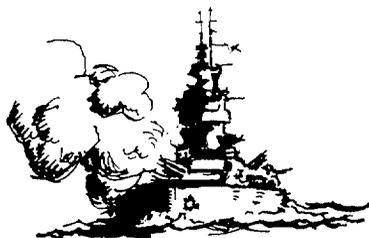


Portaaviones *Ryujō*.

- estrategia aérea que no estuviera mediatizada por la terrestre o la naval.
3. Los distintos criterios sobre modo de emplear el poder aéreo tendieron a crear dos organizaciones para su integración en las Fuerzas Armadas:
 - a) Tres componentes independientes, tierra, mar y aire, como en Gran Bretaña. El Servicio Aéreo Real (RFC) fue constituido en abril de 1912 y asignado al Ejército y a la Armada. Esta organización fue sustituida en los últimos meses de la primera guerra mundial por la Fuerza Aérea Real (RAF). En 1924 se dividió para constituir el Arma Aérea de la Flota.
 - b) Dos componentes, tierra y mar, a los que se les asignó el poder aéreo mediante una aviación del Ejército y otra aviación naval de la Armada. Este criterio fue el que prevaleció en Estados Unidos y Japón. Hay que indicar, sin embargo, que la aviación del Ejército de los Estados Unidos tuvo gran autonomía en el planeamiento y ejecución de operaciones y su jefe formó parte del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas norteamericanas y del Estado Mayor Conjunto combinado anglo-norteamericano.
 4. Las estrategias aéreas de Douhet y de Mitchell, después de su retiro, en cuanto a sus aspectos de desorganización/destrucción de ciudades para anular la moral enemiga, fueron adoptadas, con algunos matices, por los gobiernos que contendían en Europa contra Alemania e Italia. Estados Unidos las adoptó en el Pacífico para conseguir que Japón

- pidiera la paz tras los efectos de desorganización/destrucción causados por bombas atómicas en dos ciudades japonesas.
5. Las aviaciones navales de Estados Unidos y Japón se adaptaron a la estrategia naval; la aviación del Ejército de Estados Unidos tendió a independizarse de la estrategia del Ejército y, aunque no lo consiguió plenamente, logró una gran autonomía y participó en la formulación de la estrategia bélica en los teatros de operaciones de Europa y del Pacífico.

Francisco OBRADOR SERRA



SUBMARINOS EN AGUAS LITORALES: OPERACIONES ESPECIALES

Introducción

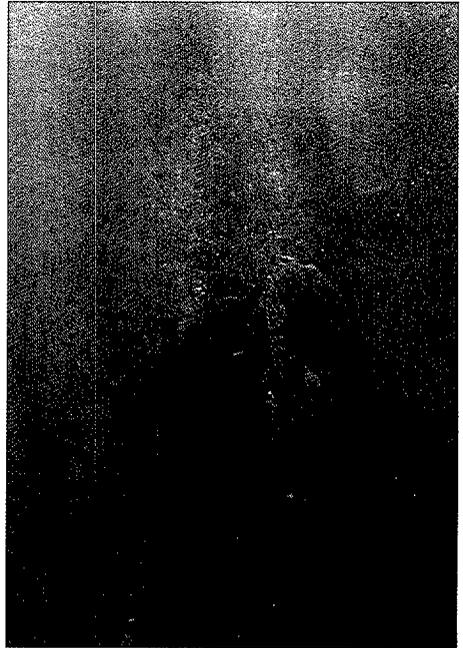


AS operaciones de submarinos en aguas litorales relacionadas con operaciones especiales no son nuevas; prueba de ello son las 298 misiones de este tipo llevadas a cabo no sólo durante la segunda guerra mundial, sino también en Corea, Vietnam e incluso en las Malvinas, donde ambos bandos utilizaron submarinos para este tipo de operaciones.

El submarino se puede considerar como una plataforma ideal para la infiltración/exfiltración de fuerzas especiales.

La continua adaptación del submarino a los nuevos tiempos y a las nuevas misiones, así como los conflictos previsibles en aguas litorales, dan un mayor protagonismo a este tipo de operaciones. Por otro lado, el submarino puede ser un arma idónea para los conflictos futuros que la estrategia actual clasifica como de «baja intensidad» (*low intensity conflicts*, LIC).

El estar preparados para las nuevas misiones y la adaptación del submarino litoral, así como la colaboración con los buques de superficie, debe ser preocupación y reto que debemos afrontar con el mayor espíritu de colaboración, al igual que lo han hecho el resto de las Armadas aliadas.



Salida de buceadores por la esclusa.
Submarino *Siroco* (S-72).

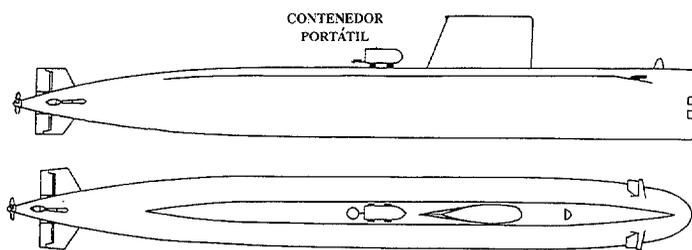


Figura 1. Contenedor portátil para embarcaciones, motores, explosivos, etcétera.

Tipos de operaciones con unidades especiales

El submarino convencional puede acercarse a la costa con total discreción; dependiendo de la misión, puede transportar más o menos personal con mayor o menor especialización y proceder a su infiltración. Posteriormente puede esperar tranquilamente posado en el fondo para proceder a la exfiltración.

Los tipos de operaciones más importantes son:

- Reconocimiento.
- Combate.
- Captura y evacuación.
- Decepción.

Las técnicas más perfeccionadas son:

- Escape de buceadores, con o sin embarcaciones, a través de la esclusa de escape.
- Empleo de minisubmarinos.
- Recogida de personal y material lanzados al agua en paracaídas y posterior incursión.
- Desembarco en superficie (cubierta húmeda).

Formas de incursión

Las diferentes formas de realizar la incursión pueden ser:

- Con equipos de buceo autónomo clásico.
- Con minisubmarinos (SDV).
- Con embarcaciones neumáticas rígidas (RIB).



Embarcaciones en cubierta (proa de la vela). Foto: Gabinete Fotográfico *Siroco*.



Salida de buceadores por la esclusa. Foto: Gabinete Fotográfico *Siroco*.

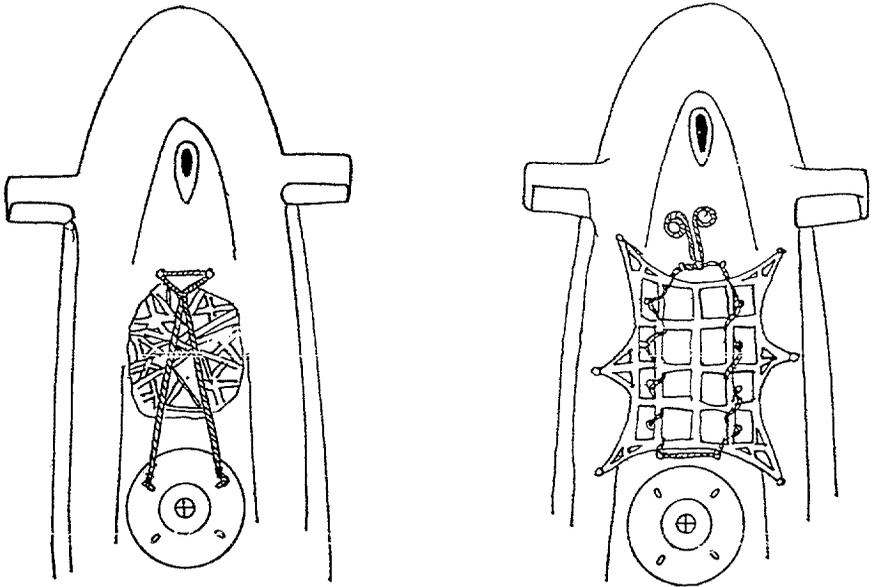


Figura 2. Estiba de embarcaciones en cubierta.

La Armada de los Estados Unidos ha modificado los submarinos balísticos SSBN-612 y SSBN-615 para dedicarlos a operaciones especiales, tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Los submarinos han sido dotados de compartimentos estancos a popa de la vela con el tamaño suficiente para transportar material y vehículos SDV, desde los cuales pueden salir en inmersión, además de los vehículos SDV, las excelentes embarcaciones CRRC (Combat Rubber Raiding Craft) con un radio de actuación de más de 25 millas y una capacidad de transporte de nueve hombres cada una.

Esta forma de incursión aleja notablemente al submarino de la costa, lo cual, si bien no es necesario para los submarinos convencionales, sí es una gran ventaja para la actuación de los nucleares.

Importancia de las operaciones especiales

Las misiones que pueden llevar a cabo las unidades especiales son muy variadas; no obstante, conviene destacar las que actualmente se consideran como más «rentables»:

- Incurción de tiradores de elite con fusiles de alta precisión y grueso calibre capaces de dañar a grandes distancias (más de 700 m) radares, aviones, vehículos, tropas, etc.
- Golpes de mano de corta duración con retirada rápida para no dar opción a reaccionar al enemigo.
- Incurción de comandos con fines de inteligencia, dotados con avanzados sistemas de comunicaciones.



Adaptación del submarino al litoral

La importancia de las nuevas misiones para los submarinos, entre ellas las operaciones especiales en aguas litorales, no escapa a las más importantes Marinas aliadas; así la Armada estadounidense ha modificado su tercer submarino de la clase *Seawolf* para poder transportar en su cámara de torpedos de proa a más de 50 *Seals* (*sea, air, land*). Por otro lado, el USS *L. Mendel Rivers*, submarino clase *Sturgeon*, y el USS *James K. Polk* cuentan a popa de la vela con contenedores para transporte de vehículos SDV que facilitan las incursiones más alejados de la costa.

La adaptación de un submarino para este tipo de operaciones puede hacerse con pequeñas modificaciones que optimen sus posibilidades (contenedores a popa de la vela, ver figura 1), así como otras en la cámara de torpedos de proa, para posibilitar un mayor espacio para estiba de material.

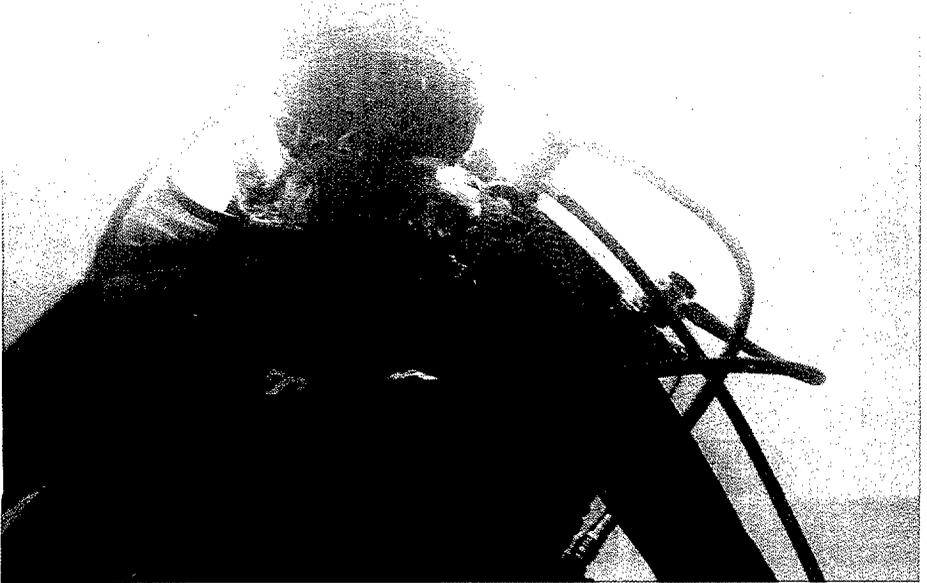
El submarino en su adaptación al litoral sufre una serie de modificaciones y demanda nuevos equipos; en este caso, la instalación de contenedores para transporte de embarcaciones, motores, combustible, armas, municiones etcétera.

Todas estas modificaciones potenciarían la capacidad actual del arma submarina y contribuirían a materializar de otra forma la proyección del poder naval sobre tierra.

Escotilla de la esclusa. Foto: Gabinete Fotográfico *Siroco*.



Buceadores en la vela del submarino *Siroco* (S-72). Foto: Gabinete Fotográfico *Siroco*.

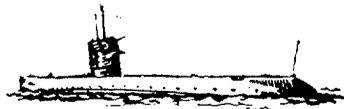


Buceador. Foto: Gabinete Fotográfico *Siroco*.

Conclusiones

- La adaptación del submarino a las nuevas misiones y a las operaciones en aguas litorales es una realidad en otras Armadas, por lo que parece lógico que lo sea también en la nuestra.
- En las posibles modificaciones actuales podría considerarse la instalación de contenedores estancos para estiba de material.
- Conviene intensificar los ejercicios con unidades especiales, con la colaboración de los submarinos.
- Tener en cuenta para el próximo submarino serie 80 la instalación de:
 - Esclusa para buceadores.
 - Cámara de descompresión.
 - Estiba para minisubmarino y/o embarcaciones rígidas.
 - Compartimento para un futuro sistema AIP (propulsión independencia del aire) que mientras no sea instalado se utilice para mejorar el embarque de personal y material dedicado a las operaciones especiales.

José Joaquín CRESPO PÁRAMO



BIBLIOGRAFÍA

- Trident fill special warfare strike requirement.* «Proceedings». Diciembre 1996.
Getting Seals ashore Armed Forces. «Journal». January?
Submarine design for the littorals. «Proceedings». Diciembre 1995.

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

UN CURIOSO PLANO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ



ENTRE la cartografía antigua de la bahía de Cádiz, tan bien representada en los repositorios ingleses, franceses y holandeses, ocupa un lugar destacado un curioso apunte relacionado con el ataque inglés a Cádiz en 1587.

Sabido es que en los últimos días del mes de abril de 1587 el famoso corsario inglés Francis Drake penetró en aguas de la bahía gaditana, atacando en ella a los buques que se aprestaban para unirse en Lisboa a la Gran Armada, apresando a unos, incendiando a otros y hundiendo a los más, pero sin desembarcar en estas costas. Lo que no es tan conocido es que en el curso de esta acción, William Borough, segundo en el mando de la flota atacante, se indispuso con su jefe y, alegando averías y daños causados a su buque por el fuego enemigo, se retiró del combate, emprendiendo el camino de regreso y dando lugar con ello a la formación de un consejo de guerra en el que, en ausencia, fue condenado por traición.

Al llegar a Inglaterra, como documento de descargo, Borough presentó un detallado plano o croquis de las operaciones, indicando la posición de su buque en el transcurso de éstas, y tal documento constituye hoy un curioso testimonio de la época y de los hechos. Su referencia técnica es la siguiente:

Plano del ataque a Cádiz en 29 de abril de 1587. William Borough (1537-99). Pluma y aguada, 460 x 360. [Corbett, I, 1898, 142-5; British

Museum, 1977, 114; Quinn & Ryan, 1983, 98-102. Public Record Office, London M. P. F. 318; y también State Papers, 202, 14, I, Elizabeth, Cádiz (1587)]. Igualmente aparece catalogado como Fig. n.º 1 del magnífico trabajo de don José Ant. Calderón Quijano «Cartografía Militar y Marítima de Cádiz», publicado en 1978.

El ataque de Drake a las costas españolas y portuguesas en 1587 —según fuentes inglesas— estaba dirigido a destruir y dispersar los preparativos que se hacían para la formación de la Armada, pero esta acción no la quebrantó gravemente. Después del ataque a Cádiz, en el que una veintena de buques con bastimentos y pertrechos fueron hundidos o capturados, don Álvaro de Bazán se vio forzado a invertir tres infructuosos meses en la mar, tratando de dar caza a Drake. Esto demoró la partida de la Armada durante varios meses, en cuyo transcurso de tiempo murió Bazán. Borough, como se ha dicho, era vicealmirante de Drake y dibujó el mapa como parte de su afortunada defensa contra los principales cargos de cobardía, desertión y otros delitos formulados por Drake. El plano se destinaba a mostrar que Borough, a bordo del *Golden Lion*, no permaneció alejado del peligro en Cádiz, como pretendía Drake. El *Lion* aparece en tres lugares (marcados *b*, *f* y *J* en el plano) entre los buques ingleses y las baterías costeras españolas, una de las cuales (marcada *m*) —posiblemente el baluarte de Benavides— hizo blanco en la nave del vicealmirante inglés.

Para una flota numerosa, el navegar al alcance de las baterías costeras y luchar con barcos enemigos en las reducidas aguas de un puerto se consideraba una operación excesivamente peligrosa, y ello se puso de manifiesto de manera palpable en el ataque en cuestión.

Cuando Drake atacó Cádiz en 1587, dirigió sus barcos hacia el interior de la bahía de forma inopinada, sin mantener un consejo de guerra previo o convenir un plan de acción con sus capitanes. William Borough, que se retiró y puso proa a Inglaterra cuando su barco fue alcanzado por un disparo a una milla de la costa, protestó después de la conducta de Drake: «Nosotros hemos sido testigos de las palabras que habéis pronunciado o, en otro caso, habéis utilizado para entretenernos con vuestro buen humor, y nos hemos marchado tan enterados como vinimos», le reprochó abiertamente.

El consejo de guerra convocado por Drake para juzgarle ya vimos que lo condenó en ausencia por desertión ante el enemigo, pero la sentencia fue anulada posteriormente. El plano ha quedado como testimonio gráfico de la operación naval citada y hoy es un excepcional apunte del perfil de la bahía, muy anterior a otros conocidos trabajos cartográficos. Curiosamente, tanto Sanlúcar como Rota y Jerez aparecen en el dibujo rodeadas de murallas, como debe ser; en cambio, otras poblaciones se muestran sin ellas.

Como epílogo de cuando antecede, podríamos añadir lo que decía Ortiz de Zúñiga: «Curiosidades que dan las escrituras antiguas...».

Francisco PONCE



Lanzamiento de torpedos (fragata *Numancia*). Foto: Enrique Rodríguez Toral.



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.

24.746.—Hace cien años

Es éste el cuaderno correspondiente al mes de octubre de 1897; se inicia con un artículo titulado *Instalaciones eléctricas del acorazado «Carlos V»*, por don José Riera y Alemany, teniente de navío; es continuación del cuaderno anterior; continúa describiendo, entre otras cosas, el «Alumbrado eléctrico, proyectores y manejo de los mismos á distancia»; se concluirá. Sigue *Reorganización del Cuerpo de Maquinistas de la Armada*, por don Ángel Lloveres y Grámola, maquinista jefe. Se continúa con *Clasificación de los buques de guerra ingleses desde el punto de vista de su disponibilidad*, tomado de la

«Revue Maritime et Coloniale», por L. Caubet, teniente de navío de la Armada francesa, se continuará. *Estudio geográfico médico-social de la isla de Balabac*, «mandado publicar por Real Orden de 19 de junio de 1897», continuará, es la tercera parte de dicho estudio, por don Venancio R. Almazán. *El aeródromo de Mr. Langliey*, traducido del «Cosmos», por W. de Fonvielle; se refiere a «las experiencias que han llamado la atención del mundo sabio de los dos hemisferios... sobre una máquina volante de su invención» *Victoria del proyectil sobre la coraza*, traducción de la «Revue Maritime»; cita aquí varias experiencias hechas en los Estados Unidos. Sigue *Notas sobre las calderas acuatubulares*, por A. E. Seaton, miembro de la Institution of Civil Engineers, es conclusión del anterior cuaderno, traducido por don José M. Gómez, teniente de navío, ingeniero naval. *Pruebas del crucero inglés «Terrible»*, tomado de «Engineering», de 15 de enero de 1897, traducido por don José M. Gómez, teniente de navío e ingeniero naval. *De la ventilación en los buques*, por don Manuel García Díaz. *Escuadra de Operaciones de Cuba*, es continuación de anteriores cuadernos, y continuará. *Conclusión del vocabulario de pólvoras y explosivos*, por el capitán de fragata de la Armada italiana Fernando Salvati; es continuación de cuadernos anteriores y continuará, traducido por el capitán de Artillería de la Armada don Juan Labrador. *Asociación de los Cuerpos de la Armada*, «Acta de la sesión del día 23 de septiembre de 1897».

Necrología, se refiere al capitán de fragata don Tomás Brián y Galiano, y hace una breve biografía de él.

Noticias Varias, entre otras: *El dique flotante para La Habana*, que al referirse al él, «Cruza el Atlántico a remolque del potente vapor *Duhapeu*, construído por la casa C. S. Swan y Hunter de Wallsend on Tyne...». *La Revista Moderna*, que «Abre un Concurso Internacional de dibujos», da aquí las bases de él, entre otras, que «El asunto no ha de ser inmoral ni repugnante». *Escuadra de Instrucción*, unidades que la componen, al mando del contraalmirante don Segismundo Bermejo.

Bibliografía, con la reseña de varios libros y periódicos nacionales y extranjeros.

Apéndice, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 25 de septiembre de 1897. Y *Erratas* del cuaderno anterior. Varias láminas y cuadros acompañan al texto.

J. F. G.

24.747.—Centenario de la guerra de Cuba.
1897



Una real orden del día 18 de este mes fijaba las reglas para la provisión

de los destinos de ultramar en el Cuerpo de Infantería de Marina; entre otras cosas, la citada ordenaba computar como tiempo de

campaña el servido en los batallones que operaban en Cuba y Filipinas, así como en uno u otro apostadero desde que empezaron ambas guerras. Se exceptuaba a los que ocupaban destinos ajenos a la guerra, cuya clasificación hizo el gobierno.

Otra real orden del día 28 dispone se circulen en la Armada las tarifas de precio del fusil Mauser español, modelo 1893, así como

las del cuchillo-bayoneta y piezas sueltas de dichas armas. El precio del total de las piezas era de 70 (¡setenta!) pesetas y el del juego de accesorios 5,80 pts.

El día 29 otra real orden dispone que se proceda a acreditar en las hojas de servicios de todos los jefes y oficiales de Infantería de Marina comprendidos en el Real Decreto de Guerra de 1.º de septiembre del mismo año, los abonos de campaña que les corresponde por las de Cuba y Filipinas.

J. B. N.

24.748.—Biografía breve



Poco se conoce de la vida de don Fernando Carrillo, marqués de Villafiel, quien, por fallecimiento en trágicas circunstancias de don Diego de Ibarra (1-7-1676), le sucedió (30-3-1677) en el cargo de almirante de la Armada del mar Océano. En el Real Despacho en que se le concedía dicho nombramiento, se hacen constar sus méritos; eran éstos:

«Atendiendo á las prendas que concurren en vos don Fernando Carrillo y Manuel, marqués de Villafiel, de mi Consejo de Guerra y juntas de armadas y Galeras, y al acierto con que habeis servido por espacio de veintisiete años en guerra viva en las galeras, armada, ejércitos de Italia, Cataluña y Extremadura con los puestos de gobernador de una escuadra de bajeles del Océano, cuatralvo de las galeras de Sicilia y de las de Nápoles, maestro de campo de un tercio de infantería que se os formó de la gente de ellas para el sitio de Solsona; Gobernador de la escuadra de galeras de Nápoles, entretenido en el ejército de Extremadura cerca de la persona de D. Juan de Austria, mi hermano; almirante general de mi armada del mar Océano, y Gobernador de Málaga, y á que os habeis hallado en la batalla sobre las Horcas de Lérida, donde recibisteis un mosquetazo en la pierna izquierda; en la rendición de un bajel de Portugal; con la Real en las inquietudes de Nápoles hasta su rendición, donde tomasteis tres bajeles que infestaban las

costas de Sicilia, y el navío francés *El Leon Coronado*, y tambien la capitana de Ferrer, en la playa de Mataró; y entrasteis con vuestra galera y los cabos del ejército á reconocer el puerto de Barcelona para sitiarla; y en la ocasión que se tuvo con las saetías de Francia debajo del cañon de Blanes os dieron un astillazo en el costado derecho, de que estuvisteis con gran riesgo; y en la rendición de las cuarenta saetías que se cogieron debajo de San Feliú recibisteis cinco mosquetazos, el uno en los pechos; y viniendo la armada de Francia á socorrer á Barcelona salisteis en la capitana Real del Océano á reconocerla y cogisteis cuatro embarcaciones que traían bastimentos á la plaza y las quemasteis para estar desembarazado, dando aviso de su venida, con que se pudo estorbar socorro; y todo el tiempo que duró el sitio asististeis á guardar la costa y puerto hasta que se rindió á mis Reales armas; y á su vista rendisteis dos bajeles; y despues pasasteis á Nápoles; y habiendo sitiado la armada de Francia á Castelamar, la socorristeis; y habiéndoos ordenado fueseis con tres galeras á reconocer la isla de Ras y entrar en Tolon, lo ejecutasteis con gran riesgo y disteis aviso como la armada de Francia estaba sobre Palamós, donde se encaminó la nuestra y se tuvo batalla de poder á poder; y hallándose en el sitio de Solsona de maestre de campo os acometió el enemigo una noche tan reciamente que sólo os quedaron dos oficiales, y salisteis con espada en mano alentando vuestra gente, que necesitasteis de muchos socorros y redujisteis al enemigo á que se retirára á sus puestos, y al siguiente dia se rindiase la plaza; y en el pasaje que hizo D. Juan de Austria, mi hermano, á Italia en dos galeras, habiendo embestídoles cuatro bajeles de moros y peleando con ellos, recibisteis un mosquetazo en la cara, de que perdisteis el ojo izquierdo; y viniendo á España gobernando las galeras de Nápoles, defendisteis el puerto de Cartagena de la armada de Inglaterra, combatiendo con ella; y en el ejército de Extremadura os hallasteis en demoler á Arronches; y habiéndoos nombrado por Almirante general de mi armada del Océano, la gobernasteis en diferentes ocasiones y hicisteis muchos viajes con ella á los cabos y en las costas de Galicia, habiendo defendido el trozo de armada

con que os hallábais de la de Francia; y manteniendo el punto de mis armas pasasteis á los estados de Flándes con gente y dinero para aquel ejército; y a la vuelta, habiendo ejecutado este tan estimado y difícil servicio con grande dispendio de vuestra hacienda y mucho trabajo, lo continuasteis en el gobierno de Málaga con gran satisfacción y acierto, montando la artillería, reedificando sus murallas, puerto y muelle, en el cual (gobierno) habiéndose ofrecido el combate de cuatro bajeles de la armada con otros de la de Francia, gobernasteis aquella faccion con gran acierto y dirección, debiéndose a vuestras asistencias el suceso que se tuvo. Y esperando lo continuaréis así, he resuelto encargaros del gobierno de la dicha mi armada del mar Océano, ...»

Otros importantes servicios prestó, hasta su fallecimiento en 1683, «gobernó la armada del Océano, luchando más que con las fuerzas muy superiores del enemigo, con la penuria del Erario, que dejaba carecer á los buques de lo más necesario, hasta el punto de tener los oficiales que vender la plata de sus insignias para comer...» (Colección Sans de Barutell).

Don Cesáreo Fernández Duro, en el volumen III de sus «Disquisiciones Náuticas», publica la:

«Verdadera relación y carta enviada al Excmo. Sr. Don Fernando Carrillo, Marqués de Villafiel, y Capitan General de la Armada Real de S. M. Católica. Refiérese los sucesos que la dicha Armada tuvo despues de haber salido en 1.º de Marzo de la vadía de Cádiz yendo la vuelta de las costas de Galicia, teniendo un feliz suceso contra seis carabelas de turcos que habian apresado dos de Mallorca; llegó á tan buena ocasión, que la almiranta disparando cuatro piezas, fueron combatidos los infieles libertados los cristianos. Y asimismo se refiere cómo miércoles 15 de Marzo se halló afortunada de una cruel borrasca que duró por término de siete horas, contrastando el árbol mayor de la capitana Real, y las demas que iban en su conserva y viéndose dicho General en tan gran peligro,

llamó á la Virgen del Pilar, por cuya intercesion se libró dicha Armada, en este año de 1679.»

J. F. G.

27.749.—Defensa de los Estados españoles



En 1584, Mateo Zenne, embajador de Venecia en la Corte española, escribía que podía decirse que la seguridad y la defensa de los Estados españoles dependían exclusivamente de la Armada de Mar del rey Felipe II, y que el católico rey podía armar entonces cuantas naves gruesas quisiera, tomando las de comercio, que de todas las naciones acudían a sus puertos.

La escuadra sutil se componía por aquel entonces de 92 galeras, así distribuidas: 37 de España; 18 de Génova, que a juicio del citado embajador eran las mejores; 13 de Sicilia, y 24 de Nápoles, y a este número habría que añadir otras 12 de los príncipes de Italia, que estaban siempre «a nuestra devoción».

Había un solo arsenal marítimo en toda la península, el de Barcelona, en el que no se construían más galeras que las que necesitaba el Rey. A partir de tales elementos, en 1588, formó Felipe II la desdichada «Gran Armada», aniquilada por los temporales del Norte, según afirma Cánovas del Castillo en su obra «Bosquejo histórico de la Casa de los Austria en España». Pero a la furia de los elementos, hay que añadir la inexperiencia de las dotaciones con que contaba. Según las costumbres de aquellos tiempos, los mandos supremos y muy vastos se confiaban a príncipes o grandes señores, y Felipe II, tan poco amigo de estos últimos, no pudo sustraerse a ello, por lo que nombró para el mando de la «Empresa de Inglaterra» al joven duque de Medina Sidonia, que no había navegado jamás. Se estimaba que bastaba con que los segundos capitanes fueran experimentados, teniéndose a los príncipes o grandes señores sin otra misión que dar consideración y prestigio al mando con su clase y nombre.

J. L. T.

24.750.—El almirante Moreno



A principios de diciembre de 1937 el contralmirante Richard, de la Armada francesa, se entrevistó en Palma de Mallorca con el vicealmirante don Francisco Moreno Fernández, comandante de la Escuadra Nacional y jefe de las Fuerzas de Bloqueo. El almirante francés tuvo que desplegar sus más que notables dotes diplomáticas —tan necesarias a menudo para los oficiales de Marina de todos los países—, ya que su difícil gestión consistía en formular diversas peticiones sin tener nada que ofrecer a cambio; además, es bien sabido que su gobierno no era nada favorable a las fuerzas nacionales, apoyando siempre inequívocamente a las de la República. Pero lo que queremos subrayar aquí es la fuerte impresión que causó en el almirante Richard la extraordinaria personalidad del almirante Moreno, pues en el informe de su gestión escribió textualmente:

«Ante la posibilidad de la victoria del general Franco, el almirante Moreno será ciertamente uno de los hombres llamados a desempeñar un gran papel en el futuro Estado español, y pido encarecidamente, que se haga lo posible para conservar la simpatía y la confianza de este marino enérgico y leal, sincero amigo de nuestro país que, en mi opinión, es arquetipo del perfecto caballero.»

No es frecuente hallar tales elogios en un frío informe oficial.

G. Y.

24.751.—Marinos mercantes



El 24 de junio de 1898 se tramitó una proposición de ley del senador Becerra Arnesto en la que solicitaba la asimilación de los capitanes y oficiales de los vapores correos de la Compañía Trasatlántica a determinados empleos del Cuerpo General. Pasada a la comisión correspondiente, asistie-

ron los generales Bermejo, Pasquín y Butler y el ministro de Marina Auñón, que la informó favorablemente. La proposición tenía por objeto determinar que los capitanes mercantes que hubiesen prestado servicios en buques de ultramar fueran considerados capitanes de fragata honorarios, y los subalternos, alférces de navío de idéntica consideración.

J. C. P.

24.752.—Velas agujereadas



Con este título, nuestra REVISTA, y en la sección *Noticias Varias*, del cuaderno de julio de 1896, daba la que aquí transcribimos:

«Leemos en *The Philadelphia Record* lo siguiente:

A los que hace algunos días paseaban por las orillas del río Delaware se les ofreció un espectáculo extraño al ver el barco italiano *Salvatore Accame* que venía de las costas NO de Africa, pues todas sus velas estaban provistas de agujeros redondos. Se hicieron acerca de dichos agujeros muchos comentarios, hasta que se supo que constituían un sistema cuyo fin es obtener una marcha más rápida del barco y está dando los más satisfactorios resultados.

Los agujeros mencionados, de forma circular, tenían un diámetro de cerca de un pie, y prestaban á las velas, hinchadas por recio viento, un aspecto singular. El Sr. Ardena, Capitán del *Salvatore Accame*, declaró que esos agujeros daban salida al viento muerto que, sin ellos, se acumula en las velas, de modo que el consecutivo viento fresco puede empujar la vela directamente con toda su energía, lo que aumenta considerablemente la velocidad del barco. Añadió el Capitán que éste era un hecho que había podido comprobar en su travesía, pues con las velas del antiguo sistema jamás había podido efectuar un viaje tan rápido.

Por nuestra parte, diremos que el viaje del *Salvatore Accame* no constituye el primer ensayo de navegación con velas agujereadas,

pues ya existen en la actualidad más de 50 veleros que llevan las referidas velas, las cuales funcionan con un éxito maravilloso.

El inventor de las velas agujereadas es el Capitán de navío Juan Bautista Vassallo, de Génova, y hay que desear que tenga imitadores.

Nosotros, los del viejo mundo, somos todavía demasiado tardos en aceptar con prontitud innovaciones —aunque hayan salido de entre nosotros— que están tan diametralmente opuestas a nuestras ideas tradicionales como las velas agujereadas.

Hasta ahora, no solamente en nuestra España, sino también en Inglaterra, tan orgullosa de sus conocimientos náuticos, se ha considerado como artículo de fe incontrovertible el que las velas han de ser de lona la más compacta posible. Éste será el motivo porque Inglaterra todavía no se han hecho ensayos con las velas —¡horribite dictu!...— agujereadas artificialmente.»

Desde luego, a «nosotros los del viejo mundo», nos cuesta algún trabajo «aceptar con prontitud» las tales «innovaciones» de las «velas agujereadas» y, además, «artificialmente»; pero, en fin, «cosas veredes»

J. F. G.

24.753.—Pagamento



En el tablón de anuncios de la Capitanía General de San Fernando aparecía el 19 de junio de 1898 la siguiente nota: «Recomendamos a las familias que tengan asignaciones por el Estado Mayor de la Escuadra de Operaciones que en la actualidad se encuentra en Cuba y acorazados *Cristóbal Colón* y *Oquendo e Infanta María Teresa*, se presenten en la Plana Mayor del Departamento para percibir los haberes correspondientes al pasado mes de mayo».

Aunque habían pasado casi veinte días de la revista de comisario, no cabe duda que algo se había mejorado en el abono de haberes de las sufridas dotaciones bloqueadas en

Cuba, aunque en nada se alude a los más olvidados de Filipinas.

J. C. P.

24.754.—Respuesta oportuna



De todos son bien sabidas las malas relaciones que mantuvieron el almirante Cervera con el ministro de Marina Bermejo, al que había relevado en el mando de la escuadra de operaciones. En la correspondencia reservada cruzada entre ambos, la polémica es muy agria desde febrero de 1898. Reiteradamente el ministro sobrestima las fuerzas navales españolas y subestima las adversas en contra de la opinión más crítica de Cervera. Con ingenuo optimismo, el ministro confía en que se podría alistar o reparar un número suficiente de buques como para atacar las costas norteamericanas y a su propia flota en sus bases, y la cuestión de las dotaciones adquiere una importancia crucial. Tras discutir las respectivas potencias de ambas escuadras, Bermejo critica: «Nada suma Vd. en sus cálculos la influencia que pueden tener dotaciones homogéneas, instruídas y disciplinadas ante las mercenarias de los Estados Unidos, y su ilustración podrá sacar hechos históricos evocando tristes recuerdos para nosotros, confirmando lo que le digo». La contestación de Cervera no pudo ser más oportuna: «Respecto de las dotaciones, no las conozco, pero lo mismo las reclutaban cuando vencían a nuestros antecesores de Trafalgar».

J. C. P.

24.755.—Marinería



Mucho y muy bien se batió la marinería en Filipinas, sus hombres peninsulares y los indígenas.

Uno de esos momentos de combate fue cuando se atacó la cota de Pagalungán, a orillas del Río Grande, en la isla de Mindanao. La operación que se hacía para conquistar el fuerte era conjunta. Las fuerzas del

Ejército iban mandadas por el coronel Serrater, el gobernador militar de Zamboanga y, las navales, por Méndez Núñez, jefe de las fuerzas sutiles del Sur.

El fuerte fue atacado desde tierra y desde el río. En tierra hubo una columna de marinería mandada por el teniente de navío Malcampo. En la ilustración, fragmento de un grabado de la época, vemos a un oficial a caballo que da órdenes a uno de marinería (probablemente, un cabo); el cuello, bordeado de cinta blanca lo muestra a las claras. En segundo término, se ven soldados indígenas filipinos.



El terreno era tan fangoso que los hombres se hundían al marchar y se estuvo a punto de dejar el ataque, pero Méndez Núñez (es bien sabido, pero bueno es recordarlo) resolvió la situación con un «¡Avante toda!». Metió el casco de la goleta *Constancia* —su barco insignia— en el fango con extrema violencia, quedando el bauprés del buque sobre la cota, tomándola al abordaje... La marinería de a bordo se portó con suma bizarria; estaba mandada por un alférez de navío, Patricio Montojo, que la condujo con heroísmo, siendo por ello ascendido a teniente de navío. Este ascenso por méritos de guerra era

el primero que se daba en la Marina, y no se volvió a dar y no por falta de merecedores.

Se daba el empleo de la marinería con gran frecuencia en estas lides contra moros: en Joló vemos al teniente de navío Concas mandando la vanguardia contra Maibung, compuesta aquélla por 400 marineros.

C. M.-V.

24.756.—Hombre prevenido



Siendo el teniente de navío de primera clase don Eugenio Agacino Martínez delegado de la Compañía Transatlántica en Cádiz, por los finales del pasado siglo, dispuso el embarque en uno de los vapores que marchaban a Melilla, con buen número de tropa, de tantos tablones como soldados llevaba, ante la imposibilidad de entregar el barco tanto el número de salvavidas como de los botes correspondientes. «Un tablón nunca se va a pique», pensaría él, y desde luego no iba descaminado. Cierzo es lo que dice el refrán: «Hombre prevenido, vale por dos».

L. F. F.

24.757.—Desafío



Fue famoso, aunque es poco conocido, por la reserva en que todo se desarrolló el duelo en que nuestro don Juan Bautista Topete, el héroe, después de «la Gloriosa» se batió con el conocido pensador, escritor y poeta don Ramón de Campoamor. Éste había escrito que defendiendo al ministro de Marina ofendía al cuerpo de oficiales de Marina, y éstos, al estilo de la época, designaron a uno que desafiase a Campoamor. Se trataba de un artículo publicado en el diario «La Época».

El escritor aceptó el desafío. Era un buen tirador de pistola y lo hacía muy bien a espada y a sable. A sable fue concertado el duelo, en una finca no lejana a Madrid. Fueron designados padrinos: por Topete, los generales de Marina Quesada y Prast, y por Campoamor, el general Reina y el barón de Villatardi.

Cruzadas las armas, Topete atacó con suma bizarría. Con su ofensiva procuraba compensar su menor destreza. Al fin, Campoamor le hirió en la frente y ligeramente en la cabeza. Topete, con el rostro ensangrentado, se lanzó de nuevo al ataque, pero esta vez resultó herido en la mano derecha y quedó desarmado. «¡Condenación! —exclamó— ¿qué dirán mis compañeros?»

El general Reina, uno de los padrinos de Campoamor, le contestó interponiéndose entre ambos adversarios: «Dirán que ha sido Vd. un valiente, pero con las armas hiere la casualidad».

Campoamor se acercó y abrazó a Topete. Desde entonces fueron grandes amigos.

Pasaron años; Tópete era ministro. Se encontraron, Topete estaba harto de la política. Dijo a Campoamor: «¿Por qué no me abrió la cabeza en dos mitades?» ... Y es que Topete estaba desesperado. La revolución empezada en Cádiz había derivado de tal modo que las mejoras que Topete quería hacer en la Armada se le hacían imposibles.

C. M.-V.

24.758.—Libro curioso



Es éste el titulado «Los Vikingos en España», por el historiador holandés Reinhart P. A. Dozy, publicado por Ediciones Polifemo, en su colección de «El Espejo Navegante», el año 1987; estudia la obra «las invasiones de los piratas escandinavos... y las expediciones que hicieron los normandos afrancesados».

Comprende el libro siete capítulos, a través de los cuales vamos conociendo las principales acciones de éstos, verdaderos piratas, en nuestras costas e incluso en sus avances y ataques a ciudades del interior de la Península.

El primero se refiere a la *Invasión del 84*, en este año «una escuadra normanda que salió del Garona, después de llegar hasta Tolosa, fue arrojada por una tempestad a las playas de Asturias», ocasión que aprovecharon para saquear la «costa cercana a Gijón»; también se refiere aquí a la *Toma de Sevilla por los Madjus en el año 230*, llegaron éstos «con cerca de ochenta bajeles».

En el capítulo segundo trata de las *Invasiones de 850-861*, refiriéndose a las «Invasiones de los Madjus en la España musulmana»; fue el año 245 (de la Hégira, o sea el año 839) cuando éstos «vinieron a atacar a España en sus buques...».

El tercero, *Invasiones de 966-971*. El cuarto, la *Expedición de San Olao*; se llamaba éste Olao Haraldsson, a quien, después de haber atacado y saqueado varias ciudades españolas, entre éstas Tuy y Cádiz, esperando vientos favorables para cruzar el Estrecho, «tuvo un sueño muy notable. Un hombre de un *aspecto majestuoso y formidable* se le presentó y le mandó que no continuase su viaje: *Vuélvete a tu país porque reinarás eternamente en Noruega*», obedeció Olao y regresó a su patria; sus buenas acciones y santa vida que llevó después hicieron fuera canonizado, llegando a ser el patrón de Noruega. El capítulo quinto se refiere a la *Expedición de Ulf*, era un *iarl* (conde); también éste, como buen vikingo, «conquistó y asoló el país y recogió un botín considerable», en las costas de Galicia, por lo que se llamó *Galizu Ulf*. En el sexto estudia a *Los*



últimos vikingos, y, por último, el séptimo, *Expediciones de los normandos de Francia*; según la crónica de Ademar, «los normandos llegaron a Cataluña, en el 1018 bajo el mando de Rogerio», hallándose al servicio de Ermesinda, que gobernaba entonces el condado de Barcelona en nombre de su hijo menor; peleando «contra muchos principes sarracenos...». En este mismo capítulo trae un *Relato de la toma de Barbastro y de la recuperación de esta ciudad por los musulmanes*, dice Ibn-Hyyan, que: «en el año 456 el enemigo se apoderó de Barbastro, la fortaleza más importante de la Barbitania entre Lérida y Zaragoza...»; el sitio y la toma de esta ciudad por los normandos «causó en Córdoba inmensa sensación».

Finaliza el libro con unas *Notas del traductor*, aclarando algunos pasajes que pudieran parecer difíciles de entender por los lectores. Digamos que el traductor fue don Antonio Machado y Álvarez, «que fue publicado en Sevilla a comienzos de este siglo» (¿1914?).

J. F. G.

24.759.—Baile



Creada la Real Academia y Compañía de guardiasmarinas el año 1717, en el siguiente, se organizó una clase de danza, a cargo de Onofre Mestayer, que, bien pronto y, «por no ser tan hábil como se requería para la enseñanza de los cadetes» fue substituido por Joseph Coriset. También gozó de gran fama su música, la constituían un bajón y tres oboes, siendo los primeros maestros los franceses Sellin, Belville, Legrand y Lafore; por cierto que con motivo de la embajada de don Jorge Juan a Marruecos, la llevó consigo, Actuaba ésta en los conciertos que durante tres noches se organizaban en el ayuntamiento (Cádiz) «con motivo de las proclamaciones de Reyes», incluso a caballo, «en la procesión del Pendón».

J. F. G.

24.760.—Elogio de los españoles



Francisco López de Gomara, en su *Historia General de las Indias*, primera parte, la termina con este párrafo que transcribimos:

«Tanta tierra como llevo dicho, han descubierto, andado y convertido nuestros españoles en sesenta años de conquista. Nunca jamás ni gente anduvo y dominó tanto en tan breve tiempo como la nuestra, ni ha hecho ni merecido lo que ella, así en armas y navegación, como en la predicación del santo Evangelio y conversión de idólatras, por lo cual son los españoles dignísimos de alabanza en todas las partes del mundo. ¡Bendito sea Dios, que les dio tal gracia y poder! Buena loa y gloria es de nuestros reyes y hombres de España, que hayan hecho a los indios tomar y tener un Dios, una fe y un bautismo, y haberles quitado la idolatría, los sacrificios de hombres, el comer carne humana, la sodomía y otros grandes y malos pecados, que nuestro buen Dios mucho aborrece y castiga. Les han quitado también la muchedumbre de mujeres,



vieja costumbre y deleite entre todos aquellos hombres carnales; les han mostrado las letras, pues sin ellas los hombres son como animales, y el uso del hierro, que tan necesario es al hombre; asimismo les han enseñado muchas buenas costumbres, artes y policía para pasar mejor la vida. Todo lo cual, y hasta cada cosa por sí, vale, sin duda ninguna, mucho más que la pluma, ni las perlas, ni la plata, ni el oro que las han tomado, sobre todo porque o se servían de estos metales en moneda, que es su propio uso y provecho, aunque hubiese sido mejor no haberles tomado nada, sino contentarse con lo que sacaban de las minas, ríos y sepulturas. Lo de menos es el oro y la plata, pues pasan de sesenta millones, ni las perlas y esmeraldas que han sacado de debajo de la tierra y el agua, en comparación de lo cual es muy poco el oro y plata que los indios tenían. El mal que hay en ello es haber hecho trabajar demasiado a los indios en las minas, en la pesquería de perlas y en las cargas. Me atrevo a decir sobre esto que todos cuantos han hecho morir así a los indios, que han sido muchos, han acabado mal. Me parece que Dios ha castigado sus gravísimos pecados por aquella vía. Yo escribo sólo y brevemente la conquista de Indias; quien quisiere ver la justificación de ella, lea al doctor Sepúlveda, cronista del Emperador, que la escribió en latín doctísimamente. Y así quedará satisfecho del todo.»

J. F. G.

24.761.—Avisos



En los que daba don Jerónimo de Barriónuevo y Peralta, fechado en Madrid, en 3 de febrero de 1663, encontramos éste:

«Pretendientes al generalato de la Armada Real:

Hasta ahora no se sabe a quién se dará el generalato de la armada Real. Son los pretendientes los señores almirantes de Castilla,

duque de Aveiro y el general don Manuel Bañuelos. Déjalo el señor duque de Alburquerque por varias razones que ha tenido para ello, y queda con la tenencia de generalísimo de la mar, con el sueldo, que es cuantioso, y le gozará, aunque no quiera embarcarse.»

Otra de la misma fecha:

«El marqués de Mancera y los navíos del azogue de Nueva España: préndesele por su desafío con el baillío de Lora:

Al señor marqués de Mancera envió a notificar el Consejo de Indias que las naos de azogues habían de partir a la Nueva España a últimos de abril, y que tuviese entendido que no embarcándose en ellas para Méjico, no tendría otro pasaje hasta San Juan del año de 65. Parece que Su Excelencia tomará el primer partido. Todavía tiene la casa por cárcel por el desafío con el baillío de Lora, porque el Consejo de Castilla, a quien está remitida la decisión, procede en ella muy despacio, y por ventura por castigar a ambos en las costas que hacen con las guardas.»

J. F. G.

24.762.—Falúa real

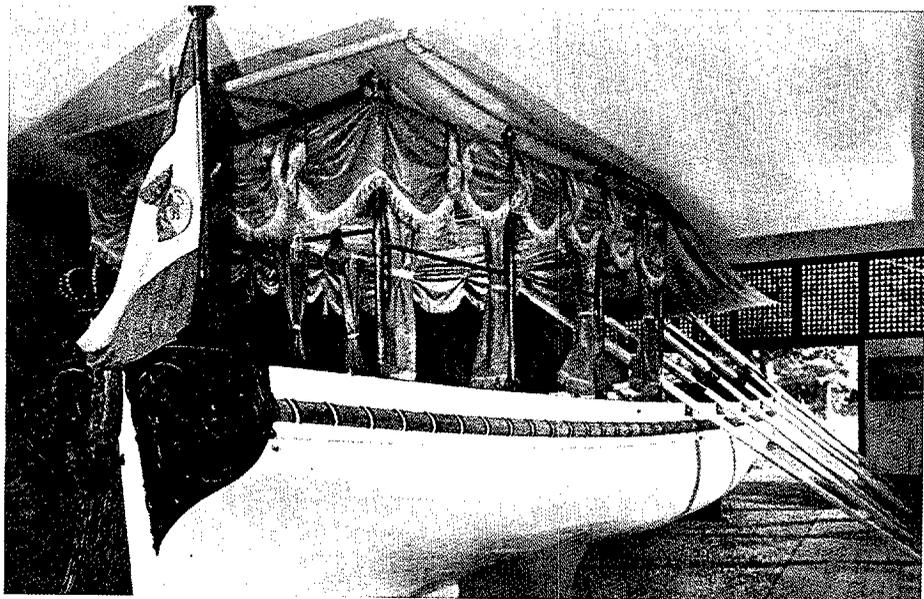


Su Majestad el Rey Don Alfonso XII era un animoso joven: heroico en

su visita a los leprosos y valientes en la guerra del norte, donde en cierta ocasión llegó a estar en peligro de ser copado por los enemigos, tanto se acercaba.

En Aranjuez gustaba descansar de tantos ajetreos que rodeaban su vida de monarca (el «Pacificador» fue llamado). Descansaba en la calma del río, en cierta falúa de su predilección, que es la que presentamos; guardada hoy en el conjunto marinerio que se conoce con el nombre de «Casa de los Marinos» en aquel Real Sitio.

Podemos apreciar el tordo azul celeste, con flecos blancos, componiendo los colores de la Purísima que Carlos III dio a la orden que fundó con su nombre. Una gran corona



real a popa marca el sitio del gobierno de la embarcación. Mucho le gustaba al joven rey empuñar la caña. Llevaban la boga marineros de la Armada, procedentes de Cartagena destinados a las Reales Falúas de Aranjuez.

C. M.-V.

24.763.—Vieja estampa



Se trata de 1926, con la modestia de entonces. El espíritu suplía muchas cosas... La foto: En el piso alto de la antigua escuela en San Fernando.

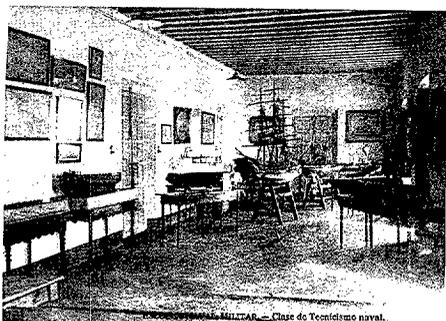
En aquel entonces los conocimientos marineros que recibíamos los caballeros alumnos eran los que se impartían teóricamente en la clase llamada de «Tecnicismo». En ésta, no sólo se aprendía a llamar las cosas por su nombre, sino también se enseñaba su funcionamiento. Naturalmente se completaban y se hacían en función en los ejercicios en botes y en los buques afectos a la Escuela en que tanto se hacía. En cubierta sí, pero también en las calderas pasando rodo y barra, moviendo incandescentes cenizas. Se rubrica-

ba todo en el crucero *Cataluña*... El tecnicismo era principio de la acción.

Gustaba mucho aquella clase que se ve en la foto, donde el capitán de corbeta don José Cabezas «suplía tanto con su celo».

Nos encantaba aquel modelo de la fragata *Asturias* (*Princesa de Asturias*), cuyo bello mascarón está hoy en la escuela, en Marín. También el de un navío ignoto al que, pasado el tiempo de asilo (de muy buen grado) en el Cuartel de Instrucción de marinería de aquel sugestivo departamento de Cádiz.

C. M.-V.



MILLAR.—Clase de Tecnicismo naval.

24.764.—Vieja foto



Con referencia a la publicada en nuestro cuaderno de mayo último (*Miscelánea* núm. 24.669) nos escribe don José Yusty Bastarreche que su madre, doña Conchita Bastarreche y Moreno, viuda del almirante don José Yusty Pita, que figura en ella con el número 12, y cuya feliz memoria, a sus 80 años de edad, deseamos que Dios conserve durante muchos más, ha logrado identificar a varias de las personas que no lo estaban. Son éstas:

1.—Funcionario del consulado alemán, cuyo nombre nunca supo doña Conchita.

10.—Doña María Victoria Ariza, señora de Massó.

14.—Confirma que era el cónsul de Alemania en Vigo, aunque ignora su nombre.

15.—Capitán de Intendencia don René Wirth, ayudante del almirante Mier.

16.—Don Antonio Massó, propietario de la empresa conservera de su nombre. Su presencia se debió a que él y su esposa eran

los únicos amigos del entonces capitán de navío Bastarreche —abuelo de nuestro amable comunicante— que hablaban alemán.

Añade el curioso detalle de que los asistentes al almuerzo oficial —pues tal fue la ocasión de la foto— vestían nada menos que de levita, al menos los de mayor graduación

R.

24.765.—Vieja foto



Es en 1960 y el almirante Abarzuza pasa revista a una compañía de marinería, con bandera (la del departamento) y música la propia del Cuartel de Instrucción de marinería, al cual pertenece también la compañía.

El almirante Abarzuza y Oliva, ministro de Marina, llega para revistar todo el Departamento, cuyo capitán general es el almirante don Jerónimo Bustamante y de la Rocha. Manda el arsenal de La Carraca y es segun-



do jefe del Departamento el vicealmirante don José García de Lomas y Barrachina. Les sigue el capitán de navío don Diego Gómez Ruiz, jefe de Estado Mayor del Departamento. Manda la compañía el teniente de navío don Fernando Acquaroni Bonmatí.

Se aprecia que aún se pasa revista con los hombres con el arma presentada (honor correspondiente al ministro, no con el arma descansada, como después se ordenó); que aún se lleva en tiempo invernal la gorra toda azul, esto es, sin funda blanca; que aún hay cornetas de marinería (se ve al cornetín de órdenes del teniente de navío).

El acto tiene lugar en la calle Real de San Fernando, casi frente a la Capitanía General, algo más arriba.

MARINOGRAMA NÚMERO 341

MARINOGRAMA NÚMERO 341																				Dra. 1908. AN														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30					
L	A	■	S	A	N	T	A	■	M	A	R									I	A	■	L	A	■	P	I	N	T	A	■			
21	Y	■	L	A	■	N	I	■	N	A	■	L	O							31	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
31	S	■	T	R	E	S	■	B	U	■	Q	U	E							41	S	■	M	A	■	S	■	I	M	■	P	O	R	T
41	A	N	T	E	S	■	D	E	■	L	A	■								51	A	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
51	H	I	S	T	O	R	I	A	■	D	E	■								61	L	A	■	H	U	■	M	A	■	N	I	■	D	A
61	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	71	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
71	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	81	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
81	E	Z	O	■	M	A	R	T	I	N	E	Z								91	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

FE DE ERRATAS

Correspondiente a la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de junio de 1997.

— Sumario:

DONDE DICE: Tomo 230.

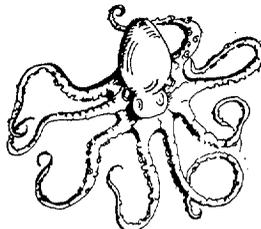
DEBE DECIR: Tomo 232.

Correspondiente a la REVISTA GENERAL DE MARINA de los meses de agosto-septiembre de 1997.

— Lomo:

DONDE DICE: Tomo 232.

DEBE DECIR: Tomo 233.



MARINOGRAMA NÚMERO 342

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

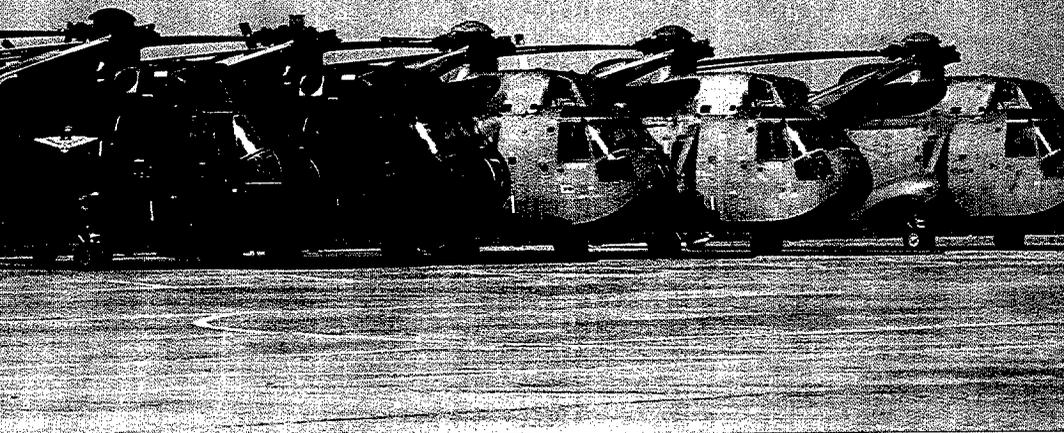
Palabras

- A.— Met.: Se dice, principalmente, de la tierra o lugar que está mojado por la lluvia recién caída 91 66 39 123 75 70 107 111
- B.— Zool.: Alacha, boquerón 47 28 5 98 109
- C.— Arq. Nav.: Cualquiera de los órdenes de ligazones o piezas de igual de que se compone la cuaderna 72 60 33 69 43 121 48
- D.— Zool.: Nombre común que se aplica a gran número de aves palmípedas del orden anseriformes. Pueden hallarse cerca de las costas, aunque no son marinos 79 103 97 7 122

DEFINICIONES

Palabras

E.— Mit.: En la mitología céltica era el esposo de Pernardunt, padre de Bran. Fue navegante y como tal convirtiéndose en divinidad marina	80	14	96	108						
F.— Marino portugués. (1764-1815). Acompañó a Brasil a la familia real portuguesa, desempeñando altos cargos	63	20	24	37	99					
G.— Mit.: Se llamaron así en la mitología griega a unos seres de difícil filiación a los que se creía hijos del mar, creados sólo para el culto a Poseidón. Fueron navegantes	126	87	21	45	112	42	22	27	17	125
H.— Geog.: Capa de escasa altura o espesor que gravita sobre la troposfera y sirve de separación entre ésta y la estratosfera ..	89	3	120	85	76	117	68	12	19	56
I.— Art.: Envoltura en que se empaqueta la carga de algunos cañones	88	73	38	105	13	94	114			
J.— Recojo las velas de una embarcación	127	57	95	55	74	8				
K.— Gire el buque hacia sotavento o aumente el ángulo de la proa con el viento	81	44	83	26	77	106				
L.— Apaga el fuego del enemigo	118	100	86	67	23	30				
M.— (Plural): Obra construida en la orilla del mar o de un río navegable para el embarque y desembarque de los barcos	11	113	101	29	10	65	115			
N.— (Plural): Movimiento en retroceso de las olas, después que han llegado a la orilla	53	40	60	71	41	36	119			
Ñ.— Cada uno de los maderos colocados verticalmente al pie de los palos para amarrar los escotines de las gavias	35	102	92	61	54	9	93	2	16	
O.— Arq. Nav.: Buque árabe común en el siglo pasado y con un porte de 100 a 400 toneladas. Su popa, de codaste recto. La proa era rasa y con gran lanzamiento	104	90	50	6	15	52				
P.— Limpia los campos de minas fondeados por el adversario ...	34	4	31	82	39	116	62			
Q.— Biol.: Orden acompasado en la sucesión de fenómenos biológicos. Es una característica muy general de la vida	78	124	110	25	84					
R.— Astr. (Plural): Astro, satélite de la Tierra, cuyo brillo se debe a la luz que refleja del Sol	18	51	46	1	49					
S.— Expresión que se usaba cuando se arrojaba agua a la calle ...	32	58								



Helicópteros. Foto: Justo Jiménez Tapia.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

STANAVFORMED (hasta el 25 de julio).—La fragata *Numancia* continuó integrada en STANAVFORMED desde el 27 de abril hasta el 30 de agosto. El resto de las unidades que componían la agrupación eran las fragatas *Schlewig Holstein* (Alemania), *Karel Doorman* (Países Bajos), *Zafer* (Turquía), *Taylor* (Estados Unidos), *Lemnos* (Grecia), *Scirocco* (Italia) y *Nottingham* (Reino Unido), que se encontraban bajo el mando del comodoro Nikitiadis, de la Marina griega.

Finalizado el ejercicio COOPERATIVE PARTNER, de tipo PfP (*Partners for Peace*), la agrupación hizo escala en Constanza (Rumanía) del 5 al 7 de julio. A continuación se dirigió a Nápoles, donde hizo escala del 17 al 20 de julio para asistir a la ceremonia de relevo de COMNAVSOUTH, cargo que fue asumido por el almirante italiano Giuseppe Spinozzi. Tras esta escala comenzó el periodo de dispersión veraniego, que duró hasta el 4 de septiembre, y durante el cual las unidades permanecieron en sus respectivas bases listas para 48 horas.

Durante el tránsito entre Constanza y Nápoles, la *Numancia* se destacó de la agrupación para dirigirse al Adriático a participar en la operación DETERMINED GUARD, en apoyo a las SFOR, integrada en la TG 436.01, del 12 al

25 de julio. Este destacamento se realizó de acuerdo con el plan de relevos, por el que una unidad STANAVFORMED se encuentra, rotativamente y por un periodo de aproximadamente quince días, permanentemente asignada en apoyo de la citada operación. Durante este periodo, la *Numancia* efectuó patrullas en zona los días 12, 13, 19, 20 y 25 de julio; escala en Venecia del 14 al 16, y ejercicios de adiestramiento los días 19 y 20 de julio. Entre el 20 y 23 de de julio efectuó una escala en Koper, bajo OPCON nacional, coincidiendo con la visita del ministro de Defensa. Una vez finalizada su participación en SFOR, la *Numancia* se dirigió a su base en Rota, donde permaneció alistada hasta el 30 de agosto, fecha en la que fue relevada por la *Navarra*.



Apoyo a SFOR, y Operación «ALBA» (12-19 de julio).—Buques del grupo DELTA de la Armada efectuaron una operación de transporte en apoyo a las fuerzas del Ejército de Tierra desplegadas en Bosnia integradas en la SFOR (SPABRI V) y a las desplegadas en Albania, en el marco de la operación ALBA. Este apoyo se llevó a cabo en dos fases.

La primera fase consistió en el transporte, por vía marítima, de una compañía del Ejército de Tierra para reforzar al SPABRI, ante la previsión de que SFOR apoyara a las elecciones en Bosnia.

Una segunda fase consistió en el repliegue del batallón de la Legión del Ejército de Tierra, una vez finalizado el mandato de la ONU, que se encontraba desplegado en Albania integrado en la fuerza multinacional encargada de garantizar la entrega de la ayuda humanitaria destinada en este país. En esta fase participaron el transporte de ataque *Aragón* y los buques de desembarco *Pizarro* y *Hernán Cortés*. Las operaciones de carga se efectuaron en el puerto de Durres entre los días 22 y 23 de julio. Parte de este contingente, una vez finalizada la carga, desembarcó en Valencia, donde hicieron escala el *Aragón* y *Hernán Cortés*, del 25 al 26 de julio. El resto fue desembarcado en Almería, donde estos buques entraron el día 27, mientras que el *Pizarro* ya lo había hecho el 26. El día 28, finalizada la descarga, los buques se dirigieron a su base en Rota, donde entraron el 29 de julio.



PASSEX SP/PO (1-3 de julio).—Se efectuó en aguas al suroeste de Portugal por las unidades participantes en el crucero de instrucción de la E. M. con las fragatas portuguesas *Oliveira e Carmo* y *Baptista de Andrade*. Se realizaron ejercicios de comunicaciones (NAVCOMEX), defensa aérea (ADEX), antisubmarinos (CASEX) y MISCEX.

Adiestramientos

Pruebas sistemas TRITAN.—La corbeta *Vencedora* continuó con las pruebas de aceptación de este sistema. A primeros de julio efectuó pruebas relativas a la resistencia física y electrónica, incluyendo ejercicios de tiro y lanzamiento de cohetes Bofors, en aguas de Cartagena, con la colaboración del patrullero *Formentor* y del buque de salvamento *Poseidón*. Del 9 al 11 de julio se trasladó a Rota donde efectuó las pruebas relativas al sistema Link-11.



LANTOR FLOSUB (29-30 de julio).—Fue efectuado en aguas de Cartagena por los submarinos *Tonina* y *Mistral*. Colaboraron las corbetas *Infanta Cristina* y *Vencedora*, el buque de salvamento *Poseidón* y un helicóptero de la 6ª. Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves.

Comisiones y colaboraciones

Campaña de túnidos en el Mediterráneo (1 de julio-31 de agosto).—Campaña organizada en el marco del acuerdo conjunto entre los ministerios de Defensa y de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre la inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima. Se desarrolló en los caladeros de la Zona Marítima del Mediterráneo, especialmente en la costa levantina y el archipiélago balear. Los objetivos de la campaña fueron impedir la actividad pesquera de buques extranjeros no autorizados en aguas jurisdiccionales españolas; evitar conflictos entre los pesqueros españoles y los de otras nacionalidades, y la inspección de pesqueros extranjeros que transiten por nuestro mar territorial para comprobar que sus artes y aparejos son reglamentarios. El *Alborán* llevó a bordo a inspectores de la Secretaría General de Pesca y, eventualmente, de la Unión Europea.



LXVIII Crucero de Instrucción del buque-escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 de diciembre de 1996-16 de agosto de 1997).—El *Elcano*, una vez finalizada su travesía por el océano Índico, en tránsito a Port Victoria, en las islas Seychelles, donde hizo escala del 4 al 8 de julio, realizó escala en Alejandría del 29 de julio al 2 de agosto. Posteriormente se dirigió a Melilla, donde hizo escala del 14 al 16 de agosto, antes de finalizar el viaje el día 17 en Cádiz.

Entrega de bandera de combate al patrullero «Grosa» (30 de junio).—Tuvo lugar en San Pedro del Pinatar, amadrinada por la esposa del presidente de la Comunidad de Murcia.



Encuentro de embarcaciones tradicionales «GALICIA-97» (4-6 de julio).—La goleta de la Armada *Arosa* hizo escala en El Grove para participar en los actos que se celebraron en este puerto con motivo del citado encuentro.



Primer trofeo «EIXO ATLÁNTICO» (5 de julio).—El patrullero *Tabarca* efectuó escolta de esta regata, durante la etapa entre Vigo y Leixoes, hasta el límite de las aguas jurisdiccionales españolas.



XX Regata «MAR ALBORÁN» (3-5 de julio).—El patrullero *Cándido Pérez* colaboró en el desarrollo de esta regata, organizada por el Club Náutico «El Candado» de Málaga. La colaboración se centró en el traslado de los miembros del Comité Organizador a Alborán y Motril y en la actuación como buque de apoyo y salvamento.



Festividad de la Virgen del Carmen (16 de julio).—Con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, patrona de los hombres de mar, los siguientes buques de la Armada participaron en los actos conmemorativos que se celebraron en diversos puertos:

- *Baleares* (15-16 de julio): presencia naval en Marín durante los actos de Jura de Bandera y entrega de reales despachos que tuvo lugar en la Escuela Naval Militar.
- *Alcanada* (12 de julio): participación en la procesión marítima de Barcelona.
- *Júcar* (15-17 de julio): presencia naval en Castellón.
- *Formentor* (15-17 de julio): presencia naval y participación en la procesión marítima de Valencia.
- *Mahón* (14-15 de julio): presencia naval y bautismo de mar en La Coruña.

- *Contramaestre Casado* (15-17 de julio): presencia naval en Melilla.
- *Marola* (16-18 de julio): colaboración en la regata «Gijón» y presencia naval y colaboración con los «baños de ola» en Santander.



Campaña de verano del BIO «Hespérides» (1-31 de agosto).—Dentro del convenio marco de cooperación entre el Ministerio de Defensa y el Instituto Español de Oceanografía, el buque oceanográfico *Hespérides* dio comienzo una nueva campaña de investigación, que tiene como objetivo la adquisición de datos para el plan de investigación hidrográfica y oceanográfica de la ZEE española y, más en concreto, la descripción de la topografía submarina de las aguas del golfo de Valencia y mar Balear. El *Hespérides* salió de Cartagena el 1 de agosto y efectuó escalas en Palma de Mallorca, del 16 al 18, y en Ibiza, el 25 de agosto.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«*Contramaestre Casado*» (23 de julio-3 de agosto).—Transporte de material del Ejército de Tierra. Efectuó escalas en Cartagena, Valencia, Ibiza, Mahón, Palma de Mallorca y Melilla.



«A-08» (8-10 de julio).—Transporte de material del Ejército de Tierra, entre Arrecife, Puerto del Rosario y Las Palmas.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Las Palmas*» (14 de julio).—Efectuó un EJEDAN «QUEBEC» del 462 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.



«*Centinela*» (9 de julio).—Efectuó un EJEDAN «WHISKEY» con el 802 Escuadrón del Mando Aéreo de Canarias.

J. Y. G.

Visitas

La Coruña y Ferrol.—Durante los días 30 de junio a 4 de julio, la agrupación francesa, formada por el portaaviones *Clemenceau*, destructor *Duquesne*, fragata *Surcouf* y buque de apoyo logístico *Marne*, hizo escala en los puertos de La Coruña (los dos primeros) y Ferrol.

El portaaviones *Clemenceau* entró en servicio en 1961. Sus dimensiones son 265 m de eslora, 31,7 m de manga y 8,6 m de calado máximo, y su desplazamiento 32.780 toneladas a plena carga. La propulsión consta de dos turbinas de vapor Parsons, seis calderas, velocidad máxima de 32 nudos y dos ejes.

El destructor *Duquesne* es el segundo de los dos de la clase *Suffren*. Entró en servicio en 1970. Sus dimensiones son 157 m de eslora, 15,5 m de manga y 6,1 m de calado. La propulsión consta de dos turbinas de vapor Rateau, cuatro calderas, dos ejes y velocidad máxima de 34 nudos.

La fragata *Surcouf* es la segunda de la clase *La Fayette*, de las que se construirán un total de seis unidades. Entró en servicio en 1996. Desplaza 3.600 toneladas y sus dimensiones son 119 m de eslora, 13,8 m de manga y 4 m de calado. La propulsión es CODAD con cuatro motores diesel SEMT Pielstick 12PA 6V, dos ejes y velocidad máxima de 25 nudos. El armamento consta de cuatro misiles SSM Exocet MM40, un lanzador óctuple de misiles SAM Crotale, un cañón DCN de 100 mm, dos ametralladoras de 20 mm y dos de 12,7 mm. Tiene posibilidad de embarcar un helicóptero tipo *Dauphin*.

El *Marne* es el cuarto buque de los cinco clase *Durance*. Entró en servicio en 1987. Sus dimensiones son 157 m de eslora, 21,2 m de manga y 10,8 m de calado. La propulsión consta de dos motores diesel SEMT Pielstick 12PC2-V400, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima de 19 nudos. Como armamento lleva un cañón Bofors de 40 mm, dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm y cuatro de 12,7 mm. Tiene dos estaciones de aprovisionamiento por cada banda y dos de petróleo por la popa. Sus funciones son aprovisionar de combustible DFM y JP-5, agua destilada, víveres, municiones y repuestos. Tiene posibilidad de llevar un Estado Mayor embarcado.

Durante su estancia en los puertos de la Zona Marítima del Cantábrico fueron visitados por numeroso público. Igualmente, sus dotaciones han tenido la oportunidad de realizar diversas excursiones a Santiago y La Coruña.

Los días 11 y 12 de julio hicieron escala en el puerto de La Coruña, para descanso de la dotación, las lanchas de instrucción británicas *Biter P-270*, *Charger P-292*, *Exploit A-167*, *Pursuer P-273*, *Blazer P-279* y *Explorer A-154*.

Pertenecen a la clase *Archer* y hay actualmente en servicio 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 m de calado. La propulsión es de dos motores diesel Rolls-Royce CV 12 M800T y dos ejes, con velocidad máxima de 22 nudos.

Posteriormente, los buques visitaron Castro Urdiales y Santander antes de su regreso a la base.

Del 2 al 4 de julio visitó La Coruña el patrullero de la Marina irlandesa *L. E. Emer* (P-21). Pertenece a la clase *Deirdre*, de los que existen cuatro en servicio; fue entregado en 1978. Desplaza 1.019 toneladas y sus dimensiones son 56 m de eslora, 10,4 m de manga y 4,4 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores SEMP Pielstick 6 PA6L, un eje y velocidad máxima de 17 nudos. Como armamento lleva un cañón Bofors de 40 mm, y dos ametralladoras GAMB-01. Su misión principal es la de patrullero de ZEE y vigilancia de pesca.

Entre los días 24 y 27 de agosto visitó La Coruña el buque-escuela de la Marina belga *Zenobe Gramme*. Entró en servicio en 1962. Desplaza 149 toneladas y sus dimensiones son 28 m de eslora, 6,8 m de manga y 2,1 m de calado. Está aparejado como ketch y lleva como motor auxiliar un MWM diesel que le permite una velocidad de 10 nudos.

A. P. P.



Vigo.—Entre los días 17 y 18 de julio hizo escala en Vigo la agrupación STANAVFORCHAN de la OTAN, formada por el minador danés *Falster* N-80; los cazaminas: belga, *Aster* M-915; británico, *Cattistock* M-31; alemán, *Marburg* M-1080; noruego, *Orsoy* A-340, y de los Países Bajos, *Vlaardingen* M-863.

El minador *Falster* es el primero de los cuatro de su clase. Entró en servicio en 1963. Desplaza 1.900 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 77 m de eslora, 12,8 m de manga y 3,6 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores General Motors 16-567D3, dos ejes y su velocidad máxima es 17 nudos. Como armamento lleva dos montajes dobles de 76 mm y cuatro ametralladoras Oerlikon de 20 mm. Tiene capacidad para 400 minas.

El cazaminas belga *Aster* y el de los Países Bajos *Vlaardingen* pertenecen a la clase *Tripartite*, construida en conjunto por Francia, Bélgica y Países Bajos. El *Aster* es el primero de la serie de diez construida por Bélgica, y el *Vlaardingen* el decimocuarto de los quince de los Países Bajos. Los buques desplazan 510 t y sus dimensiones son 51,6 m de eslora, 9 m de manga y 2,5 m de calado; la propulsión consta de un motor diesel Brons-Werkspoor A-RUB, un eje y velocidad máxima de 15 nudos. Están preparados para

dragado convencional con rastra mecánica y como cazaminas, con dos vehículos de control remoto PAP-104.

El cazaminas británico *Cattistock* pertenece a la clase *Hunt* y es el tercero de los trece en servicio. Fue entregado en 1982. Desplaza 750 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 57,6 m de eslora, 10 m de manga y 2,9 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores Ruston Paxman 9-59K Deltico, dos ejes y velocidad máxima de 15 nudos. El armamento consta de una ametralladora Oerlikon de 30 mm y dos Oerlikon de 20 mm. Actúa como dragaminas convencional con rastra mecánica y de influencia o como cazaminas, con dos vehículos a control remoto PAP-105.

El cazaminas alemán *Marburg* pertenece a la clase *Lindau*. Entró en servicio en 1959 y ha sido modernizado en 1979. Desplaza 460 toneladas y sus dimensiones son 47,1 m de eslora, 8,3 de manga y 3 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores Maybach MTU, dos ejes y velocidad máxima de 16 nudos. Lleva como armamento un cañón Bofors de 40 mm; cuenta con dos vehículos de control remoto PAP-105 para la caza de minas.

El cazaminas noruego *Orsoy* es la más moderna de todas las unidades presentes en Vigo, ya que entró en servicio a mediados de esta década. Está diseñado como buque de efecto de superficie; desplaza 375 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 54,5 m de eslora, 13 m de manga y 2,3 m de calado. La propulsión es de dos motores diesel y dos hidropulsores KaMeWa, con velocidad máxima de 30 nudos. Lleva como armamento un cañón Bofors de 40 mm.

Entre los días 10 y 12 de agosto hizo escala en Vigo el cazaminas de Arabia Saudí *Al Kharj*. Es el tercero de la clase *Al Jawf (Sandown)*, de los que hay tres entregados y una opción para construcción de otros tres. Ha sido construido por el astillero británico Vosper Thornycroft. Desplaza 480 toneladas y sus dimensiones son 52,7 m de eslora, 10,5 m de manga y 2,1 m de calado; la propulsión consta de dos motores diesel Paxman Valenta 6RP 200E y sistema Voith-Schneider con velocidad máxima de 13 nudos. Cuenta con dos vehículos de control remoto PAP-104 Mk 5 para la caza de minas.

Durante los días 28 y 29 de agosto hizo escala en Vigo el dragaminas británico *Chiddingfold M-37*. Pertenece a la clase *Hunt* de los que hay trece en servicio. Fue entregado en 1984. Desplaza 750 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 57,6 m de eslora, 10 m de manga y 2,9 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores Ruston Paxman 9-59K Deltic, dos ejes y velocidad máxima de 15 nudos. El armamento consta de una ametralladora Oerlikon de 30 mm y dos Oerlikon de 20 mm. Actúan como dragaminas convencionales con rastra mecánica y de influencia o como cazaminas, con dos vehículos a control remoto PAP-105.

A. P. P.

Santander.—Los días 14 y 16 de julio han efectuado escala en el puerto de Santander, para descanso de la dotación, los buques auxiliares británicos *Loyal Watcher* A-159 y *Loyal Chancellor* A-1770.

Pertenecen a la clase *Loyal*, de los que existen una serie de ocho. Entraron en servicio en 1978. Desplazan 143 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 24 m de eslora, 6,4 m de manga y 3 m de calado. La propulsión es de un motor diesel Lister-Blackstone con velocidad máxima de 10 nudos.

A. P. P.



Gijón.—Entre los días 3 y 6 de agosto hizo escala en Gijón el buque francés *Altair* M-771. El *Altair* es el segundo de los tres de la clase *Antares*. Entró en servicio en 1994. Desplaza 340 toneladas a plena carga y sus dimensiones son 28 m de eslora, 7,7 m de manga y 4 m de calado. La propulsión es diesel con un motor Baudouin 12P15-2SR, un eje con hélice de paso variable y velocidad máxima de 10 nudos. Tiene posibilidad de llevar remolcado un sonar de barrido lateral Thomson Sintra DUBM 41B. Esta clase de buques tiene como misión el adiestramiento en la navegación y la comprobación de los canales de navegación. Tienen su base habitual en Brest.

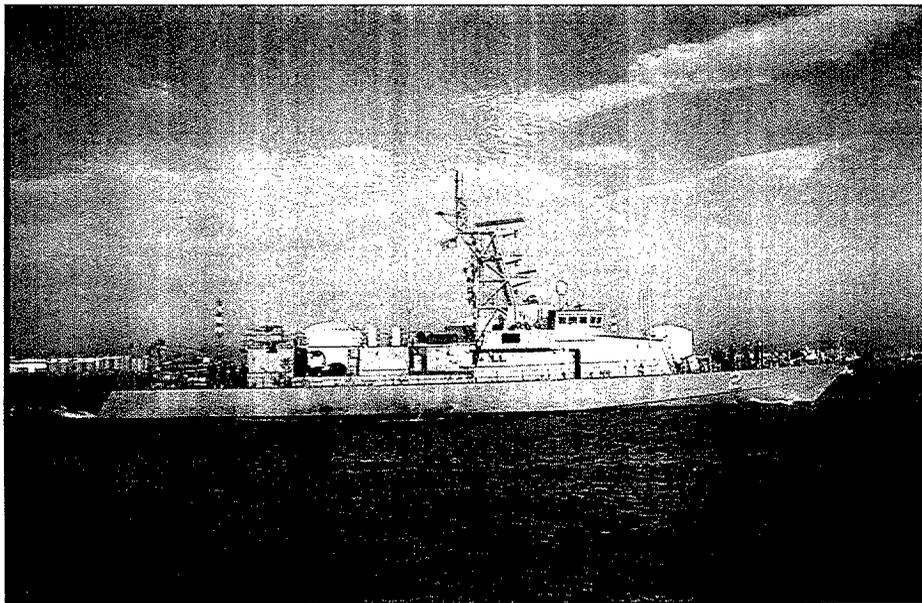
A. P. P.



Barcelona.—A primeros del pasado mes de junio recaló en Barcelona el patrullero USS *Tempest*, PCF-2 (*patrol craft fast*).

Se trata de un tipo de patrullero especialmente concebido para realizar misiones de las llamadas *strike*, tanto a nivel puramente militar como en colaboración con las fuerzas de seguridad, guardacostas, antidroga, etc. En este aspecto, el *Tempest*, segundo buque de la serie *Cyclone*, al igual que su prototipo, ha sido profusamente empleado en diversas misiones especiales, como exhaustiva prueba de lo acertado de su proyecto.

Construido por los astilleros Bolinger, en Lockport, fue entregado el 21 de agosto de 1993 en la base naval anfibia de Little Creek, Virginia, realizando su primera misión a partir del 24 de mayo de 1994, en que patrulló durante tres meses por las costas de Haití formando parte de las fuerzas que desarrollaron la operación «Soporte de la Democracia». Después formó parte de las patrullas antidroga, colaborando estrechamente con la guardia costera de los EE. UU., en cuyo cometido realizó varias patrullas ininterrumpidas de tres semanas. A partir de junio de 1995 permaneció por espacio de cinco meses en aguas del golfo Pérsico, reforzando las sanciones de las Naciones Unidas contra Irak, patrullando en búsqueda de buques que rompiesen el bloqueo en el límite de las aguas iraquíes.



Tempest, PCF-2. Foto: C. Busquets.

La serie completa está compuesta por 13 unidades, ocho se ordenaron en agosto de 1990 y otras cinco lo fueron en julio de 1991. Suelen operar por parejas, recibiendo apoyo de mantenimiento de un equipo de 12 personas que operan con dos camiones. El proyecto está basado en el de las lanchas egipcias clase *Ramadan*, un diseño de Vosper Thornycroft, que se ha modificado según especificaciones de la Marina norteamericana, con el resultado, entre otras variaciones, de disponer de una superestructura con blindaje de una pulgada. Dispone de un sistema de estabilización de la plataforma para ayudar al uso de misiles Stinger, y cuenta con instalaciones para operar con SEAL y diversos cuerpos de comandos y/o policiales, para lo que disponen de una lancha semirrígida con grúa hidráulica especial para su botadura rápida, dos lanchas neumáticas y un balconcillo popel para «lanzamiento» de buceadores de combate. Pueden considerarse, en resumen, como unos poderosos buques de pequeño tamaño, especialmente concebidos para operaciones especiales —incluidas las antidroga y las de represión del contrabando/impermeabilización de costas—.

Construidos en acero, desplazan 334 t a plena carga, y miden 51,9 m de eslora máxima, 7,6 m de manga y 2,2 m de calado. Su dotación se compone de 28 hombres (cuatro oficiales), al mando de un teniente de navío, a los que pueden añadirse un grupo especial de ocho «marines» (o SEAL, comandos, etc.). Su propulsión se realiza mediante cuatro motores Paxman Valenta 16 RP 200, con

potencia conjunta de 13.400 Cv (10 MW), con cuatro hélices de paso fijo. La máxima velocidad alcanzada es del orden de 35 nudos, con una autonomía de 2.500 millas a 12 nudos, disponiendo asimismo de una velocidad especialmente lenta para permanecer al acecho en caso necesario.

El conjunto de armamento y sensores está formado por seis misiles SAM Stinger situados en el combés; un cañón de 25 mm Mk-38, en el castillo; un montaje doble Bushmaster con cañón de 25/87 mm Mk-96, más un lanzagranadas de 40 mm, ambos con alimentación automática a popa sobre la superestructura; cuatro ametralladoras pesadas de 12,7 mm en montajes dobles en los alerones del puente; dos lanzagranadas de 40 mm Mk-19 o dos ametralladoras de 7,62 asimismo en los alerones del puente.

Dispone de dos lanzadores de *chaffs* Mk-52 séxtuples (se están evaluando Wallop Super Barricade); alarma radar APR-39; control de fuego Marconi VISTAR MI 405 IR; radar de búsqueda de superficie Sperry RASCAR en bandas E/F/I/J; radar de navegación Raytheon SPS-64(V)9 en banda 1, y sonar de casco, activo de alta frecuencia, Wesmar.

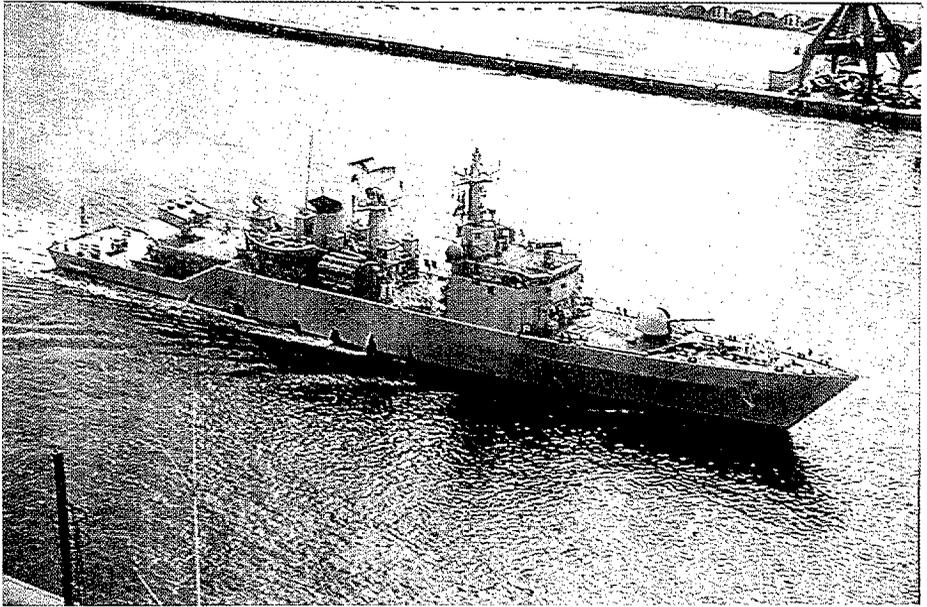


Corbetas italianas.—A últimos del pasado junio llegaron a Barcelona cuatro corbetas de la Marina Militare italiana, las *Minerva*, F-551; *Danaide*, F-553; *Driade*, F-555 y *Fenice*, F-557, todas ellas pertenecientes a una misma clase de ocho buques (clase *Minerva*) y al mando, respectivamente, de los capitanes de fragata Carmelo di Natale, Paolo Charelli, Giovanni Barotti y Angelo Castriotta. A bordo de dichos buques también llegaron a Barcelona el jefe de la flotilla de corbetas, capitán de navío Lorenzo Spagnuolo (*Fenice*); el de la 1.ª escuadrilla, capitán de fragata Donato Marzano (*Driade*); el de la 2.ª escuadrilla, capitán de fragata Emilio Foltzer (*Minerva*) y el jefe de órdenes de la flotilla, capitán de fragata Fausto Surace (*Danaide*).

El viaje quedó incluido dentro del 196 curso de la Escuela de Mando Naval de especialización y aptitud para el mando, según se dijo, un curso bastante difícil en que se ponen a prueba diversas cualidades personales, en el que participaron diez tenientes de navío pertenecientes al curso «Colombo» (1985/89). Los buques zarparon del puerto siciliano de Augusta el 19 de mayo y regresaron el siguiente 12 de julio; durante su viaje recalaron en Livorno, Marina di Carrara, La Maddalena, Barcelona y Cagliari, antes de su regreso a Augusta.

Las corbetas «Minerva»

Obedecen a un proyecto de primeros de los 80 y fueron construidos por los astilleros Fincantieri (Riva Trigoso/Muggiano) en dos series de cuatro buques (1.ª serie: *Minerva*, *Danaide*, *Urania* y *Sfinge*, entregadas entre 1987 y 1988; 2.ª serie: *Driade*, *Chimera*, *Fenice*, *Sibilla*, que lo fueron entre 1990 y 1991).



Minerva F-55. Foto: C. Busquets.

Estaba asimismo previsto un tercer grupo, el cual se vio sustituido por las fragatas *Artigliere*, cuarteto de buques que se construyeron por encargo de la Marina iraquí y que no pudieron entregarse a causa del embargo impuesto por la invasión de Kuwait. Se trata de unos patrulleros especialmente concebidos para misiones de protección del tráfico costero y convoyes; control de zonas especiales, pasajes obligados e inmigración clandestina; vigilancia de la ZEE (Zona Económica Exclusiva) y asistencia, socorro y salvamento marítimo, y en los que se dice haberse arbitrado determinadas medidas *stealth* con respecto a sus firmas radárica y acústica, si bien no resultan excesivamente notorias ni espectaculares, en el primer caso, y de difícil comprobación, en el segundo.

Asimismo son buques en que los aspectos ecológicos se han cuidado de modo considerable, ya que todos los residuos sólidos son triturados y junto a las aguas grises y negras reciben tratamientos de cloración antes de ser evacuados. Por lo que respecta a los productos oleosos, se almacenan para descargarlos posteriormente.

Son buques de 1.285 t con 87 m de eslora, 10 m de manga y 3 m de calado, con una dotación formada por un total de 121 hombres (9 oficiales y 58 suboficiales). Su propulsión se realiza totalmente con dos motores diesel y dos hélices de paso variable. Su velocidad máxima es de 24 nudos, con una de crucero de 18 y autonomía de 3.500 millas.

El armamento militar está formado por un cañón OTO-Melara de 76/62 mm Compacto, un montaje óctuple de misiles SAM antiaéreos Aspide y un par de montajes triples de tubos lanzatorpedos antisubmarinos de 324 mm con torpedos Mk-46, que se están sustituyendo por los nuevos Mu-90 de Whitehead. Si bien en un principio también se contaba con dotarlos con misiles antibuque Teseo Otomat, hasta el momento no parecen haberlos incorporado. Lo que sí incorpora son lanza *chaffs* Wallop Barricade y señuelos Nirxie de protección acústica.

La panoplia de sensores electrónicos está formada por un radar de descubierta aérea/superficie Selenia SPS-774 en bandas E/F; uno de navegación SMA-SPN 728 (V)2 en banda I; un Selenia SPG-76 bandas I/J para el control del fuego de los Aspide y el cañón, así como un sonar Raytheon-Elsag DE-1167, de casco, para búsqueda activa y ataque que trabaja en la banda entre 7,5 y 12 kHz. Dispone asimismo de equipos de guerra electrónica Selenia SLQ 747, interceptadores y perturbadores.



Patrullero «Anaga» P-21.—Este patrullero llegó a Barcelona procedente de su base de Mahón, desde donde acudió para prestar su concurso en la protección de la regata Trofeo «Alfonso XIII». Su llegada despertó gran interés entre la colonia navalística catalana, toda vez que era su primera visita al puerto barcelonés.



Destructor «Spruance» DD-963.—Este destructor, cabeza de su serie, llegó al puerto de la ciudad condal con un motivo un tanto atípico: aportar personal militar para participar en la fiesta/parada popular de conmemoración del CC aniversario de existencia del Consulado General de los Estados Unidos en Barcelona, conmemoración que fue celebrada conjuntamente con la fiesta de la Independencia norteamericana, como es sabido el 4 de julio, y que este año corresponde a su 221 aniversario.

El tercero en la historia

El consulado de los Estados Unidos en Barcelona data del 27 de diciembre de 1797 —día en que el presidente John Adams nombró a Mr. William Willis cónsul en Barcelona— o, si se prefiere, del siguiente 29, día en que el Senado aprobó el nombramiento. Desde entonces el consulado permaneció activo ininterrumpidamente —incluso durante el breve intermedio de la guerra de

1898, durante la cual cuidó de sus intereses el cónsul británico Mr. Roberts—, velando y cuidando las relaciones de todo tipo que se suscitaron.

Tan sólo pueden acreditar una hoja de servicios semejante otros dos consulados en el mundo: los de Belfast y Nápoles. Se elevó a la categoría de Consulado General el 5 de febrero de 1895 —fruto de las gestiones al respecto realizadas por el cónsul Mr. Herbert W. Bowen desde su nombramiento en 1893— y actuó efectivamente como embajada durante el breve plazo que medió entre la permanencia en Barcelona del gobierno de la República y el fin de la guerra civil. Para el desempeño de tan importante labor se empleó el domicilio particular que el ciudadano norteamericano Mr. Max Klein poseía en la avenida del Tibidabo.

Durante las décadas posteriores a nuestra guerra civil, el consulado se alojó en el moderno —a la sazón— rascacielos del chaflán de plaza Urquinaona con Jonqueres, para trasladarse más tarde a su local de la vía Laietana y, más actualmente, al palacete del paseo Reina Elisenda de Montcada.

En estos momentos el actual distrito consular del Consulado General de Barcelona incluye no sólo Cataluña, sino asimismo Aragón e islas Baleares, al tiempo de representar los intereses diplomáticos y consulares de los Estados Unidos en el vecino principado de Andorra.

Por lo que respecta a los intercambios comerciales norteamericanos con Cataluña, si bien en un principio las relaciones se establecieron para proteger y fomentar principalmente el comercio mutuo del algodón y el corcho, actualmente incluyen otros muchos sectores, entre los que merecen citarse la tecnología punta, los automóviles, la alimentación y el propio turismo. Cuantificando en guarismos tal actividad, cabe indicar que hoy existen más de 200 delegaciones o filiales de empresas norteamericanas; que el número de norteamericanos que viven y trabajan en Cataluña es de más de 6.000 —bastantes de ellos ya emparentados con gente de la tierra y algunos ocupados en trabajos verdaderamente peregrinos, como el de organista de una famosa iglesia, cuando no artistas pintores—, y que el volumen de turistas de aquel país que anualmente recibe Barcelona es de más de 250.000.

Pero la presencia del país más poderoso del planeta en Barcelona no queda limitada únicamente a niveles diplomáticos o comerciales, ya que existen también allí diversas entidades culturales de todo tipo —desde el propio Instituto de Estudios Norteamericanos, sucesor de la Librería Americana de los años 50 y 60, lugar de grato recuerdo por ser donde se conseguían las invitaciones para visitar los buques de la VI Flota que visitaban Barcelona, a la propia United States Navy League-Barcelona Council o The Propeller Club— que favorecen extraordinariamente un constante y fructífero trasvase de contactos cordiales entre gentes de uno y otro país, lo que contribuye poderosamente a estrechar los lazos de camaradería, amistad y colaboración puestos de manifiesto por estos 200 años de presencia norteamericana en Barcelona.

De los FRAM a los «Spruance»

A primeros de la década de los 60, en plena guerra fría y casi podría decirse que coincidiendo con uno de sus momentos más álgidos —la crisis de los misiles de Cuba de octubre de 1962— empezaron a entrar en servicio los buques llamados *FRAM* (*Fleet Rehabilitation And Modernization*), antiguos destructores de la guerra mundial e inmediata época posterior que se modernizaron con el fin de alargarles unos años su vida activa adaptándolos a las más acuciantes necesidades del momento... al tiempo de ver cómo evolucionaban las nuevas tecnologías antisubmarinas.

Recordemos que años más tarde, cuando la Marina norteamericana los fue dando la baja, la Armada recibió cinco buques de esta clase, que constituyeron la 11.ª Escuadrilla de Escoltas con base en Ferrol.

Eran momentos en que la humanidad estaba convencida de la inminencia y certeza de una guerra nuclear mundial, y los varios centenares —cerca del medio millar— de submarinos soviéticos que a la sazón existían causaban serias preocupaciones a los Estados Mayores de las armadas de la OTAN. Aquellos buques no fueron *per se* nada revolucionarios pero sirvieron para llenar el socavón que se hacía patente entre los buques de la segunda guerra mundial y los de nuevo proyecto que iban entrando en servicio.

La clase «Spruance»

Los 31 destructores de esta clase se construyeron para sustituir a los tipos supervivientes de la segunda guerra mundial y años inmediatamente posteriores, que a pesar de la ya citada reforma FRAM habían llegado al fin de su vida activa.

Son grandes buques de más de 8.000 toneladas a plena carga —mayores que un crucero ligero de la segunda guerra mundial— que se concibieron con un cometido fuertemente antisubmarino, ya que la misión que cabía preverles era la de hacer la guerra a los nuevos submarinos nucleares soviéticos. A tal efecto fueron provistos de las más modernas armas y sensores antisubmarinos (ASROC, torpedos buscadores, helicópteros LAMPS III, etc.), así como de una propulsión a base de turbinas de gas, algo muy novedoso en la época. Para que pudieran presentar una máxima homogeneidad —y se dijo que, asimismo, para abaratar costos— se ordenaron a un único astillero (Litton/Ingalls) que además era privado. De su fuerte diseño antisubmarino habla fehacientemente que la única arma antimisil que en un principio llevaron fueron dos cañones del nuevo tipo giratorio (Vulcan Phalanx), así como un montaje óctuple de misiles SAM Sea Sparrow. Por toda artillería gruesa disponían de dos cañones de 127/54 Mk-45 polivalentes.

Pero sucesivamente, a la puesta a punto de nuevas armas, recibieron diverso armamento misilístico antibuque (Harpoon), así como de ataque terrestre (Tomahawk), siendo los únicos buques de la categoría de destructor que montan este tipo de misil. En sus dos décadas de servicio (el *Spruance* entró en servicio en 1973, el último buque, el *Hayler*, en 1983) han visto montárseles diversos tipos de armamentos, para acabar recibiendo los lanzadores verticales múltiples VLS que les permiten disparar simultáneamente del orden de cinco docenas de misiles de los más diversos tipos.

El 7 de agosto llegó asimismo el destructor USS *John Hancock*, DD-981, al cual no le dedicamos mayor atención por tratarse de uno más de esta numerosa serie.



Buque-escuela griego «Aris».—Este buque, ya conocido en Barcelona por sus anteriores visitas, aunque no deje de ser interesante por determinados aspectos, llegó el pasado 8 de julio y zarpó el 11. Estaba al mando del capitán de navío G. Dounis, a su vez director de la Escuela Naval de El Pireo, habiendo llegado el buque directamente de allí, estando programadas escalas posteriores en Portsmouth, Amsterdam, Rouen, Palma de Mallorca, Alejandría, Limassol y Suda en el viaje correspondiente al 34 crucero de instrucción, en el que participaron un total de 270 guardias marinas, incluidos cinco rumanos y una norteamericana.

El nombre de *Aris* pertenece a la mitología griega y corresponde a su dios de la guerra. El primer buque con este nombre fue una fragata famosa por haber sobrevivido a la batalla de Navarino, en 1825, durante la guerra de la independencia griega. El segundo fue un bergantín-goleta construido en Tolón en 1927 que también actuó como buque-escuela, siendo convertido en buque-hospital al advenimiento de la segunda guerra mundial.

El tercer *Aris* es el buque que nos ocupa, sumamente interesante por ser una de las escasas construcciones navales militares griegas, cuya quilla se arboló en diciembre de 1980 en la isla de Salamina. Se trata de un buque de 3.532 toneladas, con 100 m de eslora, 14,7 de manga y 4,5 de calado. Su propulsión es diesel (dos motores de 5.000 CV) y alcanza una velocidad máxima de 18 nudos, con una de crucero de 15. La dotación es de 21 oficiales, 34 suboficiales, 60 marineros y 359 guardias marinas.

Su armamento está formado por cierto surtido de modelos, ya que dispone de un 76/50 mm semiautomático de modelo norteamericano, dos 40/70 Bofors, dos Oerlikon de 20 mm y otros dos 20 mm Rheinmetall. Dispone de cubierta para un helicóptero *Alouette III*, así como de hangar e instalaciones para repostar. El buque puede transformarse en hospital en caso necesario.

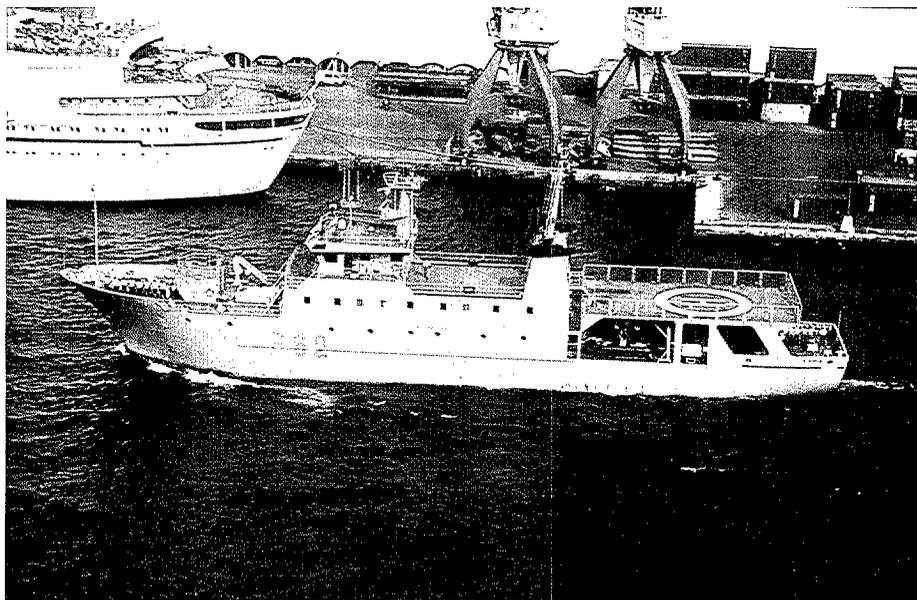
La Academia Naval griega

Esta academia data de 1845, aunque en sus primeros tiempos estuviese ubicada físicamente sobre algunos de los acorazados que poseía a la sazón la Marina helena. Más tarde, en 1884, quedó definitivamente emplazada en El Pireo, habiendo sido ampliadas sus instalaciones a partir de 1905, a medida que las necesidades iban exigiéndolo. Desde 1961 se le concedió rango universitario a los estudios allí impartidos; actualmente los alumnos visten como oficiales y reciben una paga mensual de 20.000 dracmas/mes (unas 10.000 ptas).



Patrullero «Alborán».—Mediado julio recaló en Barcelona por primera vez en su historia el patrullero *Alborán*, P-62, un interesante buque similar al *Chilreu*, P-61, su casi gemelo.

Sus características físicas comparadas son: *Alborán (Chilreu)*; desplazamiento a plena carga 1.848 (2.101) toneladas; eslora/manga/calado 65,9 x 10,5 x 5,5 (67,8 x 11 x 6,3) m. Dotación: 38 (25) hombres. Propulsión: un motor diesel de 3.000 (2.460) CV; velocidad: 13,5 (13) nudos; autonomía: 20.000 millas a 11 nudos (15.000/12); un alternador de 335 KW con posibili-



Alborán P-62. Foto: C. Busquets

dad de actuar como motor de emergencia; una hélice de paso variable. Una peculiaridad es la disposición de su equipo propulsor, que incorpora un moto-generador que se activa a través de la caja reductora, de modo que el generador es arrastrado por el motor principal o, caso de emergencia, el generador hace las funciones de motor auxiliar recibiendo energía eléctrica de los otros generadores, en cuyo caso proporciona un andar de 3,5 nudos. El *Alborán* tiene su base en Cartagena, así como en El Ferrol el *Chilreu*.

De los dos buques, el *Chilreu* fue recibido después de haber navegado durante algún tiempo, ya que su astillero asturiano lo entregó al primer armador en 1988, siendo recibido por la Armada en 1992. Su apariencia es la de un pesquero clásico con rampa a popa, incorporándose sin casi modificación alguna. Por el contrario, el *Alborán* se recibió nuevo y con alguna modificación importante. El buque se encargó a Construcciones Navales P. Freire, S. A., en Vigo, siendo entregado el pasado 8 de enero; su armador renunció al buque por motivo desconocido y al quedar éste disponible y a muy buen precio se decidió su compra. Como principal modificación merece citarse su pista para helicópteros, capaz para un AB-212 o similar, así como instalaciones para repostar.

Otros servicios que incorpora este buque son: hélice proel de maniobra de 350 Cv; dos moto-alternadores de 250 KW y otro de emergencia de 95 KW. Equipos contraincendios y auxilio exterior con cañones de espuma; aire acondicionado en todos los espacios; separador de aguas aceitosas; almacenamiento de aguas negras; enfermería y quirófano; proyectores de búsqueda; gancho de remolque; equipo de buceo completo con compresor; equipos de soldadura con taller; habitabilidad completa para dotación mixta de ocho oficiales, cuatro suboficiales, 18 cabos, ocho marineros y 12 (2+2+8) personal transportado.

Sus capacidades son: 575 toneladas de gas-oil; 15 de queroseno; 50 de agua potable (con equipo potabilizador de ósmosis inversa); 15 de aceite lubricante y cinco de espumógeno (para los monitores CI). Dispone de 670 m³ de espacio utilizable en las bodegas, así como una despensa seca de 40 m³ y dos cámaras frigoríficas de 20 m³ cada una.

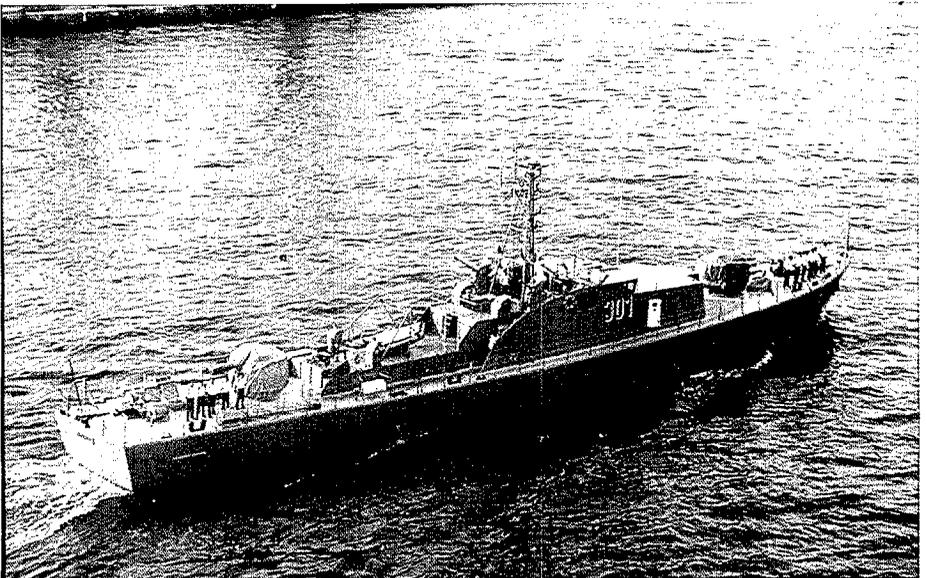


Buques tunecinos.—Finalizando el mes de julio llegaron a Barcelona dos buques de la Armada tunecina, el patrullero *Bizerte* y el hidrógrafo-escuela NHO *Salammbô*, en los que viajaban 22 alumnos de la Academia Naval de Menzel-Bourguiba, de los que curiosamente uno es norteamericano, que realizaron su viaje reglamentario en el que zarparon de Bizert recalando en Casablanca, Barcelona y Tolón antes de regresar a aquella base, durante un total de 36 días, calculado de modo que no permaneciesen en la mar más de seis.

El NHO *Salammbô* —anteriormente norteamericano *De Steiguer* TAGOR12— es un hidrógrafo transferido el 2 de noviembre de 1992, con 1.370 t a plena carga y 63,7 m de eslora; el *Bizerte* es un patrullero pesado de construcción francesa, recibido el 10 de julio de 1970; desplaza 250 toneladas y mide 48 m de eslora, está armado con dos montajes dobles de cañones de 37/63 mm de origen chino y dos ametralladoras de 12,7 mm (o cañones de 20 ó 25 mm, los montajes estaban celosamente cubiertos y no pudieron identificarse plenamente). Por lo que reza a los ocho misiles antibuque Aerospatiale SS 12M filoguiados de que dispone según diversos anuarios, parece se han desembarcado, ya que no pudieron verse por parte alguna. Al *Salammbô* no le consta ningún armamento. El nombre del *Bizerte* no precisa de aclaración alguna; con respecto al otro buque cabe destacar que las siglas NHO significan *Navire Hydrographique et Oceanographique*, así como que el nombre de *Salammbô* evoca el de una heroína cartaginesa, hija de Amilcar Barca, inmortalizada en la única novela histórica de Gustave Flaubert.

El *Bizerte* es un buque de 250 t que se construyó en astilleros franceses (SFCN, Villeneuve La Garenne) a principios de la década de los 70, propulsado por motores alemanes (MTU) que le proporcionan un andar de 20 nudos, con autonomía de 2.000 millas a 16 nudos.

C. B. V.



Bizerte P-301. Foto: C. Busquets.

Disposiciones oficiales

Plan de austeridad

La Instrucción número 142/1997, de 18 de julio, de la Subsecretaría de Defensa, publicada en el BOE número 184, de 2 de agosto, y BOD número 152, de 6 de agosto dicta las normas para la aplicación del Plan de Austeridad de la Administración General del Estado y sus organismos autónomos.

Situaciones de buques

La resolución número 154/1997, de 22 de julio (BOD número 157), del jefe del Estado Mayor de la Armada dispone el pase a situación especial del buque anfibia *Galicia* a partir del 1 de octubre.

Organización

Mando operativo de las Fuerzas Armadas

Por el Real Decreto 1.250/1997, de 24 de julio, publicado en el BOE número 193, de 13 de agosto, y BOD número 159, de 18 de agosto, se constituye la estructura del Mando Operativo de las Fuerzas Armadas. En él se definen su estructura, mando, órganos auxiliares y fuerzas.

Centro de Estudios de la Defensa Nacional

Por el Real Decreto 1.249/1997, de 24 de julio (BOE número 197, de 18 de agosto, y BOD número 161, de 20 de agosto), se regula la organización del CESEDEN.

G. Y.

EXTRANJERO

Arabia Saudí

Adquisición de misiles SAM ASTER.—El misil ASTER, de Aerospatial, ha sido seleccionado por la Marina Real saudí para sus fragatas de defensa aérea que construye Francia dentro del programa Sawari 2. La Marina saudí

ha hecho también firme su petición para una tercera fragata, que era inicialmente opcional. Cada uno de estos tres buques llevará 32 lanzadores verticales para los misiles ASTER, así como para el radar de Thomson CSF Arabel. Las fragatas incluyen también misiles antibuque Exocet MM40 Block 2 y torpedos A/S.

La DCN (Dirección de Construcciones Navales de Francia), en su división internacional, es la responsable de la construcción de las tres fragatas, que con un desplazamiento de 4.000 toneladas son una evolución de la clase *La Fayette* que poseen Francia y Taiwán.

Australia

Construcción de sonares remolcados.—La Marina australiana ha encargado la fabricación de dos sonares remolcados TAS a la compañía Narama, con objeto de instalarlos en sus submarinos clase *Oberon*. Narama, en conjunción con Thomson Marconi Sonar, construirá igualmente las consolas para estos sonares remolcados, proporcionando un tercer equipo a la compañía española SAES, de Cartagena, para realizar una serie de pruebas encaminadas a mejorar las posibilidades de detección de los submarinos españoles.

Brunei

Adquisición de misiles Harpoon.—La Marina de este sultanato ha adquirido recientemente 48 misiles antibuque Harpoon en los EE. UU., por valor de 81 millones de dólares. El propósito de esta compra es dotar con este misil a las tres corbetas clase *Lekin* modificada, de 1.800 toneladas, que se hallan en distintas fases de construcción en los astilleros británicos Yarrow Shipbuilders, y que entrarán en servicio a partir del año 2000.

Colombia

Adquisición de patrulleros.—A comienzos de junio de este año, el ministro de Defensa colombiano, Juan Carlos Esguerra, y el presidente de la E. N. «Bazán», Juan Alsina, firmaron un contrato por valor de 2.000 millones de pesetas para la modernización y entrega de dos patrulleros pesados clase *Lazaga*, procedentes de la Armada Española y cedidos por el Ministerio de Defensa español a la nación hispanoamericana.

Los buques son los antiguos *Cadarso* (P-03) y *Recalde* (P-06), ambos construidos en la factoría de la E. N. «Bazán» en San Fernando, donde serán modernizados para ser terminados en el plazo de un año. Entregados a la

Armada en los años 1976 y 77, causaron baja en junio de 1993, con menos de 20 años de servicio.

Estos dos patrulleros se emplearán para misiones de vigilancia de zona, especialmente para la lucha contra el narcotráfico.

Chile

Varada accidental y puesta a flote de una LST.—Después de una difícil y complicada maniobra, el LST *Valdivia* (ex USS *San Bernardino*), de 8.450 toneladas, pudo ser puesto a flote tras 55 días de permanecer varado en un bajo rocoso de la bahía de Pisagua, 194 millas al norte de Iquique. La varada accidental se produjo durante la realización de un ejercicio anfibia. Un fallo de uno de los motores del buque y el fuerte viento y oleaje provocaron que se atravesase, escorando y varando en una zona llena de rocas.

Para reflotar el *Valdivia*, además de los remolcadores de la Marina chilena, se contó con la ayuda de ingenieros navales de los Estados Unidos y de la industria privada, que proporcionaron palas mecánicas y retroexcavadoras. La maniobra de la puesta a flote se basó fundamentalmente en la tracción por parte de los remolcadores, y el vaciado del terreno para construir una piscina artificial aprovechando las mareas altas.

La LST *Valdivia* se adquirió a la Marina estadounidense el 30 de septiembre de 1995, por una suma de 10 millones de dólares, efectuándose la ceremonia de entrega en la base naval de San Diego.

Estados Unidos

El portaaviones del futuro.—El *Naval Sea Systems Command* (NAVSEA) prevé asignar a lo largo de los próximos meses diferentes contratos para los estudios conceptuales y de producción relativos al portaaviones de nueva generación, identificado como CVX. El proyecto, que deberá estar finalizado con la antelación suficiente para iniciar su construcción en el año fiscal del 2006, de forma que el buque entre en servicio en el 2013, prevé como base de partida un desplazamiento, entre 40.000 toneladas, es decir, similar al buque de asalto anfibia *Tarawa*, y las 100.000 del *Ronald Reagan* (CVN 76), y su propulsión no ha de ser necesariamente nuclear. Otro dato es la propuesta de incluir un nuevo concepto de puente y cubierta de vuelo, algo fundamental a la hora de realizar un diseño diferente.



Capacidad anti TBM.—La Marina norteamericana ha demostrado recientemente que es capaz de interceptar y destruir en vuelo un misil balístico de

teatro (TBM). El éxito de esta interceptación, por medio de un misil Standard contra un misil táctico Lance, abre una nueva era en el ámbito de la defensa contra los misiles de teatro. De hecho, aprovechando las características del sistema de defensa Aegis, la Marina estadounidense podrá proteger de este tipo de misil a la Fuerza de Intervención Rápida propia y aliada. Esta posibilidad está asegurada con la nueva versión del misil Standard, denominada SM-2 Block IVA, cuya entrada en servicio está prevista para 1999. Este nuevo misil está en condiciones de asegurar una protección contra los TBM hasta una altura máxima de 30.000 m y está basado en la versión SM-2 Block IV actualmente en producción, que dota a las unidades que cuentan con el sistema Aegis y el lanzador vertical Mk-41 Strike Module. Los cruceros *Lake Eire* (CG-70) y *Port Royal* (CGG-73), basados en Pearl Harbor, serán las dos primeras unidades en sufrir las modificaciones necesarias para contar con el nuevo misil SM-2 Block IVA.



Terminales de satélites para submarinos.—El Space and Naval Systems Command ha adjudicado a la compañía Raytheon el contrato para suministrar terminales satélites multibanda de gran capacidad de transmisión de datos para instalar en medio centenar de submarinos nucleares. El contrato, que prevé el suministro inicial de una antena para el periscopio y un tranceptor para las pruebas de mar, debe conducir a la producción de 54 terminales, más unos cuantos equipos de reserva. Estos nuevos equipos permitirán a los submarinos disponer de un sistema de comunicaciones por satélite con gran capacidad de transmisión, tanto en fonía como de datos en las bandas X y EHF. Estos terminales podrán interconectarse con satélites militares y civiles, como el Intelsat, Milstar, DSCS, NATO y Skynet.



Nuevo jefe de la Junta de Jefes de Estado Mayor.—El presidente Clinton ha nominado al teniente general Henry Shelton, comandante del Mando de Operaciones Especiales (SOCOM), como próximo jefe de la Junta de Jefes de Estado Mayor (JCS). El general Shelton se convierte así en el primer oficial de operaciones especiales que ocupa la cúpula militar estadounidense. Los analistas militares creen que la experiencia de Shelton en guerra no convencional y en operaciones con unidades pequeñas será muy valiosa para el Departamento de Defensa, que está intentando adaptarse a los conflictos que han seguido a la guerra fría. El general Shelton dirigió en 1994 la operación de pacificación de Haití, ha sido comandante de la 82.^a División Aerotransportada, y el XVIII Cuerpo de Ejército Aerotransportado. Durante la guerra del Golfo fue el jefe de operaciones de la 101.^a División Aerotransportada y parti-

ció también con su compañía de operaciones especiales en la guerra del Vietnam. El general Shelton sucede al general Shalikasvili, que a su vez también relevó a un general del Ejército de Tierra, Colin Powell, por lo que el presidente Clinton no ha seguido, nuevamente, el tradicional turno entre oficiales generales de los tres ejércitos.

J. M. T. R.

Finlandia

Nuevo patrullero.—La empresa Finnyards Ltd. ha sido la adjudicataria de un contrato para la construcción del patrullero *Rauma 2000* para la Marina de Finlandia, que deberá ser entregado en el verano de 1998.

El desplazamiento del nuevo buque será de 200 toneladas y sus dimensiones 50 m de eslora, ocho de manga y dos de calado. Sus misiones principales serán la de patrullero de superficie y lanzamisiles.

El armamento estará compuesto de seis misiles superficie-superficie RBS 15, un cañón de 40 mm en la cubierta proel y uno de 23 mm a popa; este último puede ser sustituido por lanzamisiles tipo Mistral. Asimismo, tendrá capacidad para efectuar minado y ASW con un sonar de profundidad variable.

El casco será de aluminio y la superestructura incorporará materiales ligeros con capacidad de absorción radar y aislamiento térmico. Para reducir la firma IR, los gases de exhaustación de los motores principales y auxiliares tendrán salida bajo la superficie. Estará también equipado con *degaussing* para reducir su firma magnética.

La propulsión constará de dos cámaras independientes con un motor diesel MTU 16V 538 TB93, un motor auxiliar Scania 11DSJGM y un propulsor de chorro KaMeWa cada una. La velocidad máxima será de 33 nudos.

Los astilleros Finnyards se han especializado en la construcción de buques de aluminio. Entre las últimas construcciones del astillero cabe reseñar dos rompehielos para el Departamento de Navegación de Finlandia y dos combiferries de pasajeros y carga, *Robin Hood* y *Nils Dacke*, para la empresa alemana TT Line. También han diseñado los trasbordadores *Stena HSS 1500*, que se han convertido en los mayores buques de aluminio del mundo.

Ha diseñado un nuevo dique que le permite la construcción de buques hasta de 150.000 toneladas de peso muerto (su límite anterior era 50.000 toneladas) y está previsto que se cubra en el futuro para permitir el trabajo todo tiempo.

El patrullero *Rauma 2000* será probablemente el primero de otra serie de cuatro para completar los clase *Rauma* que ya entraron en servicio entre los años 1990 y 1992.

A. P. P.

Francia

Botadura de una fragata.—La fragata *Aconit*, cuarta de la generación de buques furtivos de la clase *La Fayette*, ha sido botada en Lorient el pasado 8 de junio. Como las tres fragatas de esta serie que ya han entrado en servicio, la *Aconit* está concebida para participar en situaciones de crisis fuera de Europa, para hacer respetar los intereses franceses donde puedan ser amenazados. Su cometido principal es la guerra de superficie. Su nombre ha sido heredado de una fragata antisubmarina, que entró en servicio en 1973 y fue retirada en 1997, aunque la primera unidad en llevar este nombre fue una corbeta de las fuerzas navales francesas libres en la segunda guerra mundial. La fragata *Aconit* se unirá a la Fuerza de Acción Naval en Tolón en 1998.

Georgia

Nuevos cometidos para la Marina de Guerra.—La Marina georgiana ha relevado a la rusa en el cometido de patrullar sus aguas costeras y las fronteras marítimas. La Marina de Georgia tiene su cuartel general en la capital, Tiflis, y dispone de una única base naval, Poti. En los últimos años ha heredado de la rusa una veintena de unidades navales menores, siete de ellas auxiliares. Entre los buques con cierto valor militar se encuentran dos corbetas clase *Grisha*, nueve patrulleros clase *Stenka*, tres hidroalas clase *Maravey* y uno clase *Turya*, aunque, de acuerdo con informaciones recibidas, al menos la mitad de estos buques no se encuentran en condiciones de navegar.

Noruega

Un sucesor para el misil Penguin.—El ministerio de Defensa noruego ha adjudicado a la sociedad Kongsberg Gruppe, S. A., un contrato para el desarrollo inicial de un misil antibuque, destinado a sustituir al *Penguin* en el año 2003. El nuevo misil, dispondrá de una mayor autonomía que su predecesor y estará propulsado por combustible sólido. El *Penguin* se encuentra actualmente en la Marina noruega, donde dota a las fragatas clase *Oslo* y a los patrulleros lanzamisiles clase *Hauk* y *Storm*. En la fuerza aérea se encuentra en servicio en los aviones F-16 y P-3N. En la Marina de los Estados Unidos equipa a los helicópteros SH-60 *Seahawk*, y en la griega a los S-70B6.

OTAN

Nuevo SACEUR.—El teniente general Wesley Clark, del Ejército de los Estados Unidos, ha relevado al de su mismo empleo y nacionalidad, George Joulwan, como comandante supremo aliado de Europa (SACEUR).

El nombramiento siguió a su confirmación por el Senado como comandante en jefe del Mando Europeo de los Estados Unidos (EUCOM). El general Clark, procedente del arma acorazada, había sido previamente comandante aliado del Sur de Europa (CINCSOUTH), destino en el que dirigió las negociaciones militares en Bosnia-Herzegovina, que terminaron con la firma de un tratado en Dayton (Ohio). Partidario decidido de la ampliación de la OTAN hacia el Este, ha declarado públicamente que todos los gastos adicionales en este sentido serán pequeños en comparación con los beneficios a largo plazo que proporcionará la estabilidad europea. El general Clark ha sido comandante del Centro Nacional de Adiestramiento en Fort Irwin, California, y director de Planes Estratégicos en el Estado Mayor Conjunto.

Países Bajos

Mamparos resistentes a las explosiones.—La nueva clase de fragatas *De Zeven Provinciën*, tipo LCF, de defensa aérea y mando, contarán con mamparos desarrollados para soportar la explosión y fragmentación de proyectiles. Estos mamparos dividirán a las fragatas en siete compartimentos estancos y autónomos. Denominado PriMa, el mamparo ha sido desarrollado entre la Marina holandesa y los laboratorios TNO-PML de La Haya, para aumentar la supervivencia del buque en caso de impacto. A diferencia de otros mamparos, el PriMa está unido por una conexión flexible a la cubierta superior e inferior y a los costados, haciendo que, en caso de impacto, el mamparo se comporte como una membrana en lugar de una estructura rígida. Una atención especial se ha dado dada a las puertas y sus marcos existentes en el mamparo, que deben ser igualmente resistentes a las explosiones. La construcción de las cuatro fragatas tipo LCF está prevista que comience en septiembre de 1998.

Reino Unido

Sistema láser antimisil.—El Ministerio de Defensa está estudiando un sistema láser antimisil para ser instalado en los buques de la Marina británica en sustitución del CIWS Vulcan Phalanx. La particularidad de este nuevo sistema estriba en dañar o destruir el sistema de guiado electrónico o de infrarrojos del misil atacante. El programa, que prevé que el sistema esté operativo en el año 2005, ha interesado a la compañía Hughes, que se encuentra desarrollando un sistema similar para la Marina de los Estados Unidos, para sustituir igualmente al Vulcan Phalanx. La Marina británica ya cuenta con un sistema láser de primera generación que fue utilizado en los años 80 durante el conflicto de las Malvinas.

Nuevos submarinos nucleares de ataque.—El Ministerio de Defensa británico ha concedido a la firma GEC-Marconi un contrato por un importe de 500.000 millones de pesetas, para la construcción de tres submarinos nucleares de ataque clase *Astute*. Estos tres buques, también conocidos como *Trafalgar* 2.^a Serie, estarán operativos a partir del año 2005 para reemplazar a la clase *Swiftsure*, que entró en servicio entre 1974 y 1981, por lo que el Ministerio de Defensa prevé ampliar este pedido inicial en dos unidades más.

Los *Astute*, de 6.000 toneladas, serán más rápidos y silenciosos que los *Trafalgar*, y su reactor nuclear PWR-2 no necesitará ser recargado en los 25/30 años que permanezca activo. Cada submarino llevará un total de 36 armas, entre torpedos *Spearfish* y misiles *Harpoon* y *Tomahawk*, disponiendo de cinco tubos para su lanzamiento.



Equipo respiratorio discreto para buceadores de combate.—La Infantería de Marina británica ha realizado un pedido de 40 equipos respiratorios de la firma *Divex* en sus variantes para buceadores de combate y desactivadores de explosivos, con una profundidad de utilización máxima de 40 y 100 m, respectivamente. A su vez, la Marina de Malasia recibirá otros 85 equipos, una vez finalizadas las pruebas con seis prototipos del *Divex*, que se están evaluando también por la Marina de los Estados Unidos para sustituir al *MK16 CDBA* (*Controlled Demand Breathing Apparatus*) actualmente en uso, pero que es considerablemente más voluminoso. El *Divex* incorpora una serie de innovaciones en su diseño para mejorar su comportamiento en el aspecto operativo y de seguridad, consiguiendo al mismo tiempo un volumen más reducido que permita un fácil control de la flotabilidad junto con un diseño discreto o furtivo. Su autonomía es de cuatro horas para un ritmo de respiración de 35 litros por minuto.

Rusia

Nuevo submarino balístico.—Los astilleros *Sevmashpredpriyatiye* de *Severodvinsk* han construido el primer anillo del submarino balístico nuclear *Yuriy Dolgorukij*, primera unidad de la clase *Borej*, conocida también con la denominación *Proyecto 935*. De este submarino, perteneciente a una clase que toma el nombre de un viento gélido (boreal), se conoce de momento bastante poco, aunque se sabe que tendrá un desplazamiento inferior a los *Typhoon* o *Proyecto 941*, y es muy posible que cuente con los misiles balísticos *SS-NX-28* o *R-39 UTKh*, de acuerdo con la denominación rusa. El nuevo submarino lleva el nombre del príncipe que en el año 1147 fundó la ciudad de Moscú, y ha sido proyectado por los ingenieros navales de *Rubin*. Su entrada en servi-

cio, salvo que se presenten problemas de financiación, está prevista para el año 2002, aunque de acuerdo con los observadores internacionales se cree que no podrá estar totalmente operativo hasta el 2005.



Modernización del crucero «Moskva».—Los astilleros ucranianos Kommuna 61, de Nikolayev, continúan con los trabajos de modernización del crucero *Moskva*, ex *Slava*, primera unidad de la clase homónima *Proyecto 1164*. Las obras comenzaron en 1991 y deberán finalizar en 1997, permitiendo así a este crucero volver al servicio activo cuando la ciudad de Moscú celebre su 850 aniversario. De acuerdo con los periódicos rusos, el propio ayuntamiento de la capital rusa ha contribuido económicamente a la consecución de las obras con una suma próxima a los 300 millones de pesetas.



Reducción de la Flota del Pacífico.—Dada la incidencia que la crisis económica rusa tiene en sus fuerzas armadas, el comandante en jefe de la Flota del Pacífico ha confirmado que en los últimos cinco años los efectivos bajo su mando han sufrido una reducción próxima al 60 por 100, con el resultado de que de las 355 unidades de combate con que contaba en 1992 ha pasado a las 140 de 1997, sin que de momento sepa dónde estará el punto de inflexión, ante el reciente anuncio, dado por el presidente Boris Yeltsin, de pasar de unas fuerzas armadas de 1.700.000 hombres a unos efectivos de 1.200.000 para el año 2000, lo que implica una reducción del 30 por 100 del potencial humano.



Nuevo cohete ASW.—El Instituto Moscovita de Alta Tecnología ha desarrollado para la exportación un cohete ASW, denominado *Medvedka*, que ha estado en fase experimental a bordo de hidroalas de la Marina rusa desde 1993. El *Medvedka*, conocido también como *Grillotalpa*, consta de uno o dos lanzadores, que pueden contener cuatro u ocho cohetes y un sistema de control de fuego. El sistema completo, con ocho cohetes, pesa 19,4 toneladas, permitiendo su instalación en buques de 300 toneladas de desplazamiento. El cohete pesa 800 kg, tiene 5,5 m de longitud y 40 cm de diámetro pudiendo transportar un torpedo ligero Tipo 40. Su alcance máximo es de 20 km, y puede atacar submarinos en inmersión desde 15 hasta 500 m de cota.

J. M. T. R.

Suecia

Exportaciones de los patrulleros suecos «Combat 90H» y «SRC 90E».— A primeros de 1997 la empresa sueca Storebro Royal Cruiser anunció el contrato de dos nuevas versiones del patrullero *SRC 90E* para el servicio de aduanas chino y de trece más (preparados como ambulancias) para el servicio de la artillería de costa sueca.

Paralelamente, el astillero sueco Dockstavavet comenzaba la construcción del patrullero *Combat 90H* para Malasia.

El *SRC 90E* tiene una eslora total de 11,8 m, 2,9 m de manga, 0,7 m de calado y desplaza nueve toneladas a plena carga. Está construido con casco en V de fibra de carbono y polivinilo. La propulsión consta de un motor diesel Scania DSI 14-625 y una turbina de chorro FF-Jet 410 que le permite una velocidad superior a los 40 nudos.

El *Combat 90H* es de eslora superior al anterior y desplaza 19 toneladas a plena carga. Está propulsado por dos motores diesel Scania DSI 14-625 y dos turbinas FF-Jet 410. Su casco está construido en aluminio. Este modelo está también en construcción para la Marina noruega.

A. P. P.

MARINA MERCANTE

Asamblea General de ANAVE

A principios del pasado verano se celebró la XX Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), que fue presidida por el ministro de Fomento, señor Arias Salgado. El presidente saliente de dicha asociación, nuestro compañero don Carlos Barreda, pronunció un discurso, del que resumimos los principales puntos:

- En 1995 la flota mercante española había bajado en la valoración mundial del puesto duodécimo al cuadragésimo sexto.
- En el futuro, a corto y medio plazo, el sector naviero tiene que hacer frente a dos retos principales:

- La liberación del cabotaje el 1-1-1999.
- La renovación de la flota.

• Para hacer frente a estos dos retos es preciso llevar a cabo un plan completo de acciones que incluya medidas tanto de las empresas navieras como por parte del Estado. En consecuencia, ANAVE presenta una serie de propuestas completas a este respecto:

— El establecimiento de un grupo de trabajo entre los ministerios implicados para buscar soluciones factibles a la renovación de la flota.

— Modificación del artículo 40 de la Ley de Puertos para que las empresas navieras estén representadas en los Consejos de Administración de los Puertos.

— Agilización de varios asuntos que se encuentran en curso en el ministerio de Fomento.

— Por último, conservación de los activos de las empresas que se van a privatizar bajo control efectivo español.

A estas peticiones contestó el ministro de Fomento en los términos que resumimos a continuación:

- Al hacer una evaluación de los años anteriores se observa una fuerte pérdida de efectivos de todo tipo. Esto es grave, pero más grave es el desconocimiento de este problema por parte de la sociedad española.
- Compromiso de promover para el próximo año en el Congreso de los Diputados un debate parlamentario sobre la situación de la Marina Mercante española. En su momento, se procederá a autorizar el acceso al Registro Especial de Canarias a todos los buques.
- Compromiso personal y en nombre del gobierno de prestar especial atención a la Marina Mercante por las circunstancias en las que se encuentra.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Descenso en España

Según publica la revista «Mar», la construcción naval española ha descendido en un 18 por 100. Durante 1996, los astilleros españoles contrataron un total de 65 buques, nueve más que los realizados el año anterior, pero a pesar de ello el ejercicio registró una caída del 18 por 100 de CGT frente a 1995. El principal mercado fue el de la exportación, a donde se destinaron 37 del total de buques contratados. El liderazgo de los armadores extranjeros es algo generalizado en los últimos años, ante la fuerte atonía del mercado nacional.

Aunque ahora ha aumentado el número de contrataciones de nuevos barcos en los astilleros españoles, ha disminuido la capacidad de los mismos. Las caídas más importantes, medidas en GT, se han producido en la demanda de pesqueros para armadores extranjeros (un 74 por ciento) y la contracción producida en el segmento de mercantes nacionales.

Las previsiones para este año han respondido al optimismo con que fueron abordadas, debido fundamentalmente a la prórroga de ayudas, y a la previsible puesta en marcha de un fondo de garantías con apoyo estatal que posibilitaría la construcción de nuevas unidades y la reconstrucción de la Marina Mercante.

J. L. T.

Estudios de la OCDE sobre la construcción naval

Según estudios de la OCDE, entre 1994 y el 2000, la capacidad de construcción naval aumentará del 16 al 24 por 100, mientras que la demanda no la seguirá, registrando un descenso a partir del año 2000, con todas las consecuencias que ello lleva consigo. La construcción naval en los astilleros de los países de la OCDE se ha caracterizado en los seis últimos años por un crecimiento de su capacidad, que ha motivado un descenso de los precios mundiales, indicado también como consecuencia del comercio ultramarino: el reemplazo de los buques de nivel inferior y el temor del hundimiento de los precios de construcción consecuente a la supresión de las ayudas a la misma.

Según el boletín de ANAVE, en 1991 la construcción naval en las naciones de la OCDE fue del 85,1 por 100, y en 1996 los astilleros entregaron el 88 por 100 del total mundial.

China es el único país no perteneciente a la OCDE que ha aumentado su cartera de pedidos. Desde 1996 ha representado el 3,7 por 100 de la producción mundial.

J. L. T.

Actividades del astillero ferrolano Astafersa

El día 28 de agosto se procedió en los astilleros ferrolanos Astafersa (en La Graña) a la botadura del pesquero *Messina* para la Societé Camerunaise de Leasing Maritime, S. A. (SCLM).

El pesquero desplaza 135 toneladas, y tiene una eslora de 27,5 m, 7,2 m de manga y 3,25 m de calado. Su planta propulsora le permite desarrollar una velocidad de 9 nudos. Tiene capacidad para congelar cinco toneladas diarias y su bodega tiene capacidad para 125 m³. Su dotación será de 15 hombres.

Este buque forma parte de una primera serie de cinco pesqueros que construye Astafersa como parte de un encargo total de veinte, que es compartido con otros astilleros como el vigués Freire.

En la actualidad se está negociando la posibilidad de construir otras dos series de quince pesqueros para Camerún, que serían también construidos entre varios astilleros para reparto de las horas de trabajo.

A. P. P.

Actividades de los astilleros gaditanos AESA

En el mes de agosto se ha botado en la factoría de Astilleros Españoles en Puerto Real la plataforma petrolífera *Petrobras 26*.

Esta construcción, dentro del campo *off-shore*, procede de la transformación del petrolero japonés *Cairu*. Su destino será el campo petrolífero Marlin, en aguas brasileñas, frente a Río de Janeiro. Está preparada para la extracción de hasta 100.000 barriles de petróleo diarios.

La construcción de esta plataforma en Cádiz ha supuesto una polémica en la factoría de Astano, por considerar ésta que la construcción entra dentro de su segmento de mercado y que ya el astillero gaditano fue elegido, durante la reconversión naval, para la construcción de barcos en detrimento del astillero gallego.

A. P. P.

MARINA DE PESCA

Indemnización a pesqueros españoles

Un tribunal de justicia de Londres ha reconocido el derecho de 97 pesqueros españoles a recibir indemnizaciones del gobierno británico por los perjuicios ocasionados tras la prohibición de faenar en sus aguas, según una noticia aparecida en el diario madrileño «ABC».

Estos pesqueros, que faenaban bajo bandera británica, tuvieron que permanecer amarrados entre mayo de 1989 y julio de 1990, en aplicación de la denominada *Merchant Shipping Act*, que prohibía pescar en sus aguas a los barcos que no fueran al menos en un 75 por 100 de propiedad británica. Esta ley fue suprimida dos años más tarde tras un dictamen del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que falló en contra del gobierno británico por considerar que esta legislación incumplía las reglas comunitarias. El ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación español ha expresado su satisfacción por el fallo, ya que reconoce el derecho de los empresarios españoles a ser compensados, y aunque en la sentencia no se especifica la cuantía de las indemnizaciones, es un paso importante para resolver este asunto; ahora los armadores de los pesqueros españoles tendrán que demostrar el daño que les supuso la

aplicación de esta ley para poder cobrar las indemnizaciones. Por otra parte, desde el ministerio británico de Agricultura se asegura que el gobierno de Londres estudiará este fallo para presentar el correspondiente recurso.

Hagamos una breve anotación histórica. La presencia de los armadores españoles en el Reino Unido a través de empresas conjuntas se remonta a la década de los ochenta. Frente a la situación nada fácil de España para colocar barcos en otros caladeros, existían mecanismos legales para instalarse en el Reino Unido, exportando los barcos españoles a sociedades conjuntas, a la vez que los propios armadores ingleses tenían en venta una parte de su flota. De acuerdo con ello, los armadores españoles lograron en el Reino Unido que sus barcos pescasen como ingleses, con cuotas de ese país, mientras que las descargas se hacían en España, nación consumidora. A raíz del ingreso de España en la Unión Europea, y viendo las posibilidades de mercado para los productos de la pesca que ofrecía España, el Reino Unido comenzó su ofensiva contra la actividad de estos barcos. En esta línea de actuación, en abril de 1989, las autoridades británicas promulgaron la Merchant Shipping Act, antes citada, para que las cuotas pasaran a manos de armadores ingleses, los mismos que las vendieron, y a buen precio, cuando no era negocio para ellos.

J. L. T.

ECOLOGÍA MARINA

Recuperación de vertidos

Según una información aparecida en la revista «Ingeniería Naval», durante 1996 las compañías, miembros de la Unión de Salvamento Internacional (ISU), proporcionaron asistencia de salvamento a 169 buques. Los equipos de salvamento respondieron a colisiones, incendios, fallos estructurales y otros accidentes marinos, evitando en la mayor parte de los casos incidentes importantes de contaminación marina. El informe de la Prevención de la Contaminación redactado por la ISU, muestra que estas operaciones hicieron posible la recuperación de casi dos millones de toneladas de petróleo, productos químicos y combustibles, que podían haber contaminado los océanos y líneas de costa sin la intervención de las unidades de salvamento.

La cantidad total de productos contaminantes potenciales recuperados en 1996 incluye 1,75 millones de toneladas de crudo, casi 62.000 toneladas de productos químicos y más de 58.000 toneladas de combustibles. La recuperación de crudo es equivalente a más de 20 derrames del tamaño del petrolero *Braer*, que varó en las Shetlands en 1993 y dio lugar a la pérdida de 85.000 toneladas de crudo.

La ISU realizó en 1994 el primer estudio sobre prevención de la contaminación. En el periodo de 1994 a 1996 los buques de salvamento de la Unión de Salvamento Internacional prestaron asistencia en 436 accidentes de buques, realizaron 65 operaciones de transferencia de buque a buque y recuperaron casi cinco millones de toneladas de productos químicos peligrosos. Las operaciones de transferencia buque a buque (STS) realizadas durante el pasado año implicaron a los petroleros *Galp Funchal*, desde el que se transfirieron 300.000 toneladas de crudo, y *Kraka* con 345.000 toneladas de crudo. Ambos casos ocurrieron en aguas de África del Sur.

J. L. T.

CIENCIA Y TECNOLOGÍA

Estudio sísmico en Galicia

Durante los últimos meses Galicia, y en especial la zona entre Becerreá y Sarria, de la provincia de Lugo, está de continua actualidad por la creciente actividad sísmica, que en algunas ocasiones ha llegado a despertar alarma entre la población.

Durante el verano de 1997 científicos de la Universidad Complutense y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, con la colaboración del Instituto Geográfico Nacional y la Rice University de Texas han realizado trabajos de investigación para determinar la estructura de la litosfera gallega. En estos trabajos participa el buque oceanográfico de los Estados Unidos *Maurice Ewing*, preparado para generar frentes de ondas de pequeña amplitud que se registran en tierra por estaciones sismográficas de alta sensibilidad y por una red de sismómetros marinos. En tierra se ha dispuesto una red de 40 estaciones sísmicas portátiles, que sumadas a las de la red sísmica nacional registran los datos necesarios para acometer el estudio de la litosfera gallega. Con estos datos se podrá determinar la posible existencia de fallas y su relación con el aumento de la actividad sísmica en Galicia.

A. P. P.

Nuevos tipos de vehículos para la caza de minas

Los vehículos cazaminas operados por control remoto (ROV, *Remotely Operated Vehicle*) son dotación habitual de la práctica totalidad de los buques cazaminas actualmente en servicio. Para complementarlos están en estudio diversos prototipos en dos campos diferenciados: por una parte los que actua-

rán con total independencia de la plataforma principal y, por otra, los sistemas desechables de neutralización de minas.

Los vehículos independientes (UUV, *Untethered Unmanned Vehicle*) llevan incluidos los medios propulsores y las fuentes de energía. Su total autonomía de la plataforma lanzadora permite a ésta mantenerse fuera del área peligrosa y con total libertad de movimientos. Pueden ser lanzados por cualquier plataforma, incluidos submarinos, mientras que los ROVs necesitan contar con una plataforma madre con aparejos y equipos para su guiado. Los UUVs serán más complicados internamente por la necesidad de llevar un adecuado sistema de control y navegación, así como de un sistema de adquisición y transmisión de los datos obtenidos.

La Marina de los Estados Unidos estudia dos programas de UUVs. El sistema de reconocimiento de minas a corto plazo (NMRS, *Near-term Mine Reconnaissance System*) está en manos de la compañía Northrop Grumman y el prototipo entrará en pruebas durante 1998. Estará equipado con un sonar con capacidad de barrido frontal y lateral basado en el actual AQS-14 de los helicópteros MCM; su diámetro exterior será de 54 cm para que pueda ser lanzado desde submarinos SSN, su longitud es de 5,23 m y debe ser capaz de operar en aguas profundas y en aguas restringidas. Su velocidad será entre cuatro y seis nudos, con cinco horas de autonomía.

El sistema de reconocimiento de minas a largo plazo (LMRS, *Long-term Mine Reconnaissance System*) debe entrar en servicio seis años después de NMRS y se tratará de un vehículo con muchas más capacidades. Debe poder adquirir, procesar y transmitir los datos obtenidos a otras unidades de la flota vía circuitos standard de los SSN. Su radio de acción será de 120 millas y su autonomía de 40-48 horas, lo que supone la necesidad de baterías de gran capacidad e incrementar su longitud hasta los 6,1 metros.

La aplicación futura de los UUVs no se reduce al campo de las MCM, sino que podrán emplearse en misiones de vigilancia, inteligencia y oceanografía táctica.

Los sistemas desechables de neutralización de minas (EMDW, *Expendable Mine Disposal Weapons*) son más pequeños, ligeros y baratos que los ROVs, y permiten una limpieza más rápida de los campos minados. La explosión de la mina dañará el EMDW, pero a bordo se cuenta con número suficiente para continuar la limpieza del campo. Con los ROVs actuales es necesario alejarse a distancia segura una vez depositada la carga de neutralización para que el ROV no sea dañado, y los buques MCM actuales sólo tienen capacidad para dos ROVs.

Del tipo EMDW la Marina noruega tiene en pruebas el sistema Minesniper, la empresa GEC-Marconi desarrolla el Archerfish, la empresa Whitehead Alenia el minitorpedo A.200 y la empresa alemana STN Atlas Elektronik los Seawolf y Seafox.

El sistema Minesniper es efectivo contra minas enterradas o de fondo. La destrucción se lleva a cabo mediante una carga. Además de la mayor rapidez

en la limpieza de los campos minados, este tipo de armas puede suponer un cambio en los diseños de los buques MCM. Aunque estas armas son de tamaño similar a las actuales cargas standard OTAN, las desechables contienen menos explosivo, son más ligeras y pueden manejarse y almacenarse con mayor facilidad y seguridad. Al ser su peso considerablemente menor a la actual combinación de carga-ROV, pueden ser lanzadas desde pequeñas embarcaciones o embarcaciones de fortuna. El peso de las cargas actuales (130 kg) limita a dos la cantidad que puede transportar un ROV; además, muchas de las minas actuales están preparadas para soportar una explosión en sus proximidades sin quedar neutralizadas. Para superar este problema es necesario una especie de torpedo perforante que penetre la carcasa de la mina y posteriormente produzca la explosión. Estas armas pueden llevarse hasta las proximidades de la mina mediante un guiado acústico y emplear una cámara de televisión para la aproximación final a la mina blanco.

Para no quedarse atrás, las empresas constructoras de ROVs están perfeccionando sus equipos. Uno de los ROVs más extendido en todas las Marinas es el PAP-104 de la empresa ECA, que actualmente está en la versión Mk-5, según los requerimientos de la Marina británica. ECA diseña un sistema de neutralización desechable para ser empleado desde el PAP-104: se trata de un pequeño vehículo guiado por cable desde el PAP con capacidad para colocar el explosivo en contacto directo con la mina blanco, lo que permite la neutralización de las minas de orínque sin necesidad de cortar éste previamente. La empresa está ofreciendo una serie de mejoras para la actualización de los PAP-104 Mk-3 y Mk-4 en servicio en muchas Marinas.

Otro de los ROVs en servicio es el Gaymarine Pluto, del que existen tres versiones: una con batería interna y cable de control de 500 m; otra con batería interna y cable de control de fibra óptica de 3.000 m, y una versión con fuente de alimentación en el buque y cable de control y alimentación de 500 m. Estas versiones han sido mejoradas por el Pluto Plus, que tiene un cable de control de fibra óptica de dos kilómetros, velocidad hasta siete nudos y doble capacidad de batería.

También la empresa Bofors Underwater Systems ha desarrollado el ROV Double Eagle, que ha sido elegido para equipar los patrulleros daneses de la clase *Flyvefisker* y los cazaminas costeros australianos de la clase *Huon*. Tiene capacidad para una carga de 50 kg, su velocidad es de cinco nudos y puede operar hasta 500 m de profundidad.

Los ROVs no han alcanzado todavía un desarrollo total, y los UUVs y EMDW están dando sus primeros pasos. Por tanto, hay que suponer que los buques MCM mantendrán una combinación de los tres sistemas, lo que les permitirá reducir sus tiempos de operación para la limpieza de los campos minados. A ello contribuirá también la nueva generación de sonares de profundidad variable para la caza de minas.

A. P. P.

CULTURA NAVAL

Donación de un cuadro al Monasterio de Yuste

José Luis Hernández Pasquín, oficial de la Armada y pintor marinista, ha donado al monasterio de San Jerónimo de Yuste un cuadro del crucero protegido *Emperador Carlos V*. Se trata de una acuarela de 70 por 90 cm. mostrando al crucero integrado en la escuadra de reserva del almirante Cámara, durante el tránsito de Cádiz a Suez entre los días 16 de junio y 1 de julio de 1898.

Con esta donación, realizada el pasado 11 de julio, se pretende perpetuar en el histórico monasterio, última morada de Carlos V, la memoria del buque de la Armada que llevó en sus aletas el nombre del egregio emperador y que vio frustrada su intervención en las Filipinas en el año 1898.

La composición aviva el recuerdo de aquella agrupación de nuestra Armada con el *Carlos V* como protagonista, visto por el través de babor mostrando sus característicos rasgos: su proa de espolón y artillería pesada «González Hontoria», además de sus tres esbeltas chimeneas guindadas con suave caída a popa. Sus gálibos responden al estudio de un cuadro de época de Monleón, y los esquemas y bibliografía recogida por Aguilera y Elías en «Buques de guerra españoles 1885-1971», de la Editorial San Martín, documentación facilitada por el Museo Naval.



Por parte del monasterio recibió la obra el prior de la comunidad de los Jerónimos, fray Rafael Calado Guerrero, quien agradeció vivamente al autor en su nombre y en el de la Comunidad el cuadro donado.

J. L. H. P.

Exposición pictórica

El 7 de agosto se celebró en Cedeira la inauguración de la Sala Municipal «Áncora», patrocinada por la Fundación Municipal Villabrilie. Para el acto se presentó una importante exposición de pinturas del Grupo Ancla, a la que concurrieron los más distinguidos pintores de este grupo: Miguel Fernández, Diego Ruiz, Rafael Romero, Carlos Barcón, José A. Estévez Ons, Leopoldo Núñez de Prado, Juan J. Rodríguez Soto, Antonio García, Arturo Filgueira, Luis Garrido, Pastor Costa, Rafael Estrada, Pedro Menchén y Juan J. Ollero.

La exhibición, de la que ofrecemos como muestra la reproducción de una acuarela de Miguel Fernández, fue muy elogiada por el numeroso público asistente.

G. Y.



II Semana del Mar en Cedeira

Del 23 al 27 de julio se celebró en Cedeira (La Coruña) la II Semana del Mar. Dentro del calendario de actos, el día 24 de julio se conmemoró el día de la Marina. Se contó con la participación del patrullero *Tabarca*, en el que muchas personas de la localidad tuvieron ocasión de efectuar su «Bautismo de Mar» durante las salidas que efectuó el buque.

Asimismo, estuvieron presentes en Cedeira varios vehículos anfibios del Tercio Norte, que efectuaron una demostración en la playa de la localidad. Por la tarde se contó con la participación de la banda de cornetas y tambores del Tercio Norte. También se proyectaron diversos vídeos sobre diferentes actividades de la Armada.

Es de destacar la gran aceptación que tuvieron por parte del público las salidas a la mar y visita al *Tabarca* los días 24 y 25.

Entre otras actividades desarrolladas en esta semana hay que destacar la exposición «Mar Vivo», en la que se han exhibido diferentes acuarios con especies marinas de la zona, los recorridos de la ría cedeiresa a bordo del barco *Visión 2*, que tiene el fondo acristalado para poder observar el paisaje marino, y las jornadas de iniciación a la vela que organiza la Federación Gallega de Vela. La semana finalizó con la «fiesta de exaltación del percebe».

A. P. P.

Un millar de personas visitan el *Alcanada*

Más de mil personas visitaron el patrullero *Alcanada*, que representó a la Armada en la XXVII Semana del Mar de Vilanova i la Geltrú (Barcelona).

Declarada de interés turístico-marítimo y única manifestación de estas características que tiene lugar anualmente en España, la Semana del Mar ha incluido este año medio centenar de actos, todos de participación popular, dedicados a divulgar y fomentar las actividades marineras y promocionar el conocimiento del mundo de la mar, especialmente entre la juventud.

La dotación del *Alcanada*, al mando del teniente de navío don Carlos Saura, que participó en el homenaje de las cuatro marinas a los muertos en la mar y en diversos actos de estas jornadas marineras, visitó, entre otros, el Museo de Curiosidades Marineras, que cuenta con destacadas aportaciones de la Marina española.

J. F. H. P.

XXXV Feria de Muestras del Noroeste

El pasado día 18 de julio se inauguró la XXXV Feria de Muestras del Noroeste en el recinto ferial de Punta Arnela-La Malata, en Ferrol.



Patrullero *Alcanada*. Foto: J. H. Huguet Prats.

Como es habitual, la Armada estuvo presente en la muestra con su pabellón permanente, y con la celebración del Día de la Armada el miércoles 23, que contó con la visita a la feria del almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal Antón, acompañado por diversas comisiones de los buques y dependencias de la Zona y de la Flota.

En el exterior del pabellón se desplegó una exposición estática de vehículos y materiales de Infantería de Marina del Tercio Norte y del Regimiento de Artillería Antiaérea número 76.

En una de las salas interiores se expusieron diversos equipos didácticos de la Escuela de Energía y Propulsión (ESEPA), material de seguridad interior, equipos del núcleo de buceo de la Zona y material y armamento de Infantería de Marina.

En la otra sala se exhibían diversos modelos de buques de la Armada y maquetas de diversos tipos de maniobras y aparejos realizados por los alumnos de las Escuelas de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA) (antigua Escuela de Maniobra). Además, diferentes vídeos mostraban la vida en las escuelas y a bordo de nuestras unidades; también hay que destacar un vídeo dedicado a las funciones habituales que desarrolla la Zona Marítima del Cantábrico.

En el pabellón de la Agencia Industrial del Estado, y dentro de la parte correspondiente a la Empresa Nacional «Bazán», podían admirarse dos modelos del LPD *Galicia* y de las nuevas fragatas *F-100*. La muestra permaneció abierta hasta el día 27 de julio.

A. P. P.

DEPORTES

Juegos náuticos intercélticos

El día 20 de agosto tuvo lugar en Ferrol la inauguración de los III Juegos Náuticos Intercélticos. El acto fue presidido por el presidente de la Junta de Galicia, don Manuel Fraga Iribarne, al que acompañaba, entre otras autoridades, el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico Portal Antón.

Esta tercera edición de los juegos recoge el testigo de las anteriores celebradas en Bretaña y País de Gales. Los juegos se han desarrollado en aguas ferrolanas y de la ría de Ares entre el 20 y 25 de agosto, con la participación de mil doscientos deportistas en representación de Irlanda, Bretaña, Escocia, País de Gales, Cornualles, isla de Man, Asturias, norte de Portugal y Galicia.

Durante las competiciones, parte de los deportistas se alojaron en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol y en las Escuelas de la Estación Naval de La Graña.

Se disputaron competiciones de varias modalidades de vela ligera (entre ellas clase *Optimist*, *Láser*, *Mistral One Design*, *420*, *Multiclase*, *J-24*) y de cruceros: *surf*, *body board*, *fun board*, *remo* (yolas, bateles, skiff, doble scull, kayak de mar, kayak surf), piragüismo (K-1) y waterpolo (como deporte de exhibición).

La selección gallega, ganadora de la mitad de las competiciones, se impuso en el cómputo final por delante de Bretaña y País de Gales.

En el acto de clausura se entregó a la delegación de Cornualles un remo, como testigo de relevo para la próxima edición de los Juegos en 1998. El presidente de la Asociación Ferrol 97-99, organizadora de los Juegos, agradeció, entre otros, a la Armada española la colaboración prestada y expresó su deseo de que esta colaboración continúe ante el proyecto de concentración de grandes veleros en Ferrol en 1999, con motivo del último Año Santo Compostelano de este siglo.

A. P. P.

VELA

Regata Menorca-Sant Joan 97, trofeo Alfonso XIII Barcelona-Mahón

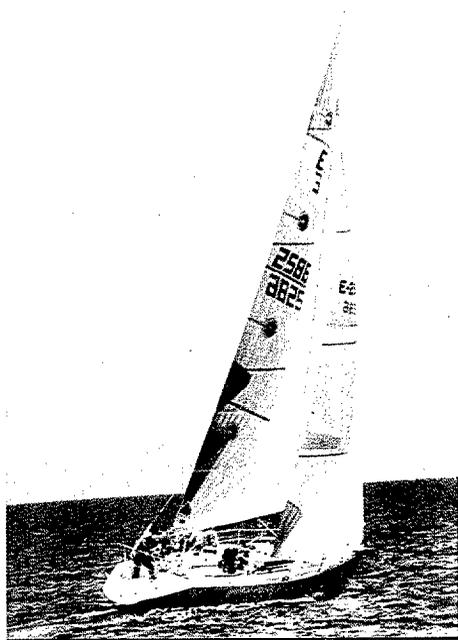
El día 20 de junio, tras un almuerzo en el Real Club Náutico de Barcelona, partió la regata Menorca-Sant Joan rumbo a Mahón.

Tomaron la salida un total de 45 embarcaciones, después de un retraso de media hora debido a la escasa intensidad de viento.

Finalmente, un viento del SW y con una intensidad de 7 a 10 nudos permitió llegar de un solo bordo al cabo Favaritx.

El *Sirius II*, aparejado con mayor, un génova medio y con el contraalmirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui al timón, salió libre de viento y a los pocos minutos se encontraba en cabeza distanciando considerablemente al resto de la flota. Al llegar la noche, los cambios en la intensidad del viento obligaron cambiar varias veces la vela de proa, con el fin de sacar el máximo provecho al barco.

Tras doblar el cabo de Favaritx, ya por la mañana, el viento aumentó considerablemente, y el *Sirius II* perdió el liderato en tiempo real en favor del *Quattordici*, un barco italiano de mayor eslora y, por tanto, favorecido por la mayor intensidad del viento.



Después de una bonita ceñida junto a la costa de Menorca, el *Sirius II* tomó la llegada en el puerto de Mahón sobre las 1400 horas, dando así por finalizada la regata. El *Sirius II* se situó en la tercera posición provisional en tiempo compensado.

El domingo tuvo lugar la segunda prueba, el trofeo Port de Mahón, que se celebró dentro del puerto.

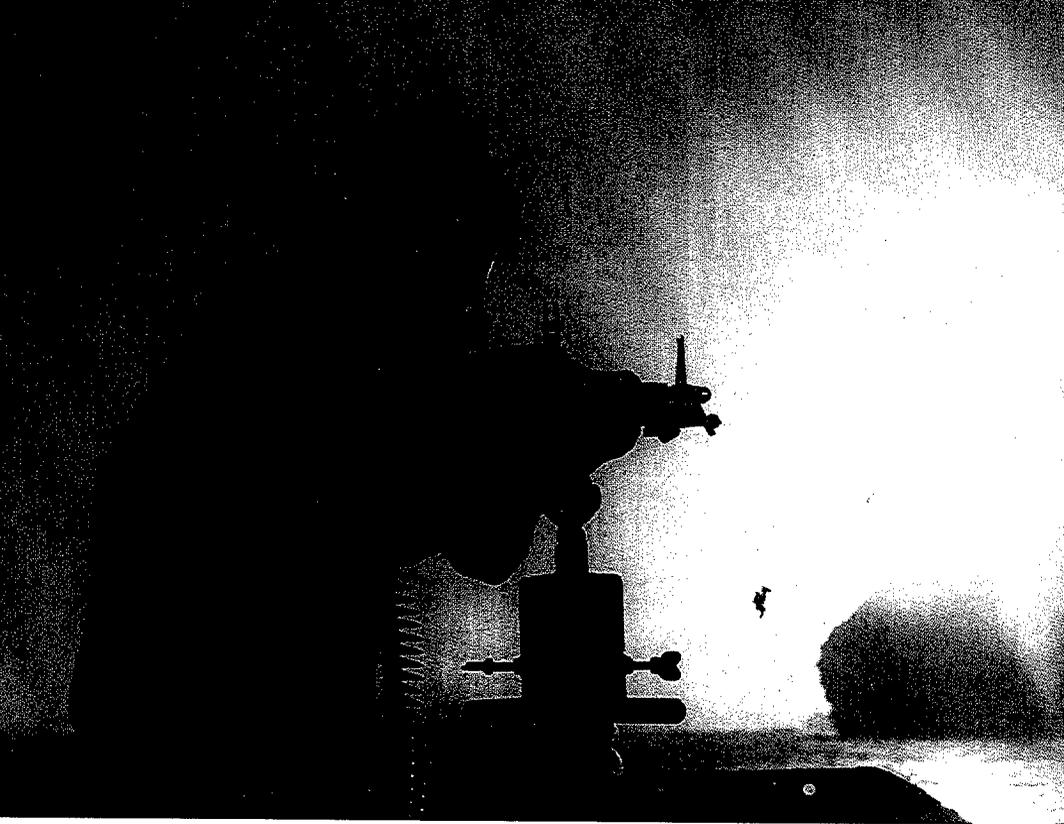
El viento del Norte que soplaba facilitó que el recorrido se pudiera realizar en un solo bordo por tramo. El *Sirius II*, de nuevo con don Marcial a la caña, realizó una buena regata, que le permitió finalizar el trofeo en segundo lugar de la clasificación general tras las dos pruebas.

Por la tarde se celebró el reparto de premios, durante el cual la organización ofreció a las tripulaciones una cena y una fiesta en las instalaciones del Club Náutico de Mahón.

Ya de madrugada, el *Sirius II* partió de Mahón con rumbo a la Comisión Naval de Regatas de Palma, llegando el día 23 de junio a la puesta de sol.

R.





Cobertura de fuego a costa desde semirrígida. Foto: Francisco López Angosto



LIBROS

VARIOS AUTORES: **La Gesta del 25 de julio de 1797.**—Editado por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife con la colaboración del Museo Militar Regional de Canarias. 229 páginas.

El general don Antonio Gutiérrez González-Varona (*Aranda de Duero, 8-5-1729, y †Santa Cruz de Tenerife, 14-5-1799) fue un personaje que a lo largo de su dilatadísima carrera militar, de más de sesenta años, estuvo presente en casi todos los hechos de armas de la época. Con el grado de teniente coronel obtuvo el mando de las tropas de desembarco, destinadas a desalojar a los ingleses de Puerto Egmont, en la Gran Malvina, operación que realizó con éxito en 1770; también estuvo presente en la reconquista de Menorca, bajo el mando del duque de Crillón (1782), en el sitio de Gibraltar, en Argel; pero la acción que le dio mayor fama fue la victoriosa defensa de Tenerife, el 25 de julio de 1797, frente al ataque y desembarco del contralmirante Nelson, ante la que éste hubo de capitular, además de resultar gravemente herido con la pérdida de su brazo derecho.

La conmemoración del bicentenario de este brillante acaecimiento histórico no ha tenido la repercusión nacional que merecía —parece que nos acordamos más de nuestras derrotas que de nuestros triunfos—, pero no ha sido así a nivel local, y en Tenerife se celebró con diversos actos que recordaron la gesta de los tinerfeños bajo su acertado mando. Entre ellos, la publicación de este libro en el que se ha recopilado el abundante material de todo tipo y numerosa documentación, así como el catálogo (140 piezas) de la exposición realizada en Santa Cruz. En la obra se recogen no sólo el hecho en sí de la victoriosa defensa, sino un amplio estudio, con varios trabajos monográficos, en los que se tratan los antecedentes y causas que llevaron al almirante inglés a ejecutar

su fracasada incursión, el ambiente local de la época, la personalidad de los protagonistas y una minuciosa descripción cronológica de los acaecimientos de la batalla.

De importancia destacable son la reproducción de planos, documentos, cuadros, material, etcétera, del catálogo, que supone un valiosa aportación histórica y un meritorio trabajo de recopilación, al que se une una nutrida bibliografía. Sus autores (don Juan Tous Meliá, don Daniel García Pulido, don Sebastián Matías Delgado Campos, don José Manuel Ledesma Alonso, don Pedro Ontoria Oquillas, don Coriolano Guimerá López, don José Luis García Pérez, don Luis Cola Benítez, don Juan de la Cruz Rodríguez) y la aportación del Museo Militar Regional de Canarias, han completado una notable obra que enriquece sustancialmente una parte importante de nuestra historia militar.

G. Y.



Fuentes documentales del 25 de julio de 1797.—Recopilación, transcripción y notas de Pedro Ontoria Oquillas, Luis Cola Benítez y Daniel García Pulido. Editado por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. 413 páginas.

Preceden al cuerpo del texto de esta obra un *Saludo* de don Miguel Zerolo Aguilar, alcalde de Santa Cruz de Tenerife, en el que se recuerda que la fecha del 25 de julio de 1797 «no sólo es una epopeya militar, sino un espaldarazo político y administrativo de una plaza que, con su heroísmo, se labró un lugar en la historia y un amplio espacio en el reconocimiento de los gobernantes de nuestro país». En el *Prólogo*, el cronista oficial de la capital tinerfeña destaca que, aunque el asunto se ha tratado ampliamente, no existía una recopilación de documentos como la que aquí se hace. Y que la labor de investigación documental ha sido ardua, no por falta, sino por exceso de material, no poco de él inédito hasta ahora. El coronel don Juan Tous Meliá, director del Museo Militar Regional de Canarias, entidad que colaboró en la edición de esta importante obra, destaca en su *Presentación* la génesis del libro, mencionando una serie de trabajos precedentes de diversa entidad, recordando que su idea recibió su impulso definitivo de la «Tertulia de Amigos del 25 de julio», formada en 1995 con el propósito de buscar ideas para una digna celebración del bicentenario de la gesta.

Se divide el libro en once partes: *Acontecimientos precedentes al 25 de julio*, *Acta de capitulación y cartas cruzadas entre Gutiérrez y Nelson*, *Partes del general Gutiérrez a la Corte y oficios cruzados con el ministro de la Guerra y el Príncipe de la Paz*, *Relaciones y memoriales*, *Relaciones anóni-*

mas, *Poésías, Sermón de fray Domingo Hernández, Fuentes inglesas, Fuentes francesas*, un *Apéndice* con la relación cronológica de otros documentos coetáneos publicados; *Bibliografía, Periódicos y revistas, Abreviaturas e Índices*.

La recopilación documental es muy nutrida y puede considerarse la más importante realizada hasta ahora, lo que supone una valiosa contribución al conocimiento histórico de un hecho que no había sido examinado anteriormente de manera tan exhaustiva. Y creemos que es importante dar difusión nacional a una gesta que de ninguna manera debería quedar relegada al ámbito local, pues su relevancia es mucho más amplia.

G. Y.



FUSI, Juan Pablo, y NIÑO, Antonio: **Vísperas del 98: antecedentes y orígenes de la crisis del 98.**—Biblioteca Nueva. Madrid, 1997.

Se acerca el para nosotros triste y dramático centenario del desastre del 98, en el que perdimos Cuba y Filipinas. En tales circunstancias de conmemoraciones centenarias se suelen desempolvar los hechos pasados, juzgándolos a la luz no de aquellos tiempos, sino de las circunstancias actuales. Sin embargo, en el libro que comentamos se compilan los juicios inmediatos posteriores a aquellos sucesos, comparándolos con los antecedentes que desembocaron en tan magno desastre.

Se trata de demostrar —con argumentos de la época, repetimos— que la ruptura violenta, es decir, la guerra, no era inevitable. De las discusiones de los consejos de ministros de marzo y abril de 1898 se dedujo, y se produjo la decisión agónica de los gobernantes, de que era menos arriesgada para nuestra paz interna enfrentarse militarmente a las fuerzas norteamericanas que hacerlo a las propias, ya que, según el historiador Balfour, el gobierno que entregase Cuba sin lucha se vería irremediablemente abocado a un golpe y a una rebelión popular. Consecuencia de ello fue que la decisión de ir a la guerra fue influida mucho más por el temor a la opinión pública y a las propias fuerzas armadas que por consideraciones diplomáticas y técnico-militares. Con ello se creyó, según opinión de los autores de este libro, el haber evitado un conflicto cívico-militar y haber preservado así las libertades constitucionales, pero falta por analizar a qué coste se consiguió este objetivo, pues entre otras pérdidas materiales y conceptuales hay que señalar la desaparición de nuestro poder naval, ya herido de muerte por otra parte, debido a la desidia y la ignorancia de los que debían velar por su mantenimiento; y así nos sumieron en la mayor vergüenza que vieron los siglos y en el derrama-

miento de tanta sangre de aquellos héroes que disciplinariamente obedecieron las órdenes recibidas de la metrópoli, y a sabiendas de cuál era el destino que les esperaba.

J. L. T.



CIERVA, Ricardo de la: **18 de julio. Lo desconocido del Alzamiento.**—Edita Eudema, S. A. Madrid, 1997; 182 págs.

Forma parte este libro que reseñamos de la colección «Episodios históricos de España», serie «La Guerra Civil. Historia y mito». El prolífico historiador don Ricardo de la Cierva en este «18 de julio. Lo desconocido del Alzamiento» hace un estudio muy documentado de lo que ese día del año 1936 representó para España.

Comprende la obra veintitrés capítulos, muy interesantes todos ellos, pero la razón de espacio obliga a sólo referirnos a algunos.

En el capítulo 15, *El Alzamiento triunfa en Cádiz*, entre otras cosas dice: «desde la emisoria de la Ciudad Lineal el 19 de julio excitaron a parte de la marinería y trabajadores de la Constructora Naval hasta la llegada de los Regulares desde Cádiz... Algunas unidades navales menores, como los cañoneros *Cánovas* y *Lauria*, quedaron en poder de los rebeldes... A las 7 de la mañana del 19 de julio atracó al muelle de Algeciras el vapor *Cabo Espartel* con el tábor de Regulares de Ceuta... Hasta entonces los primeros transportes de tropas africanas habían cruzado el Estrecho sin novedad. Pero el 20 de julio la Escuadra Roja... se presentaba ante Algeciras para bombardearla...». El capítulo 17, *El paso del Estrecho, una clave de la guerra civil*: «el paso del Estrecho, obstaculizado ya por los barcos de la escuadra enemiga, se convirtió para Franco en una auténtica obsesión... Casi en esos mismos momentos el mejor barco de la escuadra española, el crucero *Libertad*..., caía en manos de los revolucionarios a la vista de Cádiz y ponía proa a Tánger, convertida desde esa tarde en base de los barcos de guerra gubernamentales...». El 19, *Dos versiones sobre el paso del Estrecho*: «por paso del Estrecho debe entenderse el conjunto de operaciones que se efectuaron a lo largo de toda la guerra civil, pero especialmente en el año 1936..., el 5 de agosto, mediante un gran convoy naval...». El 22, *El puente aéreo. Primera fase*: «por vía marítima pasaron el Estrecho durante los días de guerra del mes de julio 1.000 hombres, incluidos los que transportó en dos viajes y en dos faluchos Manuel Mora Figueroa los días 21 y 25... El 1 de agosto el torpedero rebelde *T-19* hace una travesía de exploración que provoca una intensificación de los patrullas por los barcos rojos de Málaga... A las 7 de la mañana ya está formado el convoy en Ceuta, pero el *Lepanto* y otro destructor republicano están alerta y cañonean el puer-

to... A las 19 horas la patrulla *Savoia* avista al destructor enemigo *Alcalá Galiano* entre cabo Trafalgar y Punta Marroquí que se dirige contra el convoy a toda máquina. Era una unidad modernísima, con medios sobrantes para liquidar al convoy entero..., pero cuyo comandante —el alférez de navío Marón— y la medrosa tripulación no estarían a la altura de las circunstancias... El *Dato* está a unas cinco millas de Punta Carnero cuando el *Alcalá Galiano*, a la cómoda distancia de 10.000 metros, empieza a disparar contra la motonave *Ciudad de Algeciras*, sin acertarla... El destructor abandona la presa, maniobra por la retaguardia del convoy a toda marcha, y se pierde en la bruma camino de Málaga...». Capítulo 21, *La versión de la Marina*, cita aquí elogiosamente a nuestro colaborador el capitán de navío don Ricardo Cerezo, así como un estudio monográfico sobre el paso del Estrecho, cuyo autor es el almirante don Leopoldo Boado Endeiza, publicado en la «Revista de Historia Naval», número 55, año 1996: «a las 16 horas del día 5 de agosto, tras el informe favorable de la observación aérea, se dio salida al convoy, que estaba compuesto por tres modestos buques mercantes, el *Arango*, el *Ciudad de Algeciras* y el *Ciudad de Ceuta*..., y un pequeño remolcador, el *Benot*; el convoy contaba con la pobre protección inmediata del cañonero *Dato* y de un llamado guardacostas, el *Uad-Kert*»; cuenta después todas las peripecias del paso y combate sostenido con el destructor gubernamental, y emotivo recuerdo para el alférez de navío don José María Moreno y Mateo-Sagasta, «que volando muy bajo bombardeó al destructor *Alcalá Galiano*, cayendo las bombas tan cerca de su popa que aumentó su velocidad y desapareció de nuestra vista (lo cuenta el almirante Boado), pudiendo llegar el convoy a Algeciras hacia las 18 horas, sin novedad. Muy pocos días después, el alférez de navío Moreno fue asesinado en el aire y el avión conducido a Málaga. Posteriormente le fue concedida la Medalla Militar individual.

Muchos más datos y noticias da la *Cierva* sobre este tema y época, curiosos e interesantes.

F.



GONZÁLEZ CASTRILLO, Ricardo: **El viaje de Gabriel de Aristizábal a Constantinopla en 1784.**—Publicaciones de la Fundación Universitaria Española. Madrid, 1996; 160 páginas y 27 láminas en color; 3.328 pesetas.

Se trata del viaje que el por entonces brigadier de la Real Armada don Gabriel de Aristizábal y Espinosa efectuó a Constantinopla, a fin de afianzar el tratado de paz, amistad y comercio firmado en la citada ciudad el 14 de septiembre de 1782, y ratificado en Madrid el 24 de diciembre; para ello se aprestó en Cartagena una escuadra de la que se le dio el mando, que desempe-

ñó las misiones encomendadas con gran éxito, al punto de que al regreso, tanto Aristizábal como algunos de sus oficiales, entregaran por orden del monarca cuantas «noticias históricas» hubieran reunido a don José Moreno, secretario de la Academia de San Fernando, con el fin de «formar compilación instructiva» de todo, redactando una obra a la que tituló «Viage á Constantinopla en el año de 1784», «escrito de orden superior. Madrid MDCCXC», y es éste el libro que González Castrillo da a conocer «según el manuscrito original II-1051 de la Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

Precedido de una *Introducción*, su parte primera, *Estudio y comentario*, entre otras cosas, se refiere a una ligera biografía de Aristizábal; *Preparativos de la escuadra en Cartagena. Camino de Constantinopla*, incidencias del viaje hasta su arribo a dicha ciudad y estancia en ella, sus monumentos, «instituciones políticas..., el Ejército..., la Marina», el regreso a España, y un *Epílogo*, en el que manifiesta que concluido el viaje pasó Aristizábal a Madrid, presentándose al rey Carlos III, y entregándole «un extracto circunstanciado de todo el viaje» y otros documentos de interés referentes al mismo. Muy complacido quedó el monarca. La «Gaceta de Madrid», de fecha 17 de junio de 1785, publicaba una real disposición, por la cual se ascendía a jefe de Escuadra al brigadier don Gabriel de Aristizábal; a brigadieres a los capitanes de navío don Sebastián Ruiz de Apodaca y don Francisco Xavier de Winthuyssen; a capitán de navío al de fragata don Luis de Vallabriga, y a teniente de fragata al alférez de navío don Cayetano Valdés, «quedando S. M. en atender oportunamente y con preferencia á los demás oficiales de esta expedición que no habiendo sido comprendidos en la última promoción, dexan de serlo ahora por su poca antigüedad».

En la parte segunda, *Aporte documental*, viene un «calco» literal del ms. II-1051 de la Biblioteca del Palacio Real de Madrid; se trata de (f. 1) *Extracto del Diario de la navegación hecha á Constantinopla en el año de 1784 por la Escuadra de S. M. C. al mando del Brigadier de la Real Armada D.^o Gabriel de Aristizábal con algunas observaciones políticas del Imperio de los Turcos, según permitió su corta mansión, en aquel puerto y Corte Otomana*; aquí trae muchos datos de gran interés, tales como estados de fuerzas de los buques de la la escuadra a su salida del puerto de Cartagena; la Marina turca, su organización y barcos con que cuenta, etcétera. Siguen unos *Índices onomásticos* de «personas citadas en el manuscrito», y de «lugares geográficos citados en el manuscrito», terminando con una «reproducción de las láminas que figuran en el manuscrito», veintisiete en total.

El libro es de una gran importancia, tanto para los investigadores como para los estuiosos; los datos que aporta le hacen indispensable, a nuestro juicio, para quienes quieran documentarse en cuanto se refiera no sólo al imperio otomano, sino también a nuestra Armada en aquella época.

F.

JORGE GODOY, Soraya: **Las navegaciones por la costa atlántica africana y las islas Canarias en la antigüedad.**—Dirección General del Patrimonio Histórico. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife, 1996; 113 págs.

Gran interés ofrece este libro que reseñamos; en él se hace un estudio extenso y documentado de la importancia que en la antigüedad tuvo la navegación en la costa oeste de África y las islas Afortunadas.

Precedido de un *Prólogo* de don Antonio Tejera Gaspar, sigue un *Preámbulo*, una *Introducción* y los capítulos dedicados a la *Tecnología naval y técnicas de navegación en la antigüedad*, con, entre otras cosas, *Los orígenes de la navegación en el Mediterráneo* y *Características de las naves en el mundo antiguo; Orígenes de la colonización; Fenicios y griegos en el Mediterráneo occidental y la costa noroccidental africana; La península Ibérica... El acceso de los griegos al Atlántico; Navegaciones en torno a África y Canarias; Condiciones de navegación en la zona noroccidental africana... La navegación en aguas del archipiélago canario... Los periplos de navegación en torno a la costa africana; Análisis de las teorías sobre el origen del poblamiento; El acceso a las fuentes de información acerca de la existencia del archipiélago canario... El conocimiento del archipiélago; Conclusiones*, en las que la autora dice, entre otras cosas, que: «la falta de fiabilidad en muchas de las fechas obtenidas a través del Carbono-14 en las Islas, hace que no se pueda establecer con seguridad la época de la llegada de las poblaciones aborígenes... La navegación dentro de las aguas del archipiélago es lo suficientemente complicada en el momento de acceder a él y distribuir las poblaciones, que requeriría, al menos, buenos conocimientos de navegación para vencer las dificultades, elegir zonas de desembarco, etcétera. Siete expediciones de fortuna parecen en principio demasiadas».

Termina el libro con una *Bibliografía* y un *Apéndice fotográfico*, veintiuna fotografías de reproducciones de barcos de la época y mapas.

F.



FERNÁN NÚÑEZ, conde de: **La Revolución Francesa vista por el embajador de España.**—Fundación Universitaria Española. Madrid, 1997; 391 págs.

Ya el título indica la gran importancia que supone la publicación de este libro que, con gran acierto, ha hecho la Fundación Universitaria Española. Se trata de la correspondencia mantenida por don Carlos Gutiérrez de los Ríos, sexto conde de Fernán Núñez —digamos que su padre fue don José Gutiérrez de los Ríos, almirante de la Real Armada, embajador de España, a la sazón, en Francia—, con el secretario de Estado don José Moñino, conde de Floridablanca. Es, sin duda, una fuente de primera mano para conocer la historia de Francia

y, por tanto, la de Europa, en los años decisivos que acompañaron a la gestación y desarrollo de la Revolución Francesa; forman una colección de documentos, son casi 30 legajos que se guardan en el Archivo Histórico Nacional, Sección de Estado. Aunque consultada por algunos historiadores, españoles y extranjeros, ha sido ahora cuando se han publicado los originales de modo íntegro.

Abre el libro una *Introducción* de doña Rosario Prieto, autora también de las *Notas*; en ésta, entre otras cosas, hace unas «Anotaciones biográficas del conde de Fernán Núñez, comentando su carácter y formación»; *Los Despachos*, por los que «conocemos la postura del Gobierno español ante el fenómeno revolucionario y el miedo al contagio de las ideas peligrosas»; *La revolución vista por Fernán Núñez*.

Siguen dieciséis capítulos, desde el I: *Fernán Núñez y la corte: Versalles en vísperas de la Revolución*, hasta el XVI: *La actividad extraparlítica de la embajada*.

En el capítulo VI, *La fiesta de la Federación*, dice: «Continúa la insubordinación general en las tropas y en las de la escuadra». «Aier tratándose de los castigos de la marina propuso M. Roberspierre en la tribuna de la Asamblea que se diese también de palos a los oficiales, aun a los capitanes, fundándose en la igualdad del derecho del hombre». En el X, *El pacto de familia*, se refiere a «La escuadra rusa en el Mediterráneo, gestiones de la Corte Imperial con Madrid, respuesta evasiva de Carlos IV»; también a las «expediciones marítimas», y al «transporte de tropas rusas por el Mediterráneo» para «en caso de necesidad, entrar en los puertos de España y allí puedan proveerse de todo lo que puedan necesitar». En el capítulo XI, *El pacto de familia en el conflicto anglo-español*, recuerda «el asunto de Notka, cambio de notas entre Londres y Madrid», que «Los amigos de Floridablanca llegaron hasta decir que ellos preferían ver a los Ingleses en su puertos que á la flota francesa contaminada con los principios anárquicos»; «En 1789 dos navíos enarbolando bandera inglesa, el *Argonauta* y la *Princesa Real*, eran apresados por orden del comandante español Estevan Josp Martínez (*sic*) en el puerto de San Lorenzo o Notka», que «el gobierno francés no armaría más que treinta barcos de línea, pero que todas las cosas estarían preparadas de manera que este armamento pueda elevarse a cuarenta y cinco». El XII, *La misión secreta: María Antonieta y Fernán Núñez*. El XIII, *La huida del Rey*. El XIV, *Las últimas semanas de la embajada*. El capítulo XV, *La embajada de España después de la marcha de Fernán Núñez*; aquí, entre otras cosas, se refiere a «El desarme y el reconocimiento por España del nuevo régimen, argumentos en *pro* y en *contra*»; «Los armamentos en el mar proseguídos por España, con intención de entrar en la coalición de las potencias enemigas de la República». Y en el XVI, *La actividad extraparlítica de la Embajada*; trata, entre otras, de «Una misión española de estudios hidráulicos en Francia bajo la dirección de Agustín de Betancourt», y que «Juan Bautista Echandía, marinero Biscayno, procedente de Bourdeaux, se me presentó la semana pasada con un pasaporte para Roma» para cumplir la promesa que había hecho cuando

«habiéndose hallado en grave peligro en su última navegación había hecho voto en ella, dehir a pie a Roma a visitar el Sepulcro de S. Pedro...».

Finaliza el libro con una *Bibliografía*.

F.



CUSSLER, Clive: **Exploradores del mar**.—Plaza & Janés. Barcelona, 1996; 414 págs.

Precedido de una *Introducción*, cuenta aquí varios casos de barcos hundidos y posteriormente explorados; entre éstos el vapor *Lexington*, el USS *Cumberland*, fragata unionista hundida por el acorazado confederado *Virginia*; el *Hunley*, «primer submarino que echó a pique un barco de guerra»; el desgraciado, por su fin, *Lusitania*; el transporte de tropas belga *Leopoldville*, hundido por un torpedo alemán en la Nochebuena de 1944. Digamos que los naufragios investigados se remontan a 1840 y abarcan Estados Unidos, el océano Atlántico y el mar del Norte.

El libro es por demás curioso y entretenido; el entusiasmo e interés puesto por estos buceadores les hizo no perder nunca la paciencia ni el valor, muchas veces, para buscar y encontrar un barco naufragado, no pensando nunca en el fracaso y sí en que «si no los buscas no los encontrarás». Sigue un *Epílogo* y varias listas de exploraciones.

Varias láminas en blanco y negro acompañan al texto.

F.



OTROS LIBROS RECIBIDOS

- VARIOS: *Estadística de centros de fabricación, mantenimiento e I+D. Año 1995*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, septiembre 1996; 41 páginas.
- VARIOS: *Estadística de centros, instalaciones y actividades culturales y deportivas. Año 1995*. Madrid, febrero 1997; 70 páginas.
- VARIOS: *Censo y movimiento de personal militar profesional. Año 1995*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1996; 314 páginas.
- VARIOS: *Estadística del Reclutamiento para el Servicio Militar. Alistamiento de 1996. Reemplazo de 1997*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, febrero 1997; 118 páginas.
- VARIOS: *Estadística de los Centros de Enseñanza, Cursos y Estudios. Año 1995*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 1997; 368 págs.
- VARIOS: *Estadísticas de Establecimientos Sanitarios Militares y movilidad en hospitales. Año 1995*. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, octubre 1996; 474 págs.
- VARIOS: *Sistemas de información para la gestión de los transportes*. «Cuadernos de Estrategia», número 87. Ministerio de Defensa. Madrid, 1996; 237 págs.
- VARIOS: *Minerval Baeticae*. Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras. Vol. 24, Sevilla, 1996; 238 págs.
- VARIOS: *Cuadernos de Estudios Gallegos*. Instituto de Estudios Gallegos «Padre Sarmiento». Tomo XLIII, números 108 y 109. Santiago de Compostela, 1996 y 1997; 359 y 364 págs.
- VARIOS: *Cuadernos para Investigación de la Literatura Hispánica*. F. U. E. Seminario «Menéndez Pelayo», número 21. Madrid, 1996; 421 págs.

F.

REVISTAS

PROA. Revista de la Real Liga Naval Española, núm. 133. Madrid, 1997; 48 páginas.

Lujosamente presentado este número 133, correspondiente al verano del año en curso, contiene un interesante *Sumario*, precedido de un *Editorial*; se continúa con una entrevista con la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, doña Loyola de Palacio, en la que, entre otras cosas, dice: «España, un país volcado al mar, debe ser especialmente cuidadoso con su sector naval». Sigue dando cuenta de las *Asambleas generales anuales y extraordinarias* de la Real Liga Naval Española. *Gran gala marítima de socios y amigos* de la citada Real Liga Naval, celebrada en el salón de actos sociales de la Jurisdicción Central de Marina. Conversación con el ministro de Asuntos Exteriores don Abel Matutes, agradeciendo el habersele impuesto el «Ancla de Oro». Dando cuenta de la inauguración del «I Salón Náutico de Madrid». *Exposición de modelismo naval en el Retiro*, en la Casa de Vacas, fue visitada por millares de personas. *De la maqueta al modelismo* (segunda parte), por Ramón Sanz de Soto Lyons. *El servicio marítimo de la Guardia Civil. Antecedentes históricos*, por José García Laguarda, coronel jefe del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. *Aragón y el mar (II)*, por José G. de Luis García, estudio histórico de gran interés. *Informe sobre el viaje a Irlanda* (y II), se trata de la visita hecha a Belfast por el Juan Sebastián de Elcano el pasado 12 de septiembre. *La Fundación «Mar Océano»*. *Homenaje a la Infantería de Marina española, la más antigua del mundo*, se refiere a las actividades de dicha Fundación. *Fomento de la Marina civil española*, informe de la Dirección General de la Marina Mercante sobre la misma. *Reclamaciones por parte de España sobre objetos hallados en galeones españoles*, por Juan Manuel García Menocal, capitán de la Marina Mercante, Asociación de rescate de galeones españoles. Otros asuntos interesantes ocupan el número, pero por razones de espacio obligan a no citarlos. Gran número de ilustraciones, todas en color, acompañan a la revista.

F.



REVISTA DE INDIAS. Departamento de Historia de América «Fernández de Oviedo». Centro de Estudios Históricos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Vol. LVII, núm. 209, enero-abril 1997; 336 páginas; 2.600 pesetas.

En su extenso *Sumario* figuran varios artículos, entre éstos: *Recordando a Francisco Solano*, por Salvador Bernabeu y Manuel Lucena; el fallecimiento del ilustre historiador, biógrafo de Antonio de Ulloa, «la figura histórica que más le marcó en su labor académica» y que él calificó como «paradigma del marino científico de la ilustración española», siendo su último trabajo el titulado *Antonio de Ulloa, marino*, con motivo del II Centenario de Don Antonio de Ulloa. Otro de los artículos es el titulado *Las leyes del honor. Honor y estratificación social en el distrito de la Audiencia de Quito*, por Christian Büschges, en el que examina la naturaleza y la función del concepto «honor» en el dicho distrito de Quito.

Se continúa con una *Información bibliográfica*, con las reseñas de varios libros, entre éstos: «Regards sur Cuba au XIX^e siècle». *Témoignages européens*, por Michèle Guicharnaud; aquí se refiere a cómo vieron, en su estancia en la isla, varios viajeros extranjeros que la visitaron; completa el estudio *un glosario de... conceptos u vocablos ya poco familiares al hispanófono*. Otro es *La nación soñada: Cuba, Puerto Rico y Filipinas*, por Consuelo Naranjo Orovió, Miguel Ángel Puig-Samper, Luis M. García Mora; libro de gran extensión, 893 páginas; «es el fruto de una paciente labor de coordinación realizada por los editores del tomo», los ya citados; comprende cincuenta y nueve artículos «repartidos entre siete grandes apartados temáticos», que aquí no son del caso citar. Otro y muy interesante es el titulado *América en un mapa de 1489*, de Gustavo Vargas Martínez (Sociedad Cooperativa de Producción «Taller Abierto», México, 1996, 135 págs.); hecha la reseña por Héctor Mendoza Vargas, de la Facultad de Filosofía y Letras, UNAM, es un extenso y documentado comentario sobre el citado mapa, sosteniendo la tesis sobre «la validez de considerar la presencia de América en mapas europeos del siglo xv, en concreto, el Martellus de 1489».

En resumen, el número en su conjunto es, a nuestro juicio, de una gran utilidad para todos los interesados en cualquiera de los temas que trata, finalizando con una *Información bibliográfica*.

F.



BOLLETÍ DE LA SOCIETAT ARQUEOLÒGICA LULLIANA. REVISTA D'ESTUDIS HISTÒRICS, núm 850. Palma de Mallorca, 1996; 512 págs. y láminas.

Editado por la citada Sociedad Arqueológica, con un extenso y documentado *Índice* que, por razones de espacio, nos obliga a sólo citar alguno de sus artículos.

Dos expediciones valenciano-mallorquinas al norte de África. La Armada Santa, 1398-1399, por Jaime Sastre Moll; se trata de una aportación documental relativa al citado hecho naval, en el que «para dar un serio escarmiento a los continuos ataques piráticos que, desde el norte de África, aterraban y saqueaban las costas del Levante y las Islas», para ello, por los finales del siglo xv, los reinos de Valencia y Mallorca acordaron armar dos escuadras conjuntas. Fueron dos las expediciones que se dirigieron al norte de África, la primera contra Tedelis (año 1398), y en 1399 contra Bona, «que cristalizaron en un serio fracaso», poniéndose de manifiesto «la divergencia entre los intereses políticos de la Corona y los comerciales del Reino de Mallorca».

El Mestre de Guaita y la custodia de los esclavos en Mallorca, por Antonio Planas Roselló; estudia «la figura del Mestre de Guaita, oficial encargado de la custodia de los esclavos y dotado de jurisdicción para castigar las fugas y todas las acciones u omisiones relacionadas con ellas»; abarca este estudio «toda la vida institucional del Mestre desde el siglo xiv hasta su supresión en 1830»; de estos esclavos, por una real disposición del año 1387, se prohibió la importación, a menos «que no hubieran sido capturados en expediciones corsarias mallorquinas»; se refiere aquí también a la necesidad de que hubiese «un servicio de vigilancia costera y portuaria en previsión de posibles desembarcos enemigos o incursiones piráticas».

Les barques de panescalm i la seva terminologia segons uns comptes de fabricació (Mallorca, 1420), por Antoni I. Alomar; hace un documentado estudio, aportando nuevos datos del siglo xv, procedente de Mallorca, sobre cuentas de la fabricación de unos barcos; el análisis de estas cuentas nos da una información sobre las características de la embarcación.

El Regimiento de voluntarios de Palma, por Miguel Ferrer Flórez; se estudia en este trabajo «el origen, formación y desarrollo de un cuerpo de voluntarios privado que intervino en la guerra de la Independencia (1808-1814)», quiénes fueron sus mandos, «así como los medios económicos a su disposición y las actuaciones bélicas en que intervino», y su posterior integración en el ejército regular.

Cierran la revista un buen número de láminas, en blanco y negro.

F.



RIVISTA MARITTIMA. Julio 1997

De entre todos los interesantes trabajos que figuran en la prestigiosa revista italiana, que cumple ya el CXXX Aniversario de su fundación, nos referiremos solamente al extenso y documentado artículo que dedica a nuestra Armada, cuyo autor es Renato Battista Racine.

Tras unos *Precedentes históricos* de su desarrollo, referidos a la época más reciente a partir de 1953, reseña sus efectivos actuales, y resume en varios cuadros sinópticos el concepto estratégico, misiones y organización de la fuerza, balance de componentes y tecnología, dedicando un amplio espacio al *Espíritu de la Marina*, que revela un profundo conocimiento de nuestra Armada por parte del autor, quien cierra su trabajo con unas breves *Conclusiones*, rematadas con la evocación del lema «Plus Ultra» que sintetiza el esfuerzo de progreso y modernización pese a las fuertes limitaciones económicas. Profusa y oportunamente ilustrado, este artículo creemos que es el reflejo bastante fiel de la evolución de nuestra Armada en las últimas cuatro décadas, su situación actual y su posición en el ámbito internacional, así como sus perspectivas en el inmediato futuro. Y no podemos dejar de mencionar la alusión a nuestra REVISTA, tanto cuando se refiere a su «relanzamiento» en los años sesenta, bajo la dirección del almirante Salgado, como en su calidad de fuente bibliográfica.

G. Y.

**GUARDACOSTAS. Núm. 91, agosto 1997**

Esta revista, órgano oficial de la Prefectura Naval Argentina, ha venido experimentando un notable aumento en su contenido, en cantidad y calidad, últimamente. Por lo que respecta a lo primero, ha desdoblado la publicación, de manera que quedan reservados a su cuerpo principal los artículos generales y profesionales, mientras que en separata se incluye un cuadernillo con el título *Cuaderno de Bitácora* en el que se publican las noticias sobre actividades institucionales y las diferentes labores que realiza el personal del servicio en los distintos ámbitos de su competencia.

Entre los diversos e interesantes artículos que sobre los más variados temas se ofrecen en este número, destaquemos el titulado *Nombre de Jesús y Rey Felipe*, historia de las dos ciudades más australes que existieron hasta la fundación de Ushuaia a fines del siglo pasado. El trabajo es un relato sucinto pero lleno de admiración por la extraordinaria figura de Pedro Sarmiento de Gamboa, personaje heroico de quien podría decirse que fue la personificación de la tenacidad, servida por una voluntad inasequible al desaliento ante

la más tremenda sucesión de dificultades y calamidades que tuvo que afrontar a lo largo de su azarosa vida, particularmente en su intento colonizador en aquellas inhóspitas regiones, con el propósito de crear un baluarte contra la piratería, que ya asolaba las posesiones de España en los confines del Nuevo Mundo.

G. Y.



El SEXTANTE. Núm. 4, enero-mayo 1997

Dedica este número un artículo a *Las nuevas fronteras marítimas* (primera parte), en versión bilingüe en español e inglés, no exclusivamente filatélico, aunque reproduce varios sellos de distintos países alusivos a la cuestión del mar territorial y a las diversas conferencias internacionales que se refirieron al tema. Otros artículos de interés son *Estafetas centrales del Correo Naval de la Armada argentina*, en el que se ofrecen algunos matasellos; *Los viajes de instrucción de la centenaria fragata «Presidente Sarmiento»*, hoy museo flotante de la Armada argentina; *Los buques-museo de varios países*; *La Marina deportiva en la filatelia argentina*; *La Armada argentina en el Sahara occidental*; *Miscelánea y Pañol general*.

Como de costumbre, todo ello de gran interés para los aficionados a la filatelia en general y a su fecunda rama naval en particular.

G. Y.



ANUARIO DE ESTUDIOS AMERICANOS. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. Sevilla, enero-junio 1997 (LIV-1); 390 págs.

Entre sus numerosos artículos, citemos: *La difícil colonización del oriente venezolano. Francisco de Vides y la expedición pobladora de 1592*, por María José Nestares Pleguezuelo, de la Universidad de Almería; este trabajo analiza la labor pobladora que ejerció el gobernador de Nueva Andalucía, Francisco de Vides, durante los años 1592 a 1597. *La revolución silenciada. Hábitos de lectura y pedagogía política en el Perú, 1790-1814*, por Víctor Peralta, Universidad Antonio de Nebrija, Madrid; «Este estudio se concentra en perfilar la vinculación existente entre la formación del hábito de la lectura, la creación de una opinión pública y la generación de una pedagogía política en el virreinato peruano entre 1790 y 1814».

Sigue *Historiografía y bibliografía americanistas. Las elites en América colonial (siglos XVI-XIX)*, por Frédérique Langue, CNRS, Francia. Este balance historiográfico descansa en una evaluación, tanto en términos cuantitativos como cualitativos, de los trabajos que se vinieron multiplicando sobre este tema en estos últimos años. *Fuentes manuscritas para la cartografía histórica iberoamericana: guía de instrumentos descriptivos*, por Silvia L. Hilton, Universidad Complutense, Madrid, e Ignacio González Casanovas, Fundación Histórica Tavera, Madrid; se trata de un «recopilación bibliográfica que recoge 175 referencias de guías y otros instrumentos descriptivos, en los que se localizan y describen fondos cartográficos de interés para el estudio de Iberoamérica y sus regiones de influencia histórica».

Reseñas críticas, de varios libros de interés general. *Reseñas informativas*, de temas relacionados, entre otras cosas, con la «Antropología y Etnografía»; «Archivos y bibliotecas»; «Arte»; «Demografía» y «Educación y Cultura». Finalizando con *Crónicas y noticias* de varios cursos, conferencias, concesión de premios y actividades de la Casa de América programadas para 1998.

F.



NATO'S SIXTEEN NATIONS & PARTNERS FOR PEACE

La revista «Nato's Sixteen Nations & Partners for Peace» dedica un número especial a la «Defensa en Rumanía».

Rumanía es uno de los países que ha dedicado un amplio esfuerzo económico, político y diplomático para intentar estar en la primera ampliación de la OTAN hacia el Este europeo. A pesar de ello, han quedado fuera al restringirse esta ampliación, en una primera fase, Polonia, Hungría y la República Checa.

En el primero de los artículos *Euro-Atlantic integration as a political and strategic objective of Romania*, el presidente rumano, Emil Constantinescu, expresa el reto de las instituciones europeas (Unión Europea y Unión Europea Occidental) o atlánticas (OTAN) para resolver los nuevos problemas surgidos en el continente, no sólo con motivo de los nuevos regímenes democráticos, sino por la reaparición de problemas territoriales y étnicos.

El segundo artículo *Romania is preparing for NATO membership*, escrito por el primer ministro rumano Victor Ciorbea, muestra el camino seguido por Rumanía a partir de las elecciones de noviembre de 1996, que significaron un cambio radical en la política económica rumana y que ha sido apoyada por leyes posteriores del nuevo gobierno para acelerar el proceso de cambio. En el artículo explica, fundamentalmente, todas las medidas tomadas en el ámbito económico y considera que son la prueba de la credibilidad necesaria para que Rumanía pueda acceder a la OTAN.

El ministro de Defensa, Victor Babiuc, señala en su artículo *Euro-Atlantic integration, a state of mind in Romania* la importancia de la vuelta de Rumanía a la democracia después del colapso comunista.

La revista continúa con artículos del secretario de Estado, Constantin Dudu Ionescu, *Romanian Defence Policy. Security Risks in Central and Eastern Europe*, y del ministro de Asuntos Exteriores, Adrian Severin, *Romania-A factor of equilibrium and stability in Central and Eastern Europe*, en los que ambos señalan la importancia de la situación estratégica rumana, las líneas de acción de su política de seguridad y la importancia de la integración en la Alianza para que su pertenencia a Europa alcance el nivel del resto del los países.

El jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, general Constantin Degeratu, expone, en su artículo *The reform of Romania's Armed Forces a new stage*, el estado de la reforma de las Fuerzas Armadas rumanas y la importancia que supondría para ellas la integración en la Alianza.

El secretario de Estado, general Dan Zaharia, expresa en su artículo *Towards interoperability through modern equipment*, que la reforma de las Fuerzas Armadas implica la necesidad de la puesta al día de la tecnología de combate, la compra de nuevos equipos y la reconstrucción del sistema logístico militar. Menciona todos los programas de adquisición que están en marcha, a medio o largo plazo y que, por ejemplo, en el ámbito naval incluyen la modernización de las fragatas con equipos de guerra electrónica, con misiles antiaéreos de alta capacidad y con sistemas de navegación actuales.

El número especial dedica también artículos a la participación de Rumanía en la Asociación Partnership for Peace (*Romania Active partner in PfP*) (*Working in harmony. Interoperability a priority area*), al control democrático de las Fuerzas Armadas (*A democratic Force*), y a la participación en misiones de paz (*The romanian engineer battalion in IFOR and SFOR*) (*One year in Angola*).

A. P. P.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

REVISTA GENERAL DE MARINA

NOVIEMBRE 1997



TEMAS GENERALES

- Juan Manuel de Blas y Osorio**
SOBRE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES
Y LAS LIBERTADES PÚBLICAS 457

TEMAS PROFESIONALES

FUNDADA EN 1877
AÑO 1997
NOVIEMBRE
TOMO 233

- Capitán de Corbeta Álvaro de Agustín Vázquez**
LA CAFMED FUERZA ANFIBIA COMBINA-
DA DEL MEDITERRÁNEO 475

- Capitán de Corbeta Eugenio Díaz del Río**
Jáudenes
CAPACIDAD OPERATIVA DE LA F-100 487

INFORMACIONES DIVERSAS

- Alfonso de Carlos Peña**
EXPOSICIÓN NAVAL EN FARNBOROUGH (I) 501

HISTORIAS DE LA MAR

- Brigada Electrónico Diego Quevedo Carmona**
PRIMAVERA DE 1922: EVACUACIÓN DEL
PERSONAL CIVIL DEL PEÑÓN DE VELEZ
DE LA GOMERA: LOS SUBMARINOS
ESPAÑOLES RECIBEN SU BAUTISMO DE
FUEGO 519

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: 076-97-005-7

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



INICIAMOS este cuaderno con un *Tema General* que a alguien podrá parecer alejado del habitual contenido de nuestra REVISTA. Pero los derechos fundamentales y las libertades públicas a todos nos afectan y están en la base misma de nuestra convivencia nacional; de ellos también se derivan, como lógica consecuencia, las obligaciones y deberes que tenemos como españoles, y no parece, pues, superfluo ilustrar algo sobre las hondas raíces que tienen en la milenaria existencia de nuestra conciencia colectiva; tal vez sorprenda el remoto origen de su formulación a muchos que podrían creer que su explicitación en la Constitución de 1978 proviene de concepciones ideológicas mucho más modernas, e incluso de procedencia foránea. El carácter propio y genuino de estos orígenes ratifica su validez a través de los siglos y consolida el respeto que merece su vigencia.

En otro orden de ideas, el programa de la fragata F-100 sigue despertando gran atención por su aspecto innovador y actual; ya nos hemos referido a él desde 1992 y más recientemente en nuestros cuadernos de mayo y junio del año actual. El tratamiento más acusadamente técnico de aquellos artículos se completa ahora —aunque probablemente aún quede mucho por decir— con el enfoque del que ahora ofrecemos, orientado a señalar su capacidad ante los riesgos y amenazas actuales, y cómo este proyecto, ya en ejecución, es idóneo para afrontarlos. También la situación mundial parece requerir una especial atención a las capacidades anfibas de las fuerzas navales y a ello responde el aspecto informativo del trabajo dedicado a la CAFMED; paralelamente hemos querido subrayar la noticia, aunque con algún retraso, de la botadura del LPD *Galicia* que, pese a su importancia, parece haber pasado casi inadvertida en los medios de comunicación, ya que esta unidad representa una aportación fundamental para la revalorización de nuestros medios anfibios.

Además, dentro del propósito formulado desde la fundación de esta publicación de que sirviera de medio para dar a conocer «los adelantos y mejoras» que se registran en los medios navales, reseñamos las novedades más destacables en este campo, tal como se mostraron en la exposición en Farnborough, información de primera mano recopilada *in situ* por nuestro colaborador que, tras referirse en ésta a los buques, vendrá seguida por una segunda parte dedicada a los sistemas.



SOBRE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES Y LAS LIBERTADES PÚBLICAS

Juan Manuel DE BLAS Y OSORIO



Licenciado en Derecho
por la Universidad Complutense

Prólogo



El presente trabajo está inspirado en la conferencia pronunciada por la profesora María Isabel López Díaz (*) en el Ateneo de Madrid.

El Título I de nuestra Constitución está dedicado a los «Derechos y Deberes Fundamentales».

En la Sección primera de su Capítulo segundo («Derechos y Libertades») se consideran los «Derechos Fundamentales y las Libertades Públicas» (artículos 15 al 29).

Haremos referencia exclusivamente a esta Sección primera. Para darnos una idea de los derechos y libertades que regula, diremos que, entre otros, incluye los siguientes: derecho a la vida (artículo 15), libertad ideológica y religiosa (artículo 16), libertad personal (artículo 17), derecho a la intimidad e inviolabilidad del domicilio (artículo 18), libertad de residencia (artículo 19), de protección judicial de los derechos (artículo 24), principio de legalidad penal (artículo 25), de libertad de enseñanza (artículo 27), etc.

El objeto de este trabajo es determinar desde cuándo se legisla en los países de nuestro entorno sobre estos derechos fundamentales y libertades públicas.

La legislación sobre los indicados derechos y libertades fue un anhelo constante de la Humanidad. Con altibajos, presionando al soberano, los diversos Estados de Europa intentaron de formas oportunas, aprovechando momentos coyunturales propicios, conseguir restar poder a la Corona, para que, reducida en sus pretensiones totalitarias, se fuesen otorgando los derechos y libertades paulatinamente.

La democracia se asienta, quizá como su primer pilar fundamental, en la formulación de los derechos y libertades. Tan es así que por esta razón nuestra ley suprema dedica a la misma su primer Título, antes de considerar entre

(*) María Isabel López Díaz es profesora titulada de la Universidad Complutense en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología.

otros la forma de Estado: la Corona (Título II), el Poder Legislativo: las Cortes Generales (Título III), el Poder Ejecutivo: el Gobierno (Título IV) y el Poder Judicial (Título VI).

Alcanzar la regulación descrita de todos los derechos que se han señalado es un logro muy moderno. La inquietud por conseguirlos ya existía en la Edad Media, época en que empezaron a reglamentarse, y su conquista definitiva tiene muy pocos años de existencia.

Aunque con otros nombres, tenemos históricamente el «derecho de ir y venir», que es tanto como tratar el derecho de fijar la residencia donde uno quiera (en aquella época no se otorgaba a los siervos y a otras personas ligadas por la relación de vasallaje). El derecho a la «libertad de enseñanza» se vinculó desde muy temprano al jefe de familia, el que decidía en nombre de sus hijos la enseñanza que éstos habían de recibir. El «derecho de caza y pesca», hoy abolido, se lo reservaban los señores feudales para sí mismos. La aptitud para las funciones públicas fue patrimonio de algunos. El derecho al sufragio fue al principio censatario y no se amplió a las mujeres, en España, hasta la tercera década de este siglo, etc.

La Carta Magna

Fuera de nuestra Patria, en Inglaterra, se cita su primer texto constitucional como el más antiguo o punto de arranque de la regulación de los derechos y libertades. Se otorgó el 15 de junio de 1215, día en que por exigencia de los barones y el clero ingleses se consigue del rey Juan sin Tierra (1199-1216), mediante presiones morales, financieras y políticas la conocida como *Magna Charta* o *Tratado de Runnymede*, que pretende limitar la Soberanía Real.

Su carácter revolucionario deriva del hecho de que constituía una limitación del poder de la Corona, que se impone al Monarca por sus súbditos (1).

Merece la pena dedicarle a la misma unas líneas.

En virtud de ella, el rey se compromete al respeto de las libertades individuales (seguridad personal, libertad de comercio, de no recaudar impuestos que no sean aprobados por el consejo y a gobernar por medio del mismo). El citado consejo se componía por pares laicos y eclesiásticos, a través de los cuales, y en virtud de las costumbres feudales, se hallaban válidamente representados los súbditos ante el príncipe, como nos señala Hauriou (2).

Consta la mencionada carta de un preámbulo y 63 cláusulas. En ellas se definen y limitan los privilegios reales y las obligaciones feudales. Entre ellos, citaremos:

(1) Existen hoy día cuatro ejemplares de la misma.

(2) HAURIOU, Maurice: «Derecho Constitucional e Instituciones Políticas», Ed. Ariel, 1971, pág. 124.

- La Iglesia será libre. Tendrá el derecho de libre elección en su seno.
- No se establecerán impuestos sin el consentimiento del consejo.
- Los súbditos tendrán el derecho de resistir, incluso por medio de la fuerza, a toda decisión real contraria a las leyes.
- Se permite la libre entrada y salida del reino, con garantías y libertad y seguridad, haciendo declaración de fidelidad al rey.
- Ningún hombre libre puede ser hecho prisionero, excepto por jueces interpretando la ley.
- Los nobles sólo podrán ser juzgados por sus pares y los hombres libres por hombres igualmente libres.

En realidad, todo ello suponía volver a ciertas libertades antiguas, concretamente a las que tuvieron que otorgar sus antepasados Enrique I y Esteban de Blois (3)

Es aspiración de quien esto escribe aportar base documental suficiente para poder divulgar que mucho tiempo antes de la fecha citada (1215), ya en nuestra Patria, se habían regulado los derechos y libertades conforme vamos a exponer seguidamente. Creo que constituye un timbre de honor el poder presentar ante los foros internacionales en los que se tratan estos temas que nuestra Patria, España, antes de la citada Carta Magna, varios siglos antes, tenía ya regulados los derechos y libertades. A este deseo van destinados los dos epígrafes siguientes.

León: origen de los Fueros y de las Cortes de España

Alfonso V «el Noble» (4), llamado también el de «los buenos Fueros», fue el repoblador de León (constituida como capital del reino en 919), ciudad asolada y destruida por las incursiones de Almanzor (5) trasladó el centro

(3) Se trata de una época muy tumultuosa en Inglaterra, en la que la forma de acceder al trono es por medio de la usurpación.

Así, al morir Guillermo I «el Conquistador» le sucedió su hijo Guillermo II «el Rojo», y a su fallecimiento ocupa la corona su otro hermano, Enrique I, usurpándola a su hermano mayor Roberto. Para conseguir el apoyo de los poderosos de su reino tuvo que congraciarse con la nobleza, otorgándoles una carta de privilegios.

El sucesor de Enrique I fue un hijo de una hermana suya, Esteban I de Blois, que usurpa de nuevo el trono a la descendiente de Enrique I. Al fallecer Esteban, le sucede un nieto de Enrique I, Enrique II, hijo de Matilde (hija de Enrique I y de un miembro de la familia de los Plantagenet).

Esta serie sucesiva de usurpaciones mantuvieron a los reyes en el poder gracias a las concesiones que tuvieron que hacer a los nobles y al clero, reconociéndoles derechos y libertades.

(4) Hijo de Bermudo II. Casó con Elvira, hija del conde Menendo de Galicia, tutor del rey durante toda su minoría de edad. Murió a los 33 años en Viseu de un flechazo al asediar dicha población.

(5) Sólo quedaron en pie algunos lienzos de la muralla, algún monasterio, como los de San Pelayo y Santa María y parte de la vieja catedral. Desde la invasión de Almanzor (984) la capital estuvo asolada, «parecía un cadáver».

político de la monarquía de Oviedo a dicha ciudad (914). Para ello se dedicó a levantar de sus escombros la antigua ciudad de los legionarios. Trae nuevos repobladores y emprende obras de reconstrucción y reparación.

Al mismo tiempo trasladó a su iglesia los cuerpos de todos los reyes sepultados en otros puntos del reino.

Al romperse España en su unidad, debido a la aparición de los conquistadores árabes, las diversas comarcas o regiones (hubo necesidad de delimitarlas) que nos aparecen, debido a la Reconquista, pasan a regirse por un derecho diferente.

De esto nos habla Alfonso X «el Sabio» en la ley 1.^a, Título 1.^o, libro 5.^o del «Espéculo» (6), que dice «antiguamente sólo hubo un Fuero (ley) en toda España, pero, habiéndose perdido a causa de la invasión sarracena los libros en que aquel constaba, a medida que los cristianos reconquistaban el territorio fueron recordando y restableciendo sus disposiciones, según se acordaba, unos de una guisa y otros de otra, de donde nació la diversidad de Fueros».

En cada comarca se realiza con independencia y dan lugar a que aparezca un derecho local, que rige en consecuencia sólo para sus habitantes. Las palabras *lex*, *forum* y *privilegium*, como nos dice García Gallo (7), son sinónimas.

Este derecho local, que rige cada comunidad del reino de León, recibe el nombre de «Fuero» (8) y también se llamaban cartas de libertad, de donación, de confirmación o de privilegios y presentaban el rasgo común de conceder a una ciudad, villa, lugar o monasterio determinados privilegios o exacciones, o bien, fijar algunos aspectos del derecho local. Solían incluir datos sobre la extensión del término, relaciones con el rey o señor, organización de la comunidad, régimen de propiedad, determinación de la jurisdicción procesal, responsabilidades por ciertos delitos, etc.

El municipio de la ciudad aparece como una agrupación de pueblos o aldeas con sus concejos rurales, y por encima de ellos, la ciudad, donde reside un concejo general de todo el territorio municipal. Así, la ciudad y su tierra forman una unidad.

Como antecedentes al Fuero Municipal de León debemos mencionar los decretos de la Curia Real (Cámara Legislativa) de León en 1017, en los que se anticipa al Fuero Municipal, ya que considera y regula aspectos que después recogerá dicho Fuero. Así, en el mismo, se expresa, en relación con el derecho

(6) «Espéculo» («Espejo del Derecho»). Es el primer código promulgado en Castilla. Su aplicación es competencia exclusiva del rey y de los jueces por él nombrados. El desconcierto que ocasiona dará lugar al Código de las Siete Partidas.

(7) GARCÍA GALLO, Alfonso: Catedrático de la Universidad de Madrid. *El origen y la evolución del Derecho*, del «Anuario de Historia del Derecho Español». Artes Gráficas y Ediciones, S. A., Madrid 1975, págs. 243 y ss.

(8) «Fuero» deriva de la palabra latina *forum* que se traduce por plaza, mercado, tribunal, jurisdicción. El paso de su origen al significado actual es discutido por varios autores, entre los que citaremos a García Gallo y Merea. En el siglo X se emplea en sentido de norma, régimen jurídico que en su nueva acepción significa «libertas», «privilegium», etc.

a la libertad, que el colono tiene que habitar en el solar, pero que, si no quiere, puede irse con su ajuar (9).

En el año 1020 tiene lugar en León un gran acontecimiento: la congregación (reunión) de una importante convención político-religiosa en la que toman parte los grandes de los reinos de León, Asturias y Galicia. Se trata de una asamblea análoga a la que, como veremos más adelante, ya tenían los visigodos (que tanto esplendor dio a esa monarquía). Se abrió este concilio el día 1 de agosto de citado año en presencia del rey, en la iglesia de Santa María de Regla, con asistencia de los obispos, abades y próceres de los tres reinos.

La regulación, que vamos a considerar someramente, tenía lugar un siglo antes de la ya considerada Carta Magna.

Se aprobaron en este concilio 48 ó 49 cánones o decretos de los que los siete primeros son leyes eclesiásticas; del 8 al 20, políticas y civiles que tratan de la función del rey y otras referentes al gobierno y a la condición de la persona. Los restantes, del 20 al 48, recogen privilegios y franquías de la ciudad de León, su mayor o menor autonomía local, el régimen del municipio, las relaciones vecinos-señores y una serie de delitos y sus penas. Esta parte es la que se conoce con el nombre de «Fuero Municipal de León», que afecta a su municipio y a su *alfoz*.

Vamos a señalar únicamente aquellos cánones que indican la regulación de los derechos y libertades, que es el objeto de este trabajo.

El canon 13 expresa que el hombre de benefactoría puede ir libre con sus bienes y heredades a donde quisiera. Lo recoge así el artículo 17.1 de nuestra Constitución. De aquí se deriva la palabra *behetria* (10).

También regula el *fonsado*. Ir al *fonsado* con el rey (con los condes o con el *merino*) era el equivalente al servicio militar de la guerra. La Constitución se refiere a este tema en su artículo 30.1 (11).

El canon 18 dice que en todas las ciudades del reino residirán jueces nombrados por el rey. Nuestra norma suprema lo indica en el artículo 117.

El canon 27 extiende la jurisdicción de la capital a varios distritos territoriales, con la obligación de los habitantes de los mismos de acudir a León en caso necesario a defender y a reparar los muros, al igual que los propios ciudadanos de León.

El canon 28 extiende la jurisdicción de León a muchos distritos territoriales; así habla de que las causas y pleitos de todos los vecinos de León y su territorio se verán en la capital. De esto nos informa el artículo 117.3 de la Constitución.

(9) GARCÍA DE VALDEAVELLANO, Luis: «Curso de Historia de las Instituciones españolas». Biblioteca de la «Revista de Occidente», 1973, pág. 354.

(10) Se puede definir como persona que tiene el derecho de sujetarse al señor que más le acomode para que le defendiese, con la libertad de mudar del mismo siempre que le pareciese.

(11) Viene esta palabra de «fonsado» de foso, excavación profunda alrededor de una fortaleza. También de esta palabra se deriva «fonsadera», que era el tributo que se imponía para atender a los gastos de la guerra.

El canon 29 señala que se reunirán en la iglesia de Santa María de Regla el primer día de Cuaresma para unificar los pesos y medidas del pan, vino, carne, etc., así como el precio de los jornales o labores.

El canon 34 determina las penas a diversos delitos. Artículos 25 y 117 de nuestra Constitución. Así, por ejemplo, el panadero que disminuyese el peso del pan sería azotado.

El canon 38 dice que ni el *merino* (juez puesto por el rey en un territorio) ni el *sayón* (secretario de un juzgado de hoy día) puedan entrar por fuerza en ningún huerto a extraer cosa alguna. No podían por fuerza entrar en casa de hombre alguno sin permiso, ni siquiera para cobrar deudas, ni arrancar ni llevarse las puertas. El artículo 18.2 de la Constitución recoge esta idea.

De esta forma se pretendía luchar contra el abuso que con el nombre de «Fuero de sayonía» se había introducido por los jueces y sus ministros, que hacían visitas domiciliarias sin causa ni motivo alguno.

La importancia del «Fuero Municipal de León» es por ser el primer derecho escrito que regula los derechos y libertades, modificando el código visigodo del que hablaremos. Es el primero del que se tienen noticias en el mundo occidental. Si bien se trata de legislación local (se otorga a una ciudad), es también general, pues atendía a la poca variedad de las exenciones y el espíritu de libertad que en todas dominaba.

A lo largo del siglo XI y principios del XII, León recibe varios Fueros que luego se refunden y que sirvieron de base a los Fueros de otros lugares de la región (12).

Como nos dice Díaz Canseco, «estas normas constituyen en sí mismas uno de los más importantes Fueros de la España medieval» (13). Así como que «este Fuero se promulgó en un momento decisivo en la organización política y social de los reinos cristianos de la Reconquista y en la formación de su Derecho». Sus leyes se mantuvieron en observancia por espacio de muchos siglos y así se iba modificando sin abolirse el Fuero Juzgo.

Fue redactado en latín vulgar y traducido en el siglo XIII al leonés. Es un Fuero breve. Escrito en un estilo rudimentario e impreciso.

El Fuero otorgado a León causó una verdadera revolución social, pues introduce, entre otras cosas, un nuevo orden en lo civil y en lo político, «mejorando la condición de los hombres de aquella sociedad», como nos dice Lafuente (14).

Si importante es todo lo que acabamos de ver, no quiero cerrar este capítulo sin significar otro hecho glorioso que tuvo lugar en esa misma ciudad de

(12) Así tenemos los de Villavicencio de los Caballeros, Castroalbón, Carrión de los Condes, etc., extendiéndose por villas y pueblos en muy diversas formas, por todo el reino leonés.

(13) DÍAZ CANSECO: «AHDE», Tomo I, págs. 327 y ss.

(14) LAFUENTE, Modesto: «Historia General de España». Parte 2, tomo 1.º, Capítulo XXVI.

León. Alfonso IX, en 1188, convocó Cortes en dicha ciudad, en la que están representados el clero, la nobleza y el estado llano o pueblo (ciudadanos exclusivamente). Son las primeras Cortes españolas, y al mismo tiempo la primera vez en el mundo en que acuden a dicho tipo de asamblea los tres estamentos, adelantándose también el reino de León al resto de los estados europeos.

En esas Cortes se toman acuerdos importantísimos que afectan, entre otras cosas, a las libertades municipales de las clases populares (15). Al principio sólo tuvieron carácter consultivo y deliberatorio. Sólo las decisiones de carácter fiscal debían de contar con el otorgamiento o aprobación de las Cortes.

Pero nosotros vamos a profundizar mucho más en nuestra Historia y pasaremos a ver que, varios cientos de años aún anterior a este Fuero (unos 330 años), en la época de los visigodos, ya se legisló sobre los señalados derechos y libertades. Así, tenemos el Concilio XIII de Toledo, que seguidamente vamos a considerar.

Concilio XIII de Toledo (año 683)

Para determinar su importancia, en relación con el trabajo que estamos realizando, estimo necesario dar primero unas pequeñas notas, muy sintetizadas, que nos permitan introducirnos en el mundo visigodo y así conocer el ambiente en que se produjo el Concilio XIII de Toledo.

a) *Presencia de los visigodos en Hispania*

A lo largo del siglo IV, se hicieron cada vez más presentes las incursiones en el Imperio Romano de pueblos extraños. Se les llamó *barbari*, o sea, extranjeros (16).

(15) Algo similar tuvo lugar en Inglaterra, pero en 1265, ¡cien años más tarde! Eran tiempos de Enrique III, hijo de Juan sin Tierra, vencido por el conde Simón de Montfort en la batalla de Lewes (1264), al pretender enfrentarse a los derechos adquiridos que constaban en su «Carta Magna».

En Francia será Felipe IV «el Hermoso» en 1307 el que da lugar a su asamblea general. Nace así la Asamblea Nacional.

En Alemania no se reguló la representación popular hasta 1232 (como nos dice García de Valdeavellano, obra citada, pág. 465).

En Portugal tiene origen en 1254.

(16) El año 409 penetran por la ruta de Roncesvalles los suevos, vándalos y alanos. Posteriormente lo hicieron los visigodos, el año 415, aunque hasta el año 507 sus intervenciones en

La mayoría de estos pueblos eran germánicos (17) que procedían del sur de Suecia, Dinamarca y zonas colindantes con las citadas. En su movimiento hacia el sur se emplazaron en Ucrania y en las márgenes del Danubio.

Había dos pueblos semejantes en el nombre, idioma y aspecto, los godos, que comprendían los visigodos (godos sabios), de *west-gothus*, o sea los situados al oeste que se asentaron entre los Cárpatos y el Dnieper, y los ostrogodos (godos brillantes), de *ost-gothus* o godos del este, que se dirigieron hacia las estepas del sur de Rusia.

Los visigodos cruzaron el Danubio y pasaron a situarse en las Galias (sur de Francia y el valle del Ebro) con el rey Ataúlfo (410-415) y llegan a la Península, pudiendo considerarse a este rey como el primer soberano godo que reina en España, aunque desde el 418, por el pacto con Roma, se asientan en Francia.

Para darnos una idea del impacto que supuso a nuestra nación la presencia de los visigodos, diremos que la población era de unos nueve millones de habitantes hispano-romanos y solamente unos doscientos cincuenta mil visigodos (visigodos y suevos).

Ambas comunidades se han de ir fusionando, pero muy lentamente. Lo harán por razones sociológicas, económicas y políticas, mediante la absorción por la población hispano-romana de la minoría germánica. Esto es muy importante, ya que el poder, en manos de los visigodos, tuvo que conciliar dos intereses muy opuestos: el de los godos, vencedores, y el de los hispano-romanos, vencidos.

Vamos a dedicar unas consideraciones a tres perspectivas del reino visigodo que considero fundamentales para aclarar la política que siguieron los vencedores. Estos tres aspectos son los referentes a la legislación que se aplicó en ambas comunidades hasta llegar a tener una sola jurisdicción; el segundo, el religioso, que parte de sistemas credenciales distintos y se terminará en uno solo, y, finalmente, diremos unas palabras sobre la elección de los reyes.

Estas tres facetas serán decisivas para entender el Concilio XIII de Toledo y su repercusión en los derechos y libertades que estamos considerando.

la Península fueron incursiones. Tenían como capital a Tolosa (Francia). Los suevos se establecieron en el oeste peninsular (Galicia). Los vándalos y alanos pasaron de largo. Los alanos formaron un efímero reino en Lusitania y la Cartaginense, hasta que los godos los expulsaron y su mayor parte se unió a los vándalos. Los vándalos saquearon Hispania, con excepción de la Tarraconense, y se dividían en silingos y asdingos; los primeros se situaron en la Bética (una falsa etimología ha hecho derivar de la palabra vándalo el nombre de Andalucía). Son destruidos por los romanos en el año 418 y los asdingos permanecen en Hispania hasta el año 429, fecha en la que se trasladan (junto con los alanos) al norte de África.

(17) Según muchos autores es discutible. Señalan que invadieron Europa procedentes de Asia, como nos dice Víctor Gebhardt en su «Historia General de España y de sus Indias», tomo II, capítulo 1.º, págs. 6 y ss.

Los ataques procedentes del exterior y que podían afectar a los límites del territorio visigodo eran un peligro real y que había que atender. Estos podían proceder de los bizantinos (asentados en el sur y sudeste de España, desde la desembocadura del río Guadalquivir a la del Júcar), de los francos por el norte, así como del reino de los suevos por el noroeste. Por esta razón, el rey godo Atanagildo (554-568) estableció su corte en un lugar equidistante de estas tres fronteras, y elige, por su situación estratégica, la ciudad de Toledo como capital del reino (557) desde la que será más fácil conservar el dominio de la Península.

b) *Aspecto legislativo* (18)

En sus primeras incursiones en España, los godos no tenían ley escrita. Se regían por derecho consuetudinario, es decir, no escrito ni promulgado por los reyes y transmitido oralmente de generación en generación. Son las costumbres y los usos. Debido a ello pasan a coexistir dos sistemas jurídicos diferentes (romano y germánico), lo que da lugar a la concurrencia de dos organizaciones políticas superpuestas.

Las relaciones de los godos con Roma les hizo conocer la existencia de leyes escritas. Por esta razón, en tiempos de Eurico (466-484) pasan los visigodos a tener un código escrito, aunque, como es lógico, muy imperfecto. En el mismo se funde el Derecho Romano vulgar con las costumbres visigodas. Su redacción podemos fijarla entre los años 466 y 481. Así lo reconoce San Isidoro: «bajo este rey los godos comenzaron a tener por escrito los ordenamientos de las leyes, pues antes se regían sólo por usos y costumbres» (19).

Es un código personalista, pues afecta sólo a los godos y, en consecuencia, no va dirigido a todos los habitantes del territorio. Mientras tanto, en Hispania los hispano-romanos se regían por el «Codex Theodosianus» (20), de Teodosio II (438) (21), otras decisiones judiciales que recogen las leyes de los emperadores romanos desde el año 313, así como las leyes nuevas dictadas después de la publicación de aquél.

Por eso, Alarico II (484-507) promulga un cuerpo de leyes que será de aplicación a los hispano-romanos. Se le conoce con el nombre de «Breviario de Alarico» o «Lex Romana Visigothorum» (506). Tiene como base el código

(18) Para este epígrafe he seguido, de forma indicativa, el libro ya citado del profesor García Gallo, en sus párrafos 461 al 464.

(19) SAN ISIDORO DE SEVILLA: «Historia de regibus gothorum», cap. 35.

(20) Colección clasificada de los edictos de los emperadores cristianos, que unificó por primera vez la legislación de Oriente y Occidente y fue la base del futuro Código de Justiniano en Bizancio.

(21) Emperador de Oriente (408-450). Nieto de Teodosio I «el Grande».

teodosiano (fue una compilación de derecho romano occidental). Se formuló en una asamblea de obispos y representantes de las provincias.

Se hace notar que, según García Gallo (22), tanto el Código de Eurico (que afectaba a los godos) como el de Alarico II (para los hispano-romanos) tuvieron carácter territorial, es decir, que eran de aplicación a todos los habitantes de la Península Ibérica.

Leovigildo llega a derogar el Breviario y restablece, entre los años 572 y 576, el Código de Eurico, modificándolo y poniéndolo al día. No ha llegado a nosotros.

A partir de Recaredo, los reyes se esforzaron en hacer un derecho más racional y así, según insignes publicistas, se redactó en tiempos de Chindasvinto (642) un nuevo código, pero quien le da forma definitiva fue su hijo Recesvinto, presentándolo en el Concilio VIII de Toledo y promulgado el año 654. Es bastante más perfecto que los anteriores y será territorial, pues afecta a los godos y los hispano-romanos. Así quedará como legislación aplicable en España para todos sus habitantes (23).

Se le conoce con los nombres de *Codex Visigothorum* y *Liber Iudiciorum* (libro de los jueces) y, en español, como Fuero Juzgo. Nos dice Cerdá (24) que el Fuero Juzgo es la traducción al castellano del *Liber Iudiciorum* en su forma *vulgata*, y se realiza en la Edad Media. Recientemente se han delimitado ambos conceptos, pues estamos haciendo referencia a dos textos que, aunque deriva el uno del otro, corresponden a épocas e idiomas distintos e incluso el contenido no es totalmente idéntico. Podemos decir que en realidad se publicó en el idioma que hablaba y entendía el pueblo godo: mezcla de latín y de la lengua ya degenerada que tenían los conquistadores. Se divide en 12 libros y éstos en artículos y leyes.

Se hace notar que la ley que prohibía los matrimonios mixtos entre godos e hispano-romanos fue abolida por el hijo de Chindasvinto, Recesvinto (653-672).

c) *La religión*

Cuando los godos se asentaron en los Balcanes, se convirtieron al cristianismo por misioneros arrianos (25). Al llegar a España con su religión, la del

(22) GARCÍA GALLO, Alfonso: *Nacionalidad y territorialidad del Derecho en la época visigoda*, «Anuario de Historia del Derecho español», 1936-1941, págs. 168 y ss.

(23) Consta de título preliminar y 12 libros subdivididos en 54 títulos y 578 leyes.

(24) CERDÁ RUIZ-FUNES, Joaquín: «Enciclopedia Jurídica», Tomo X, pág. 326.

(25) Su fundador fue un obispo de Alejandría llamado Arrio, muerto en 336. Establecía que el Padre y el Hijo no eran consubstanciales, con la consecuencia de que Cristo no era Dios. Fue condenada esta herejía (error en materia de fe sostenida con pertinacia) en el Concilio de Nicea de Bitinia (convocado por Constantino I) el año 325, por resolución de 318 obispos (año 20 del imperio de Constantino). Hija legítima de esta doctrina es la religión mahometana, según nos dice Gebhardt (obra citada, Apéndice I al tomo I, núm. I, XVII, pág. 413).

pueblo hispano-romano era la católica. Ello da lugar a conflictos, pues el pueblo unía religión y nacionalismo: arriano-godo y católico-hispano-romano.

Y así se continuó hasta Recaredo I (586-601), que tanto el rey, a título personal y familiar, y seguidamente en el Concilio III de Toledo (589), a título de gobernante del pueblo, abjura del arrianismo y proclama la conversión del pueblo godo al catolicismo. A partir de entonces la religión católica fue la del Estado y así la Iglesia tuvo no sólo la dirección espiritual del pueblo, sino también un peso político enorme, pues convocada por el rey pasa a aconsejarle también en los negocios públicos; era inevitable, ya que muchos de sus miembros formaban parte del Aula Regia (Gran Consejo), tomando parte en los diversos asuntos que en el mismo se deliberaban.

d) *El Rey* (26)

La tradición goda disponía que la forma de estado era la de monarquía. El rey era el jefe del pueblo y del ejército godo. Era elegido por la asamblea de los hombres libres. Sin embargo, la dispersión del pueblo impide la reunión de esta asamblea. Con el tiempo pierde este carácter democrático y además el desarrollo de los vínculos de fidelidad personales, pues entre otras razones los pequeños propietarios se someten al patrocinio de los potentes. Todo ello ocasiona que a la hora de votar cada noble contara con todos los votos de sus clientes.

Desde el católico Recaredo I se necesitaba no sólo el concurso de los nobles más importantes, sino también el de los obispos. Son ambos grupos los que eligen a los reyes. Más tarde, en el Fuero Juzgo se formulará esta norma, diciendo: «Por onde establecemos que de aquí adelante los reyes deben ser elegidos en la ciudad real o en aquel lugar donde ha muerto el otro rey et deve ser elegido con concello de los obispos e de los ricos homes de la Corte».

La única exigencia para la elección es que el futuro rey fuese un miembro de las familias más nobles de los godos. También era necesario que no hubiera recibido la tonsura (corte de pelo), ni el hábito religioso. Veremos la importancia de esto en el trabajo que estamos analizando.

En algunos casos, a un rey le sucedió su hijo, previa asociación al trono, como nos relata San Isidoro de Sevilla en su obra «Historia de regibus gothorum», ya citada.

En la Asamblea en la que se debía de nombrar nuevo rey, los nobles dejaban oír su voz y el resto de los godos otorgaban la conformidad al acuerdo que ellos llegaban a obtener. La consecuencia es que las elecciones eran tumultuosas, aunque poco a poco se regularizaron.

(26) Se ha tenido en cuenta lo que sobre el mismo nos expresa García de Valdeavellano, en la obra citada, pág. 192.

A partir de Recaredo I, la ceremonia era la siguiente: el rey elegido prestaba juramento de fidelidad a la fe católica y de proteger el cumplimiento de las leyes. Los nobles le juraban fidelidad. El rey es consagrado (hacerlo sagrado) y ungido (signar con óleo sagrado para indicar su dignidad) por los obispos. Posteriormente lo coronan, dándole espada (poder y justicia), manto (símbolo de esplendor), anillo (garantía de que mantendrá la fe católica) y corona (atributo de realeza, o sea, soberanía). Seguidamente se sienta en el trono.

El rey se denominaba *rey de los godos (rex gothorum)*. Sólo mucho después, cuando ya tenía un asiento fijo territorial, podemos encontrar la expresión *rex Hispaniae*. Parece ser que Leovigildo fue el primer rey que identificó su reino con la totalidad de la Península y los territorios ultrapi-renáicos: la «Septimania».

En muchas ocasiones el regicidio fue la forma de suceder en el trono.

e) *Los Concilios*

Al hacer referencia a los concilios se entiende que son los de la Iglesia católica (27).

En tiempos de Recaredo I comienza la Iglesia católica a desempeñar un papel en la vida del Estado visigodo muy superior al que había realizado la arriana.

Los concilios de Toledo eran asambleas eclesiásticas que tenían la peculiaridad de ser convocados por el rey y reunían en la capital del reino a representantes del clero de todo el país. Se trata de organismos que estudian aspectos de la Iglesia y también, al integrarse en los mismos la nobleza, cuestiones legislativas y judiciales.

Estos concilios se transforman en punto de confluencia Estado-Iglesia, participando ambos en la dirección de los asuntos públicos.

Dadas las materias que se sometían a los concilios, los monarcas asistían con gran frecuencia al desarrollo de sus sesiones, sobre todo cuando se referían a aquellos asuntos que les incumbían.

Eran convocados por el rey. Entraban primero los obispos en la iglesia en que iba a celebrarse el concilio; a continuación, lo hacía el rey, acompañado de su séquito o corte. Leía el rey su mensaje y se retiraba. La deliberación estaba presidida por el metropolitano más antiguo (se tendió casi desde el principio a que fuese el de Toledo). El orden de las cuestiones a tratar era el de comenzar por los asuntos religiosos, en los que sólo intervenía el clero, y a continuación, los de trascendencia política, en los que actuaba el «Aula Regia».

Los acuerdos tomaban la forma de decretos conciliares y eran confirmados por el rey, so pena de nulidad, como ley.

(27) Los concilios de Toledo fueron en total 19 y el primero de ellos tuvo lugar el año 400.

Como hemos manifestado, en el concilio se deliberaba y legislaba sobre multitud de materias que se escapaban al ámbito meramente eclesiástico, aprovechándose del edicto promulgado por Recaredo I, en virtud del cual el poder real apoyaría el cumplimiento de las decisiones conciliares.

El concilio perseguía, entre otras cosas, con el apoyo moral de la Iglesia, una mayor estabilidad de las instituciones monárquicas, pues en el mismo se aprobaban determinadas conductas políticas a fin de que éstas se viesen respaldadas por la Iglesia (como veremos, así sucedió en el Concilio XIII) y, en algunos concilios se trataba de reconocer el derecho al trono adquirido de forma ilegal y, al mismo tiempo, establecer penas para que otros no hicieran lo mismo que ellos habían hecho.

f) *Antecedentes del Concilio XIII de Toledo*

La elección de Wamba (672-680) como rey de los visigodos provocó un levantamiento contra el monarca (28).

Los castigos impuestos a los que no habían cooperado en la persecución de los rebeldes se ganaron la enemistad de muchos sectores de la nobleza y del clero, así como la sublevación o conjura de parte de la nación, lo que tuvo como consecuencia la proclamación de Ervigio (29) como rey (era yerno de Wamba). Este último se retiró de la vida política.

Para lograr la adhesión a Ervigio de la Iglesia y la alta nobleza no le queda más remedio al rey que hacer concesiones a ambos grupos. Para conseguir el apoyo moral a su actuación necesita convocar unos concilios en los que se le aprobase lo que había hecho. Por esta razón fundamental y otras como la de

(28) El duque Paulo encabeza una sublevación nobiliaria en la Septimania; quiere destornar a Wamba. Sofoca el rey esta revuelta con gran rapidez. Ello hizo ver el poco arraigo de las instituciones políticas, ya que muchos nobles se habían sumado a la sedición violando el juramento de fidelidad al rey. También algunos se mostraron remisos a la movilización de tropas, que se ordenó, o lo hicieron con lentitud, para no definirse claramente en ayudar o no al monarca.

(29) Ervigio dio de beber al rey un brebaje que le hizo caer en tan profundo letargo que se le creyó muerto, o al menos agonizante (14 de octubre de 680). Se apresuraron a cortar el cabello (tonsurarlo) y a revestirlo con hábito de penitente, según costumbre de la época. Al recobrase admiróse el rey de encontrarse sin cabello y con un hábito de monje. No trató de violar las leyes que privaban de la corona a los tonsurados. La conjura es el desquite de la aristocracia frente al monarca.

Expresó su deseo de que su sucesor fuese Ervigio (su yerno) y encargó a Julián, metropolitano de Toledo, que le ungiese. Entregó la corona con el mismo desprendimiento con que la recibió.

Se retira al monasterio de Pampliega (cerca de Burgos). De esta forma se evitó una segura guerra civil. Su cuerpo reposa, por disposición de Alonso o Alfonso X «el Sabio» en Toledo, en la iglesia de Santa Leocadia.

regular el pacto poder soberano-Iglesia y nobleza se celebran los Concilios XII y XIII de Toledo.

En el Concilio XII de Toledo (año 681) se asimiló en el orden fiscal, penal y procesal a los sacerdotes con los «gardingos» (personas vinculadas al rey con un especial juramento de fidelidad), con los «primates» (los jefes de los diversos servicios de palacio), e incluso a todos los hombres libres. También rectifica las leyes militares de Wamba con la amnistía de los condenados. Resumiendo, es todo un programa de gobierno que institucionaliza la victoria nobiliaria y su extensión a toda la población.

g) *El Concilio XIII de Toledo*

En el Concilio XIII se va a intentar reformar el *Liber Iudiciorum*, corrigiendo gran número de leyes e interpolando frases que cambian su orientación y sentido, incluyendo una nueva legislación de los deberes militares y también de la dulcificación de las penas impuestas a los enemigos de Wamba (que se habían levantado en armas contra el rey). Asimismo, se trata de perdonar las deudas que con el fisco tenían muchos nobles.

Ervigio, que representa los intereses nobiliarios y eclesiásticos, va a pretender que la Iglesia le confirme como rey cuando en realidad era un usurpador del trono. Y lo intenta conseguir mediante unos pactos o convenios muy favorables a los intereses de la Iglesia y de la nobleza. Estas capitulaciones suponen una pérdida de parte de la soberanía por el rey.

En este ambiente, de un rey que se apodera violentamente de la corona, donde ya existe una Iglesia única para toda la nación que decide por medio de los concilios, tanto en cuestiones religiosas como políticas, y teniendo también una legislación única que se aplica en todo el reino, tiene lugar el Concilio XIII de Toledo (683).

Se va a establecer por primera vez en el mundo occidental una declaración de derechos y libertades, principalmente para los fieles del oficio palatino, pero también lo son o afectan para «los nacidos libres».

De lo que se aprueba en este Concilio sólo nos interesa resaltar aquello que hace referencia a los derechos y libertades.

Apoyándose en la edición impresa de los Concilios de Toledo, editada por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, la profesora María Isabel López Díaz (30) expuso por primera vez el año pasado el resultado de sus investigaciones, y que, en lo que afecta a los citados derechos y libertades, vamos a concretar en cinco puntos.

(30) LÓPEZ DÍAZ, María Isabel: Profesora titular de la Universidad Complutense en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (Departamento de Ciencias Políticas y la Administración II). De la lección inaugural del curso 96-97 «Raíces de las garantías constitucionales en España», en el Ateneo de Madrid (15 de octubre de 1996).

1. Sobre el derecho a la vida

El artículo 15 de la Constitución afirma:

«Todos tienen derecho a la vida y a la integridad física y moral, sin que en ningún caso puedan ser sometidos a tortura ni a penas o tratos inhumanos o degradantes...»

De este tema el Concilio declaró:

«Que en adelante, <a> ninguno del orden palatino o religioso...» <ni «a las restantes personas libres»...>

«...Que no se les aprisione, ni encadene, ni se les someta a tormento, ni se les castigue con cualquier clase de penas corporales o azotes, ni se les prive de sus bienes, ni sean encerrados en prisión, ni se les rapté, valiéndose aquí y allá de injustas ocasiones, con lo cual se les arranque una confesión por la fuerza, oculta o fraudulenta.»

2. Sobre la detención preventiva

El artículo 17.2 de la Constitución expresa:

«La detención preventiva no podrá durar más del tiempo estrictamente necesario para la realización de las averiguaciones tendentes al esclarecimiento de los hechos y, en todo caso, en el plazo máximo de 72 horas el detenido deberá ser puesto en libertad o a disposición de la autoridad judicial.»

El Concilio sobre este asunto dice:

«Sin embargo, aquellos que se sabe residen en lugares tales donde hay sospecha de poder huir, causando gran perjuicio, o aquellos otros a los que para evitar disturbios en el país conviene custodiar con mayor diligencia, a todos éstos convendrá colocarlos con vigilancia libre, sin encadenarlos ni sufrir otro daño injurioso, de tal modo que, sin que haya ya nada que temer, se les mantendrá bajo una discreta y diligente vigilancia.»

3. Sobre la prisión provisional

El artículo 17.4 de la Constitución manifiesta:

«La ley regulará un procedimiento de *Habeas Corpus* para producir la inmediata puesta a disposición judicial de toda persona detenida ilegalmente.

Asimismo, por ley se determinará el plazo máximo de duración de la prisión provisional.»

Con relación a esta materia, el Concilio de Toledo proclama:

«Que no se aplace fraudulentamente el tiempo en que conviene juzgarlo, porque, si está separado por mucho tiempo de sus mujeres, parientes y también de sus bienes, parecerá que la confesión que prestan ha sido arrancada contra su voluntad. Sin embargo, tal confesión, si fuere hecha, no valdrá de ningún modo, sino que, conforme a lo prescrito anteriormente, se tendrá por verdadero solamente aquello que salido de su boca fuere aprobado como tal de común acuerdo.»

4. Acerca del derecho a la tutela efectiva de los jueces

El artículo 24.1 de la Constitución expone:

«Todas las personas tienen derecho a obtener la tutela efectiva de los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, sin que, en ningún caso, pueda producirse indefensión.»

Con relación a este artículo, el Concilio determina:

«Cualquier cosa que contra lo preceptuado en esta sentencia se ejecutare en la persona de cualquiera, o se decidiere acerca de los bienes de la persona acusada, carezca de toda validez, en el caso de que aquella persona, habiendo sido juzgada de otro modo distinto del que hemos decretado, hubiere perdido la facultad de testificar, o visto confiscados sus bienes.»

5. Derecho al juez predeterminado por la ley

El artículo 24.2 de la Constitución enuncia:

«Asimismo, todos tienen derecho al Juez ordinario predeterminado por la ley, a la defensa y a la asistencia de letrado, a ser informados de la acusación formulada contra ellos, a un proceso público sin dilaciones indebidas y con todas las garantías, a utilizar los medios de prueba pertinentes para su defensa, a no declarar contra sí mismos, a no confesarse culpables y a la presunción de inocencia.»

De este punto, el Concilio formula:

«Que, por el contrario, aquel que es acusado, conservando las prerrogativas de su categoría, y sin sufrir todos estos perjuicios, será presentado a una pública deliberación de los obispos, de los grandes y de los gardingos, e interrogado con toda justicia. Y si fuere culpable de delito, sufra las penas que las leyes señalan para el crimen que se le ha descubierto, y, si fuere inocente sea declarado tal por el juicio de todos.»

Conclusión

Todo ello nos lleva a poder afirmar en las esferas democráticas que nuestra Patria ya en el año 683 legisló con todo detalle, tal y como acabamos de ver, adelantándonos varios siglos a la legislación más antigua que se conocía (Fuero Municipal de León) sobre esta materia. Con orgullo podemos presumir de ello.

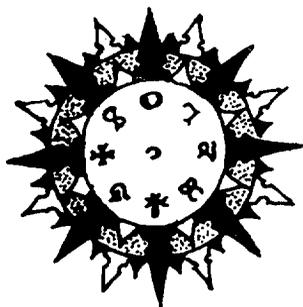
Cuando a bordo de nuestras unidades navales o acuartelamientos se iza la bandera, también podemos dedicar nuestros pensamientos a la idea de que democracia y España son conceptos que marchan unidos desde hace muchos siglos, cuyos principios se recogen incluso en las Leyes de Indias.

Sin exageración, podemos decir que nuestra Patria es la cuna de los Derechos Humanos. Y ello independientemente de los avatares de nuestra Historia, con grandes *lapsus*, pero que, a fin de cuentas, estas ideas se abrieron de nuevo paso, como lo demuestra nuestra actual Constitución, que reproduce lo que ya en diversos aspectos se legisló hace más de 1.300 años y dando con ello ejemplo al mundo, ya que el texto que acabamos de exponer es el más antiguo existente en las naciones democráticas.

BIBLIOGRAFÍA

- CERDÁ RUIZ-FUNES, Joaquín: *Enciclopedia Jurídica* (voz «Fuero»), Editorial Francisco Seix, S. A. Barcelona, 1976.
- DÍAZ CANSECO, J.: «AHDE». Tomo I.
- GEBHARDT, Víctor: *Historia General de España y de sus Indias*.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A.: *La época medieval de la Historia de España*, Alfaguara II. Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1973.
- GARCÍA GALLO, Alfonso: *El origen y la evolución del Derecho*, AHDE («Anuario de Historia del Derecho Español»). Artes Gráficas y Ediciones, S. A. Madrid, 1975. *Nacionalidad y territorialidad del Derecho en la época visigoda*, «AHDE», 1936-1941.

- GARCÍA DE VALDEAVELLANO, Luis: *Curso de Historia de las Instituciones españolas*. «Revista de Occidente», 1970. *De los orígenes al final de la Edad Media*. «Revista de Occidente».
- GARCÍA VOLTÁ, Gabriel: *El mundo perdido de los visigodos*. Editorial Bruguera, S. A., 1977.
- HAURIOU, Maurice: *Derecho Constitucional e Instituciones Políticas*, Editorial Ariel, 1971.
- LAFUENTE, Modesto: *Historia General de España*.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, Claudio: *Estudios sobre las instituciones medievales españolas*. México, 1965. *Las behetrías*. México, 1965.
- SAN ISIDORO DE SEVILLA: *Historia de regibus gothorum. Etimologías*. Edición bilingüe presentada por José Oroz Reta. Editorial Católica, 1982.



TEMAS PROFESIONALES



LA CAFMED. FUERZA ANFIBIA COMBINADA DEL MEDITERRÁNEO

Introducción



A directiva para la implantación militar del nuevo concepto estratégico de la OTAN, formulada por el Comité Militar (documento MC 400) ordena a la Alianza preparar unas Fuerzas Navales de Reacción Rápida con un componente anfibia, siendo una de ellas dedicada a la región mediterránea y otra a la atlántica.

De aquí ha nacido el concepto de *Combined Amphibious Force Mediterranean* (CAFMED), Fuerza Anfibia Combinada del Mediterráneo, en la cual la Armada ha decidido colaborar, aprovechando de esta forma la experiencia de más de veinte años efectuando ejercicios multinacionales con otras Marinas de países de la Región Sur de la OTAN o con intereses en este mar, como son Gran Bretaña y los Estados Unidos.

El Comité Militar reconoce así que ninguna de las Marinas aliadas puede, hoy en día, asegurar el control de la cuenca mediterránea con sus propios medios exclusivamente.

Con esta idea, común a la mayoría de los analistas, han visto la luz varias iniciativas multinacionales. Entre ellas hay diferencias de concepto y de fina-

lidad inmediata, pero todas tienen una característica común: generar una fuerza, con o sin componente anfibio, capaz de controlar el Mediterráneo. En mi opinión, la CAFMED es la iniciativa con más futuro y la que mejor rendimiento ha de dar a los aliados.

Por ello, nuestra Armada debería poner un mayor interés en esta iniciativa que en las demás, pues, como el propio almirante Acedo afirmaba en una conferencia en el CESEDEN, «La participación de la Armada en distintas iniciativas multinacionales es, en estos momentos, excesivamente numerosa para poder atender adecuadamente a todas las demandas».

El objeto de este trabajo es analizar las posibilidades de la presente CAFMED, los pasos dados hasta el momento y los problemas que se han de resolver para que cumplan las expectativas que la OTAN ha puesto en ella. Respecto al futuro de esta fuerza multinacional, que evidentemente confío sea prometedor, no se entrará muy en detalle, pues éstos —los detalles— dependen de cómo quede finalmente la estructura de mandos de la OTAN y de la entrada de España y Francia en dicha estructura.

Situación actual del escenario

El Mediterráneo es hoy un escenario complejo que marca una frontera de grandes diferencias entre los países ribereños del Norte y los del Sur y también en la zona europea, aunque en menor medida, entre los orientales y los occidentales.

El almirante Vila, al definir el marco estratégico actual en el Mediterráneo, detalla varias características: «conflictos interétnicos, nacionalismos emergentes, movimientos radicales y conflictos fronterizos en zonas con diferentes niveles de desarrollo social y económico». Hay que tener también en cuenta el elevado índice de crecimiento demográfico de los países árabes, el cual agrava más su pobreza y su alta tasa de desempleo, que origina fuertes movimientos migratorios hacia la orilla opuesta; allí les espera la rica Europa, pero no ciertamente con los brazos abiertos.

La amenaza del Sur

Como se puede ver, los factores desestabilizadores en el Mediterráneo son varios y graves, y esto se reconoce en el nuevo Concepto Estratégico de la Alianza, donde se afirma que «los riesgos más probables a los intereses de seguridad de la OTAN, en un futuro previsible, están localizados en la Región Sur. Las fronteras del área contienen muchos países con graves diferencias económicas, religiosas, étnicas, históricas y culturales. Todas ellas tienen capacidad en potencia para crear crisis, inestabilidad y conflictos».



Entrada de una LVT.

Hay dos factores que llevan a que esta situación, complicada pero no altamente peligrosa a nivel general, pueda con más probabilidad derivar en crisis y conflictos regionales. Las dos circunstancias son el integrista exacerbado, que se está extendiendo por la mayoría de los países árabes, y la capacidad armamentística creciente de estos mismos países. No olvidemos los saldos generalizados que, en sistemas de armas, han hecho los miembros de la antigua URSS, empezando por la propia Rusia. Por otro lado, el armamento avanzado y de alta tecnología está proliferando y abaratándose rápidamente.

Se empieza ya a vislumbrar la necesidad que los aliados tienen de contar con unas fuerzas de intervención que atajen estas crisis, para lo cual han de tener una alta flexibilidad, movilidad, disponibilidad y potencia de combate.

El auge de la guerra anfibia

La fuerza de intervención de la que hablamos puede perfectamente ser una fuerza anfibia, pues cumple todos los requisitos que se han mencionado. El general Ross, comandante general de la Infantería de Marina de la Armada británica afirma: «Una fuerza anfibia es una excelente herramienta política y militar que debe desempeñar un importante papel, tanto disuasorio como de proyección de fuerza».



DINAMIC MIX-96.

Similares teorías se desprenden de la lectura del documento «From the Sea» elaborado por la Marina norteamericana. En definitiva, existe un consenso generalizado entre los analistas militares sobre la renovada importancia de las fuerzas anfibas en la situación mediterránea actual.

Son muchos los motivos que inducen a considerar una fuerza anfibia como un instrumento ideal para una estrategia de aproximación indirecta. Las posibilidades de una fuerza de este tipo para el movimiento —no olvidemos que en 24 horas se puede desplazar unas 360 millas—, la dispersión inicial y la posibilidad de una posterior concentración, permiten a esta fuerza atacar en un momento dado, en el punto elegido del despliegue y conseguir la sorpresa estratégica y táctica, todo ello unido a una autosuficiencia logística, al menos inmediata. Todo esto lo denomina Liddell Hart *la flexibilidad anfibia* y afirma: «la flexibilidad anfibia es el elemento estratégico por excelencia. Crea tal distracción en el despliegue enemigo que es total y ventajosamente desproporcionado a los elementos empleados».

Se puede decir que una fuerza anfibia crea una única y potente «sinergia», debida a su habilidad para hacer trabajar juntas a fuerzas aéreas, navales y terrestres. Las tres perfectamente integradas, organizadas y adiestradas para el mismo fin, y que bajo un mando único dan como resultado una fuerza muy superior a la que podría deducirse de la simple adición de sus componentes.

Esta fuerza anfibia puede mantenerse en la mar por largos períodos, dando al estamento político «tiempo diplomático», tan necesario en muchos casos. Si finalmente es necesario el uso de la fuerza, la gama de posibilidades que da una fuerza anfibia es muy amplia, desde una simple demostración a un asalto anfibio en toda regla. Se puede poner aquí como ejemplo la actuación de la cuarta MEB de los infantes de Marina norteamericanos. Durante la guerra del Golfo permanecieron seis meses en la mar; finalmente no hubo desembarco, pero mantuvieron cinco divisiones iraquíes pegadas al terreno y pendientes de su posible desembarco, cumpliendo así una importante función de fijación de fuerzas.

La CAFMED

El plan de generación de fuerzas para la OTAN «Kindred Spirits», menciona los diferentes tipos en que este plan clasifica a las fuerzas aliadas. Habla de las fuerzas de reacción rápida, y precisamente una de ellas es la CAFMED. En realidad es la única fuerza de este tipo con nombre propio desarrollada hasta el momento. Por supuesto esto no es una casualidad, ya se ha visto la necesidad que los aliados tienen de una unidad con características similares a lo que ofrece una fuerza anfibia.

Tras un borrador inicial, nos llegó el «Concept of Operations», promulgado por el SHAPE. El documento es completo y detallado y de su lectura queda clara la idea de qué fuerza ha conseguido la OTAN para manejar una crisis en la inestable zona mediterránea. El que esta fuerza resuelva eficientemente las hipotéticas crisis mencionadas dependerá en gran medida del adecuado adiestramiento y cohesión. En palabras del comandante general de la Infantería de Marina de los Estados Unidos, general Krulak, el adiestramiento es extremadamente importante; en el siglo XXI, el 90 por 100 de las guerras serán tipo «caos», más Somalias, Bosnias o Ruandas, donde las cosas ocurren rápidamente y de forma muy diferente entre ellas. Precisamente por ello en este documento se dedica un amplio capítulo, el sexto, a programar maniobras y ejercicios.

Las misiones que la CAFMED puede llevar a cabo son:

- Presencia avanzada.
- Operaciones de apoyo a la paz.
- Operaciones de objetivo limitado.
- Operaciones de apoyo naval.
- Operaciones de asalto.
- Operaciones en tierra.

Por supuesto, ésta no es una relación detallada, pero nos sirve para ver que, en caso necesario, esta fuerza estará preparada para luchar por los intereses

aliados, efectuando un asalto anfíbio mediante una FAO integrada en una NTF o una NETF.

Una misión concreta que ya ha comenzado a cumplir es la de demostrar a los países de la zona la firme voluntad y resolución política que los aliados tienen de mantener bajo control la cuenca mediterránea y las posibles crisis que en ella se produzcan, con una capacidad creíble. La cantidad de artículos y comentarios que sobre esta fuerza se han escrito son buena muestra de lo anteriormente dicho. El general del Cuerpo de Infantería de Marina estadounidense Mundy afirmaba: «La CAFMED puede ser constituida por fuerzas anfíbias de Estados Unidos, el Reino Unido, Holanda, España, Italia, Grecia, Turquía y Portugal. Esa fuerza prealistada proveerá al comandante de la Región Sur de la OTAN de un elemento de reacción rápida con capacidad operativa para diferentes niveles de actuación».

El mando operativo (OPCOM) lo ejerce el SACEUR; es el responsable de todo el planeamiento de la fuerza, aunque como siempre las naciones retienen el mando pleno. El control operativo (OPCON) puede ser delegado, a través de CINCSOUTH, en COMSTRIFORSOUTH, pero no puede ser delegado a niveles inferiores. Dentro de la Célula Anfibia de la División de Operaciones de COMSTRIFORSOUTH, existe un Estado Mayor dedicado permanentemente a analizar los distintos riesgos y posibles crisis en la zona, y planea,



Pontón descargando en cabo Teulada (Italia).

además, todo el calendario de actividades de la CAFMED. Se ha discutido el hecho de que este control operativo sea ejercido por un almirante norteamericano, pese a que el teatro de operaciones de esta fuerza es el Mediterráneo, y sus componentes provienen en su casi totalidad de países europeos.

Los mandos subordinados CCATF y CCLF son desempeñados por almirantes y generales de las Marinas que aportan los medios de esta fuerza. La designación se hace de forma rotatoria y, debido a las especiales relaciones que debe haber entre ambas autoridades, se procurará que sean de la misma nacionalidad. Por supuesto, los respectivos Estados Mayores serán reforzados con oficiales de las Marinas participantes.

El Estado Mayor de COMSTRIFORSOUTH es el encargado de tener al día una base de datos que muestra detalladamente la capacidad anfibia de cada país, con estudios de compatibilidad entre barcos, embarcaciones de desembarco, helicópteros, vehículos anfibios y otros elementos necesarios en un desembarco anfibio. Mantiene también una base de datos sobre «lecciones aprendidas» de gran valor para ir mejorando la organización de los ejercicios y el adiestramiento de la fuerza.

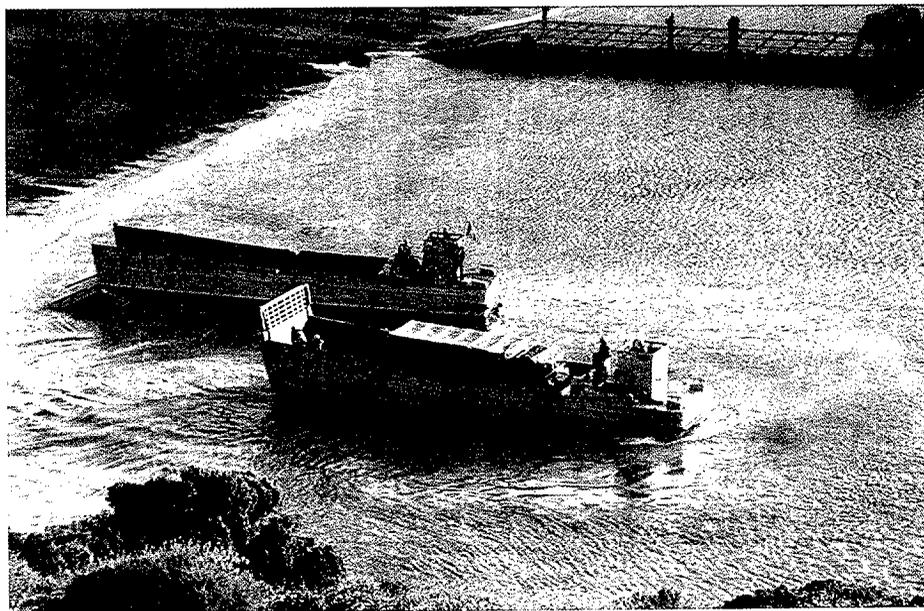
Normalmente la CAFMED se integrará en una NTG o en una NTF, con un nivel de una brigada anfibia de al menos tres batallones de desembarco. Para casos de crisis de alta intensidad, se integrará en una NETF, con una entidad de división anfibia. En ambos casos, los apoyos necesarios para la ATF, portaa-viones o aviación basada en tierra (caso probable, dada la situación geográfica del Mediterráneo), medidas contra minas, escoltas de superficie, inteligencia, logística, etc., serán identificados por el CCATF y el CCLF. El COMSTRIFORSOUTH es el mando responsable de proporcionar estos apoyos.

Uno de los objetivos importantes es asegurar el apoyo logístico de la CAFMED un mínimo de 15 días para el caso de activarse una brigada y 30 en el caso de una división anfibia. El capítulo logístico es uno de los que marca diferencias con anteriores iniciativas aliadas. Se ha decidido que, tanto el CCATF como el CCLF tengan autoridad para ordenar una redistribución de los medios de aprovisionamiento entre los diversos países participantes. Esto será sólo en caso de necesidad, y sigue siendo responsabilidad nacional el facilitar la fuerza a la CAFMED perfectamente aprovisionada.

También se da la posibilidad de almacenar y transportar los materiales de repuesto y provisiones de una forma conjunta, ya sea mediante transportes navales facilitados por alguna de las Marinas aliadas o por mercantes contratados.

El mantenimiento conjunto incluye formar equipos de contacto, que tengan una capacidad limitada de reparaciones en medios comunes a las diferentes fuerzas de desembarco.

Una vez en tierra se formarán unidades de apoyo a las fuerzas de combate, con un acopio de recursos logísticos comunes. Normalmente será organizado por la Armada a la que pertenezca el CCLF.



Saliendo de varada.

Situación actual

La fuerza de intervención rápida CAFMED no ha tenido aún la ocasión de actuar en un escenario real, como les ha sucedido a sus hermanas las fuerzas de intervención inmediata STANAVFORMED y STANAVFORLANT en el caso del conflicto de la antigua Yugoslavia. Sólo podemos hablar de sus actividades en ejercicios. De forma anual se activa la CAFMED en los ejercicios mayores de carácter anfíbio en el Mediterráneo. Los defectos iniciales de toda iniciativa que empieza se han ido limando durante los últimos cinco años. Se ha de tener también en cuenta los muchos años que se llevan haciendo maniobras aliadas en el Mediterráneo. España ha participado en ellas desde el año 1978.

Se han desarrollado también ejercicios de forma bi o trilateral que han permitido mejorar de forma importante el adiestramiento en puntos concretos. Por ejemplo, el pasado mes de septiembre de 1996 diversas embarcaciones francesas, con pequeñas diferencias respecto a las españolas, se amadrinaron repetidas veces a los LST de nuestro grupo DELTA; también una unidad de operaciones especiales del Batallón de Infantería de Marina holandesa abandonó por esta vez los barcos ingleses y efectuó una incursión anfibia desde el B/D *Hernán Cortés*.

El programa tipo de las maniobras de la CAFMED tiene una singularidad con las anteriores maniobras anfíbias aliadas. El *cross-training* tiene lugar al

principio de la activación; esto permite un adiestramiento y familiarización, previos al ensayo, necesarios para conocer y coordinar mejor las tácticas, capacidades, limitaciones, etcétera, de los otros componentes de la fuerza combinada.

En el pasado mes de abril, estaban programadas las maniobras *Destined Glory-97*, con la participación de nueve Marinas aliadas. Los acontecimientos en Albania, un ejemplo más de crisis de desarrollo rápido en un país de la cuenca mediterránea, obligaron a la cancelación de estas maniobras. Todo estaba preparado para que, al mando de un almirante español, como CCATF y un general de nuestra Infantería de Marina, como CCLF, se adiestraran más de 12.000 hombres, experimentándose quince instrucciones operativas de la CAFMED (*CAFMED Operational Guideline, COG*), entre ellas la que desarrolla el Estado Mayor combinado con una previsión de unos 100 hombres y mujeres trabajando a bordo del transporte de ataque *Aragón*.

Las posibilidades de esta fuerza han debido quedar claras a lo largo de lo tratado en los puntos anteriores. Todo ello es lo que me empuja a considerar a la CAFMED como la Fuerza necesaria que permite a la Alianza estar en disposición de controlar las posibles crisis, que hemos visto pueden estallar en cualquier momento en la cuenca mediterránea. Siendo pues la mejor opción, no por ello todo funciona perfectamente en ella, los problemas son muchos y la voluntad de resolverlos no siempre es tan grande como debiera.

Una de las posibles vulnerabilidades de las fuerzas multinacionales es la gran diferencia entre los intereses de los aliados; esto hace que lo que para unos países supone un riesgo contra el que se debe reaccionar, para otros es incluso una acción que favorece sus propios intereses.

En los próximos años la CAFMED debe ampliar su adiestramiento en operaciones OTH y modernizar los medios de desembarco para poder obtener sorpresa estratégica y táctica. Debe aumentar y mejorar la capacidad de sus helicópteros no sólo de transporte de tropas, sino también de ataque, ambos con capacidad para operaciones nocturnas.

Las comunicaciones han sido un frecuente capítulo en los documentos de lecciones aprendidas en los ejercicios de los últimos años; por ello, las diferentes Marinas han de coordinar, y en muchos casos renovar, sus sistemas de mando y control. Todo lo anterior es dinero y no todos los países tienen la misma oportunidad ni la misma voluntad de gastarlo en sus Fuerzas Armadas.

Conclusiones

La CAFMED representa para los intereses de los Aliados una Fuerza a la que se podría aplicar el viejo dicho de buena, bonita y barata, si bien esta vez habrá de cambiarse el «bonita» por «eficaz», más apropiado para una fuerza militar. Esto es aún más cierto para el caso de España.

Quiero resaltar que a España le interesa volcarse en esta iniciativa y, sin despegarse totalmente de las otras, dedicar a la CAFMED lo mejor de sus medios humanos y materiales. Por si quedaba alguna duda, la Directiva de Defensa Nacional, aprobada a principios de este mismo año 1997, señala el auge del fundamentalismo islámico en el norte de África como uno de los riesgos y amenazas que definen la situación estratégica de España (los acontecimientos en Argelia son una cruel prueba de estas amenazas). Para nosotros, los cambios habidos en los últimos años suponen que se ha invertido el mapa de nuestra posición estratégica en Occidente. Si antes España era la retaguardia y en el centro de Europa se situaba el grueso de las fuerzas aliadas, ahora España es la vanguardia y el norte de África la amenaza más inmediata que contempla, tanto nuestra última Directiva de Defensa Nacional como el nuevo concepto estratégico de la OTAN.

Que la guerra anfibia es relativamente barata es evidente en cuanto se compara el precio de una fragata ASW con el de un LPD. Tal vez a la Armada española la guerra anfibia le sale «demasiado barata». El plan E-01 presentado por nuestra Infantería de Marina es realista y comedido. La necesidad de mejorar el material y el personal —en cantidad y «calidad»— es incluso mayor en el grupo DELTA que en el TEAR.

La CAFMED es una fuerza multinacional de la OTAN, necesaria, eficaz, bien adiestrada y que cubre las necesidades aliadas en su flanco sur. Dada la situación estratégica y geográfica de España, nuestra Armada debe hacer el esfuerzo necesario, en material y personal, que le asegure un papel preponderante entre los países participantes en esta fuerza.

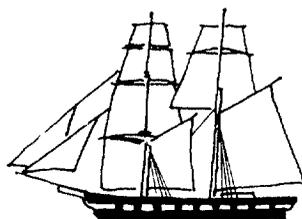
Álvaro DE AGUSTÍN VÁZQUEZ



BIBLIOGRAFÍA

- HOIBERG, Awwe: *La estructura de seguridad europea: ¿Demasiadas Organizaciones?* «Revista de la OTAN», noviembre 1995, pp. 30-38.
- CAAMAÑO ARAMBURU, Luis: *Contribución de Fuerzas de Infantería de Marina a organizaciones y compromisos internacionales*. Boletín EAIM, diciembre 1995, pp. 63-67.
- MUNDY, CARL E.: *Soldiers of the sea: versatile forces for an uncertain era*. «Jane's Defense Weekly», agosto 1994, pp. 18-20.
- VILA Miranda, C.: *The mission of the Spanish Navy in the Mediterranean*. «Nato's Sixteen Nations», n.º. 1, 1994, pp. 63-66.
- Comité Militar: Documento MC-400, *Directive for military implementation of the Alliance's Strategic Concept*. Bruselas, noviembre 1991.
- KAVIAK, Charles C.: *Improving the Marine Corps*. «Armed Forces Journal», enero 1996, pp. 20-26.

- Escuela de Aplicación de Infantería de Marina: *Conceptos anfibios de la Marina de los Estados Unidos*, febrero 1996.
- GIL DE SOLA COSTELL, F.: *Breves reflexiones en torno a la futura estructura militar de la OTAN*, REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1996, pp. 567-570.
- TUSA, F.: *Britain's melting pot*, «Armed forces Journal International», noviembre 1995, pp. 32-40.
- GOODMAN, Glenn W.: *Asemlless Assault*, «Armed Forces Journal», mayo 1996, pp. 22-27.
- RECORD, J.: *Where Does the Corps Go Now?*, «Proceedings», mayo 1995, pp. 64-67.
- VEGA, J., y PRATS, R.: *Aprobado el nuevo Concepto Estratégico*. «Revista Española de Defensa», marzo 1994, pp. 17-23.
- HART, L.: *Disuasión o defensa*. Buenos Aires. Ed. Pleamar, 1964.
- ACEDO MANTEOLA, Manuel: *La Armada, presente y futuro*. «Boletín EAIM», diciembre 1995, pp. 8-22.
- Planes Estratégicos EMA: *Iniciativas europeas para fuerzas navales multinacionales*. Madrid, 15-19 mayo 1995.
- Planes Estratégicos EMA: *Marco político-militar para la cooperación naval en Europa*, 15-19 mayo 1995.
- ROSS, Robert: *The role of amphibious forces in a changing world*. «Rusi Journal», abril 1996, pp. 21-26.
- TAILYOUR, R.: *The future of amphibious warface*. «Rusi Journal», mayo 1991, pp. 32-36.
- TURNER, S.: *Tomorrow's Fleet*. «Proceedings», junio 1995, pp. 23-27.
- Strikforsouth, AW Division: «CAFMED concept of operation». Memorando para archivo. Nápoles, octubre 1995.
- Strikforsouth, AW Division, «CAFMED Logistic Concept». Memorando para archivo. Nápoles, octubre 1995.
- UK/Spain Naval Staff Policy Talks: «Amphibious shipping concept of operation». Memorando para archivo. Londres, 1995.
- FERNÁNDEZ, Víctor: *La nueva visión de la defensa*. «Revista Española de Defensa», enero 1997, pp. 5-9.



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.

CAPACIDAD OPERATIVA DE LA F-100

Introducción



En la década de los 80 la Armada realizó un esfuerzo considerable en la consecución de un grupo de combate basado fundamentalmente en el portaaviones *Príncipe de Asturias* y las seis fragatas de la clase *Santa María*.

A raíz de la redacción, en octubre de 1988, del Plan «Alta Mar», se considera la construcción, a medio plazo, de cuatro fragatas tipo F-100. Estas fragatas vendrían a ser el relevo natural de las DEGs para principios del siglo XXI, al contar éstas para entonces con 30 años de vida operativa.

La Armada afrontaba, por tanto, el reto de construir un buque de alta tecnología capaz de prestar servicio durante un período futuro de hasta cuarenta años, basado en soluciones técnicas que permitieran la integración de modernos sensores, armas y elementos de procesamiento de la información. Asimismo, el buque debía estar concebido como eminentemente antiaéreo, capaz de responder con eficacia a la amenaza futura, sobre todo la que representan los misiles antibuque.

El abandono de la Armada de conocidos proyectos, tales como la NFR-90, LCF de la Marina holandesa, etcétera, se produce al decidirse como sistema de armas para las F-100 el Aegis, basado fundamentalmente en el radar AN/SPY-1D, ofrecido por la Marina de los Estados Unidos y la compañía Lockheed Martin.

España se convertirá con estas fragatas, junto con la Marina norteamericana y la japonesa, en la tercera del mundo que opere con el sistema Aegis, siendo las F-100 (aproximadamente de 6.000 toneladas) unas tres mil toneladas menores que los cruceros de la clase *Ticonderoga* y destructores de la clase *Arleigh Burke* (Estados Unidos) y *Kongo* (japoneses).

El escenario futuro

Si bien la confrontación Este-Oeste ha desaparecido, las posibilidades de crisis y riesgos de menor magnitud se han incrementado. Los riesgos pueden surgir como consecuencia de inestabilidades producidas por dificultades económicas, sociales y políticas susceptibles de conducir a crisis que afecten a

la seguridad colectiva, apoyados por la realidad de la acumulación de capacidades militares y la proliferación de armas de destrucción masiva y misiles balísticos.

Las tendencias actuales de las principales Marinas aliadas van dirigidas hacia la proyección de la fuerza, centrándose, fundamentalmente, en las operaciones en aguas litorales y la guerra «desde la mar». El desarrollo tecnológico en sistemas de defensa, de comunicaciones y de información son necesarios para estas operaciones.

Actualmente, y con tendencia a aumentar, los mayores retos de una fuerza naval son:

- Capacidad de integración en fuerzas multinacionales. Para ello será un factor importante disponer de unidades navales de alta tecnología y capacidad de mando y control.
- Participación en operaciones conjuntas:
 - Integración en dispositivos de defensa aérea.
 - Capacidad de defensa —ante misiles balísticos— de tropas desplegadas en territorio hostil o de defensa del territorio propio o amigo.
 - Capacidad de proyección del poder naval mediante el control de *strikes* o lanzamientos de misiles de largo alcance.
- Despliegue en ambientes de riesgo multidireccional y multifacético.

El sistema Aegis

Aegis es el sistema de armas completo que utiliza el radar SPY-1 como piedra angular. Los primeros buques que instalaron el sistema Aegis fueron los cruceros de la clase *Ticonderoga* y su entrada en servicio revolucionó el concepto tradicional de la guerra antiaérea. Así, por ejemplo, en los grupos de combate de portaaviones estadounidenses, la función de AAWC (*Anti-Air Warfare Commander*) pasó de los portaaviones a estos cruceros.

La Marina de los Estados Unidos, en el documento *Twenty-First Century Surface Combatant Study* (junio 1993), determina como característica para los buques de los 90 y del siglo XXI la capacidad multimisión. Los requerimientos para estos buques, en el período señalado, son los siguientes: capacidad de realizar operaciones independientes bajo diferentes tipos de amenaza, incluyendo misiles antibuque lanzados desde el aire, superficie o desde tierra; misiles balísticos; minas; artillería disparada desde baterías de tierra, buques o pequeñas embarcaciones; torpedos y diferentes tipos de armas químicas, biológicas y radiológicas. El futuro buque de guerra debe contri-

buir a la proyección de la fuerza, establecer el dominio de la zona de combate y ser totalmente interoperable con otras fuerzas aliadas, conjuntas o combinadas

Hoy por hoy, la principal amenaza para los buques en la mar es el misil antibuque, que vuela más bajo, rápido y tiene menor sección radar que sus predecesores. Sin embargo, el sistema de combate de las FFGs fue diseñado para combatir las amenazas de los años 1970 a 1980. Las operaciones en aguas litorales presentan una nueva y compleja situación táctica y técnica en mando y control, exploración y vigilancia. A diferencia de la capacidad «limitada» de las FFGs, los Aegis son buques multimisión capaces de afrontar las amenazas de hoy y las del futuro.

Tres aspectos fundamentales del sistema de combate Aegis lo diferencian del sistema de combate de las FFGs: el radar de elementos en fase (*phased array*) SPY-1, el lanzador vertical de misiles, y el sistema de combate integrado.

La capacidad multimisión del sistema Aegis y sus altas prestaciones lo hacen ideal para las operaciones en un ambiente de riesgo multidireccional y multifacético.

Capacidad y empleo en la AAW (*Anti-Air Warfare*)

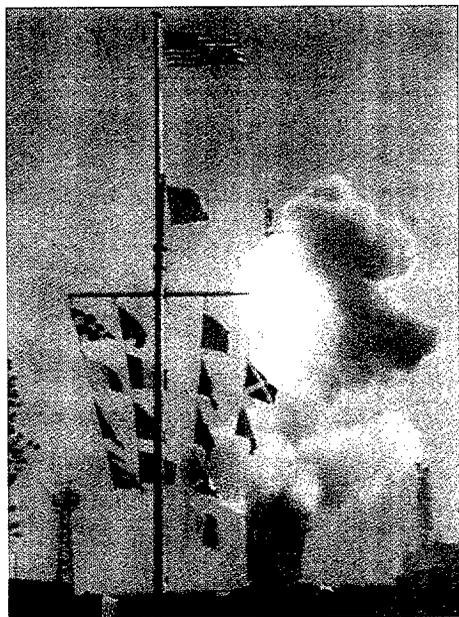
El radar SPY-1D

El radar SPY-1 es el componente principal del sistema de armas Aegis. Su introducción en los cruceros de la clase *Ticonderoga* revolucionó la tradicional secuencia detección-enfrentamiento. Después de la detección del blanco, el radar actualiza la traza varias veces por segundo, dependiendo de su velocidad y tipo (aérea o superficie). El criterio de traza firme, es decir, que puede ser adquirida por el sistema de control de fuego, se alcanza prácticamente de forma instantánea. Por el contrario, en un radar rotativo tradicional, como el excelente radar SPS-49 de las FFGs, el período de actualización de la traza depende de la velocidad de rotación, 15 rpm, o sea una vez cada cuatro segundos. El criterio de traza firme se alcanza en un tiempo tres o cuatro veces superior al del radar SPY-1.

Además de la detección y seguimiento, el SPY-1 proporciona las señales de comunicación con el misil SM-2 durante el vuelo —intercambiando órdenes de guiado (*uplink*) y señales de estado del misil (*downlink*)—, lo que permite tener un número alto de misiles en el aire simultáneamente. El SPY-1D tiene una alta capacidad de operar en ambientes de saturación ECM y *clutter*, lo que hace que sea muy eficaz en operaciones en aguas litorales.

En resumen, las principales ventajas del SPY sobre los tradicionales radares rotativos son:

- La detección inicial se produce a mayor distancia.
- El proceso detección-traza firme se realiza de forma instantánea.
- Las funciones de asignación, adquisición y seguimiento del radar de dirección de tiro quedan eliminadas.
- Es capaz de mantener un número elevado de misiles en vuelo simultáneamente y contra blancos diferentes.



Intercepción de un misil Lance por un SM-2 en el polígono de White Sands. Foto: «Proceedings».

La superior capacidad del SPY-1 se pone claramente de manifiesto ante los misiles de crucero antibuque (ASCM - *Anti Ship Cruise Missile*) de alta velocidad y rozao-las, tales como el Exocet y el Sunburn. Ambos se encuentran disponibles en los mercados de exportación. En las mejores condiciones, la detección radar de uno de estos ASCM ocurre en o cerca del horizonte radar, aproximadamente de 11 a 13 millas del barco, volando a velocidades superiores a *mach* 1 (más de 10 millas por minuto). Con esta capacidad de detección, estando el operador alertado, una FFG tiene una única oportunidad de enfrentamiento antes de que el misil llegue a la mínima distancia de enfrentamiento con misiles.

Por el contrario, un buque Aegis, en el mismo escenario anterior, tendrá varias oportunidades de

enfrentamiento contra este ASCM, como resultado de la rápida conversión de la detección radar inicial a una traza firme para el sistema de control de fuego y al alto ritmo de disparo del sistema de lanzamiento vertical.

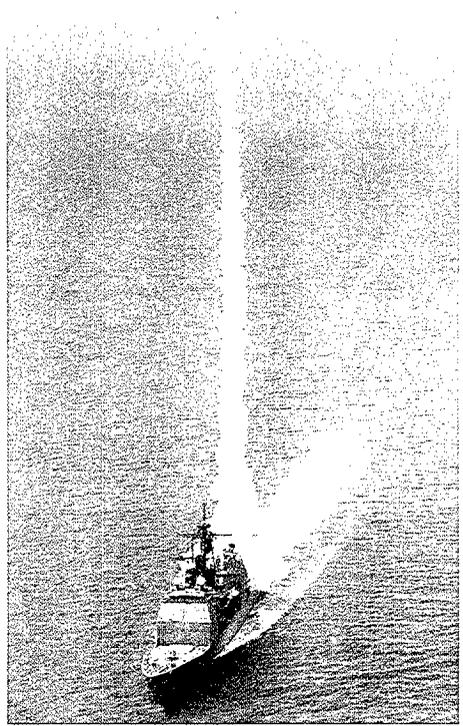
Cuando los buques se encuentran operando en aguas litorales, esta rápida y alta capacidad de reacción proporcionada por el radar automático SPY-1 resulta vital. Asimismo, en un escenario de saturación de amenazas, además de la gran potencia de fuego, un buque Aegis tiene la capacidad de seleccionar el modo automático de enfrentamiento, reduciendo así los retrasos inherentes a una secuencia manual.

Sistema de misiles

Puede decirse que si el radar SPY es el cerebro de sistema de armas Aegis, el lanzador vertical de misiles (VLS) es su «fuerza muscular». El ritmo de disparo del VLS Mk-41, que será instalado en las F-100, es aproximadamente de un misil por segundo. Asimismo, al actuar el VLS como pañol y lanzador, permite utilizar diferentes tipos de misiles (Standard, Evolved Sea Sparrow, Tomahawk, etc.), así como adecuar la carga al tipo de misión. Además, su fiabilidad es muy alta, ya que se podría decir que cada misil almacenado tiene su propio e independiente lanzador.

El misil Standard SM-2 (Bloque III) constituye el elemento primario en la defensa aérea de la F-100. El SM-2, con un alcance nominal de 70 millas, a diferencia del SM-1, emplea dos modos diferentes de guiado: una guía intermedia de «guiado a la orden» y una guía final «semiactiva». La guía intermedia se realiza por el radar SPY y, por tanto, el buque puede tener un número elevado de misiles (superior a 10) en vuelo contra blancos diferentes. La guía final, semiactiva, la proporciona uno de los dos iluminadores instantes antes de la interceptación, con objeto de aumentar la precisión del misil ante un blanco que maniobre violentamente. Además de la capacidad de fuego, número de misiles en vuelo y alto ritmo de disparo, una de las principales ventajas tácticas del SM-2 de la F-100 con respecto al SM-1 de las FFGs es su alcance. No sólo en la dirección del blanco (70 millas frente a 25 millas del SM-1), sino su alcance transversal (*cross range*) que permite a la F-100 defender de forma eficaz a una HVU (*high value unit*), o unidad de valor preferente.

Con respecto al misil Evolved Sea Sparrow (ESSM), su principal función es la defensa antimisil cercana del propio buque. Su alcance será superior a las diez (10) millas y sus principales características son: gran maniobrabilidad, buscador de doble modo (semiactivo-infrarrojo) y capacidad de guía intermedia.



Lanzamiento vertical. Foto: Jane's Navy International.

Mando y control (C&C)

A las nuevas fragatas que se desarrollan en otros países de la OTAN se les exige tener una alta capacidad, tanto en la AAW como en mando y control.

La F-100, con un sistema de combate de arquitectura similar al de las FFGs, apoyado por cuatro ordenadores UYK-43 y UYK-44, tendrá una capacidad de mando y control muy grande. El CIC estará distribuido en las diferentes guerras, incluyendo guerra electrónica y comunicaciones, y dotará al barco de una estructura de mando y control suficiente para afrontar situaciones de triple amenaza. Para hacerse una idea de la capacidad de la F-100 respecto a la FFG, el número de consolas tácticas en la primera es del orden de veintitrés, frente a las nueve de una FFG.

Asimismo la F-100 estará equipada con el sistema JOTS-2 (*Joint Operational Tactical System*), lo que le permitirá disponer de información de inteligencia (en tiempo real) y comunicaciones vía satélite.

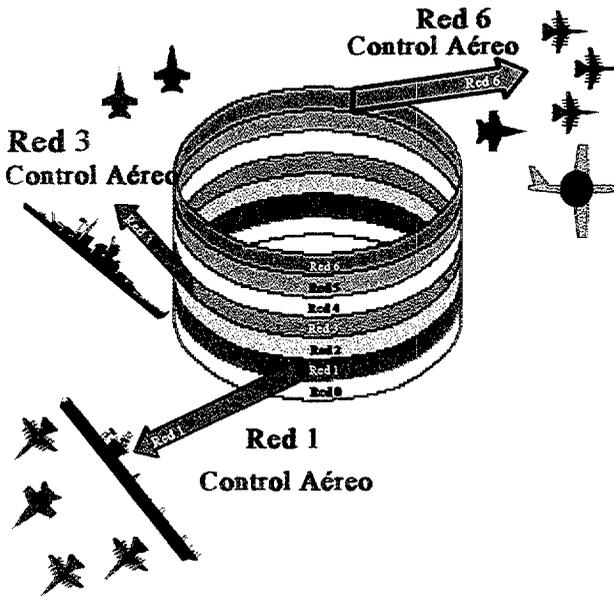
Esta alta capacidad de mando y control hará de la F-100 un buque muy capaz en el escenario del futuro, facilitando la integración de nuestra Armada en fuerzas multinacionales y la participación en operaciones conjuntas.

Link-16

Link-16 es la designación de un nuevo sistema de intercambio de datos tácticos (*Tactical Data Link*). El Link-16 combina las funciones desarrolladas por el Link-11 y el Link-4, pero con una serie de mejoras técnicas y tácticas.

El Link-16 utiliza la técnica de acceso múltiple por división de tiempo (TDMA - *Time Division Multiple Access*), función automática realizada por el JTDIS (*Joint Tactical Distribution Information System* - Componente de Comunicaciones del Link-16). Cada unidad participante, o JU (*joint unit*), tiene preasignado un espacio o momento en el tiempo denominado *Slot*, en el que puede transmitir datos o recibirlos desde otra unidad. La frecuencia de transmisión varía durante la transmisión del *Slot* según un patrón pseudo-aleatorio. A esta técnica de transmisión se le conoce con el nombre de *Frequency Hooping*. Cada red utiliza un patrón diferente de variación de la frecuencia y pueden establecerse 127 redes diferentes, también llamadas redes apiladas o *stacked nets*. Aunque teóricamente pueden establecerse 127 redes, los estudios realizados han demostrado que operar más de 20 simultáneamente en la misma zona geográfica puede producir alguna degradación en las comunicaciones.

Estas redes apiladas permiten utilizar para cada guerra (AAW, ASUW, ASW) una red diferente, siendo también diferente la información intercambiada, según las particularidades de cada una de ellas.



CONCEPTO LINK-16

Concepto del Link-16 en control aéreo.

Estas *stacked nets* son particularmente útiles para las operaciones de control de aeronaves, ya que permiten mantener simultánea, pero independientemente, 127 redes de control. Cada controlador tendrá asignada una red. La información que se intercambian el controlador y la unidad controlada es la siguiente:

- Controlador - Aeronave (*uplink*): asignación de misiones, vectores, información sobre el blanco, y correlación de trazas.
- Aeronave - Controlador (*Backlink*): contactos radar (similar a la presentación radar del SH-60B en la FFG), y respuestas del piloto.

El Link-16, también llamado TADIL-J (*Tactical Digital Information Link-Joint*), tiene como propósito general el mismo que el del Link-11 y Link-4, el intercambio de información táctica en tiempo real entre unidades de una fuerza. El Link-16 no reemplazará a los dos citados totalmente, pero será la alternativa preferible siempre que sea posible. En realidad la intención es que el Link-16 reemplace en un futuro próximo totalmente al Link-4A y complemente, pero no reemplace, al Link-11, ya que el Link-16 sólo trabaja en el margen de UHF, y su alcance está limitado, por tanto, al horizonte radio.

Las principales diferencias del Link-16 con respecto al Link-11 son: la cantidad de información que se puede intercambiar entre unidades, la posibilidad de transmisión en fonía a través del Data Link, y otra serie de mejoras técnicas.

La principal ventaja táctica del Link-16 es la posibilidad de que cada unidad emplee varias redes diferentes; por ejemplo, una para cada guerra, así como el aumento en la capacidad de control de aeronaves.

Las unidades de nuestras Fuerzas Armadas que estarán equipadas con Link-16 serán, además de las fragatas F-100, los aviones F/A-18, EF-2000 y muy posiblemente los AV-8B Plus, es decir, todos los aviones de combate de que dispondremos en el año 2000. Esto hace que la F-100, con sus muy altas prestaciones, sea una plataforma muy capaz para el control de estas aeronaves en sus diferentes misiones.

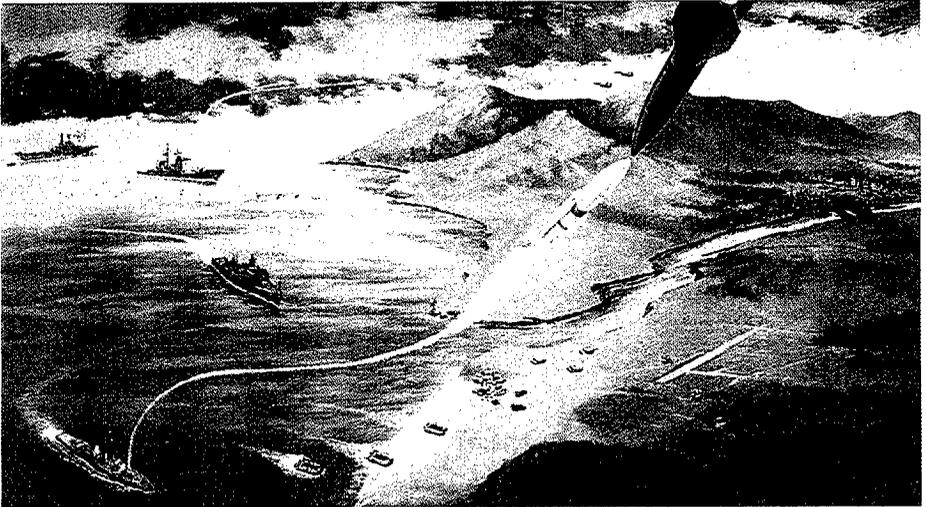
El empleo del Link-16 por parte de las F-100, favorecerá la conducción de *strikes* y, por tanto, aumentará la capacidad de proyección del poder naval, característica fundamental de las fuerzas navales para las operaciones en el escenario del futuro.

Defensa Contra Misiles Balísticos (Theater Ballistic Missile Defence - TBMD)

Aunque la guerra fría ha terminado, nos enfrentamos hoy a la amenaza que representan los misiles balísticos de destrucción masiva. Unas treinta naciones, tales como Egipto, Afganistán, Libia y Yemen, disponen ya de misiles Scud-B. Aunque estos misiles tienen limitado alcance y capacidad para llevar cabezas nucleares, su potencial para producir destrucciones masivas es grande.

Una de las líneas de acción básica iniciada por los Estados Unidos para la protección contra estos misiles es desarrollar un programa que permita desplegar sistemas que anulen esta amenaza por medio del aniquilamiento de los misiles de destrucción masiva.

Los programas de la Marina estadounidense en la TBMD se basan en la modificación del sistema de combate Aegis para conseguir la detección, seguimiento y derribo de misiles balísticos. El *software* del radar SPY será modificado para permitir la búsqueda con una mayor elevación y mayor alcance. El derribo se efectuaría con el misil SM-2 Block IV A (actualmente en desarrollo) que podrá ser lanzado por el VLS Mk-41. El sistema de Mando y Decisión será modificado para poder intercambiar información con otros elementos incluidos en la TBMD, tales como radares y baterías de tierra, aeronaves o incluso satélites. Esta opción del empleo de misil SM-2 Block IV A se conoce como la opción de Bajo Nivel (*Lower Tier*) a corto plazo. La otra opción, a más largo plazo, y denominada de Alto Nivel (*Upper Tier*), consistirá en el desarrollo de un misil más rápido y de mayor alcance que permita una interceptación estratosférica.



Defensa contra misiles balísticos de teatro (TBMD). Foto: Jane's Navy International.

El empleo del SM-2 Blok IV A (*Lower Tier* o Área TBMD) proporcionaría cobertura a puertos o bases navales, aeropuertos o a objetivos anfíbios.

Dos cruceros Aegis —el USS *Anzio* y el USS *Vicksburg*— han recibido ya modificaciones *software* en su radar SPY y sistema de Mando y Decisión para permitir la detección y seguimiento de misiles balísticos, habiéndose realizado con éxito pruebas sobre blancos lanzados desde Cabo Cañaveral. Desde el año 96, todos los destructores de la clase *Arleigh Burke* que se construyen tendrán la configuración mínima, o de partida, para poder hacer las modificaciones de modernización que les permita adoptar plenamente la capacidad de TBMD.

No obstante, hay que tener en cuenta que el sistema Aegis ha sido diseñado para llevar a cabo dos cometidos principales:

- Defensa contra un ataque masivo de misiles, en el que otros sistemas de combate estarían saturados, combinando la búsqueda a alta velocidad y gran volumen, seguimiento automático de blancos, y proporcionando guía de misiles.
- Defensa contra misiles rozaolas, especialmente sobre aquellos detectados tardíamente; el radar está diseñado para realizar, a muy alta velocidad, la exploración con baja elevación.

El radar y su sistema de control de fuego realizan perfectamente estos cometidos, pero será necesario estudiar si las modificaciones para poder detectar, seguir y combatir misiles balísticos harán que estas dos excepcionales capacidades se hagan más lentas.

Desde el punto de vista táctico, la incorporación a la flota de buques con capacidad TBMD requerirá nueva doctrina y empleo de estos buques. Entre las principales consideraciones que habrá que resolver hay que destacar las siguientes:

- Si se incorporará la TBMD como una parte de la doctrina táctica u operacional de la AAW, o si será considerada como una doctrina estratégica de AAW.
- Habrá que decidir qué mando —naval, aéreo o terrestre— tendrá la responsabilidad de la TBMD.
- Habrá que estudiar si son compatibles la misión TBMD de una F-100 con las misiones en las otras guerras: AAW, ASUW y ASW.
- Igualmente, habrá que ver cuál deberá ser el mejor posicionamiento de un buque para la TBMD.

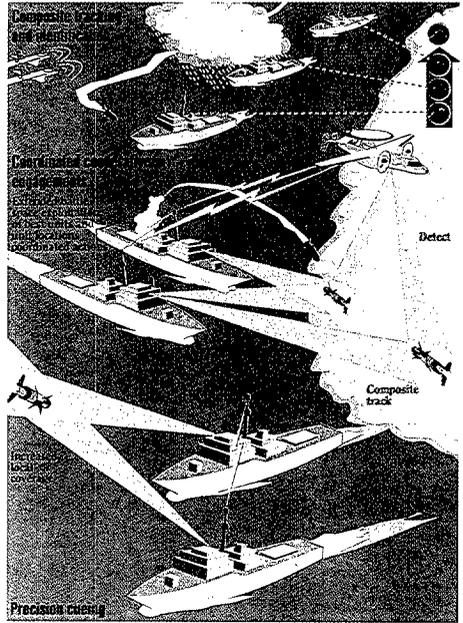
Capacidad de Enfrentamiento Cooperativo (Cooperative Engagement Capability - CEC)

Uno de los requisitos de la F-100 es la posibilidad de albergar futuros sistemas y armas. Uno de estos sistemas, sobre el cual ya se han realizado varias pruebas, es el CEC. Éste es el sistema, *hardware* y *software*, que permite compartir entre diversas unidades información y datos radar de blancos aéreos. Los datos radar de cada unidad individual se transmiten al resto; cada una de estas unidades, equipada con un procesador CEP (*Cooperative Engagement Processor*) y un sistema de transmisión/recepción de datos denominado DDS (*Data Distribution System*), mantendrá la misma información sobre cada blanco aéreo o misil. Cada unidad podrá lanzar sus propios misiles SAM, contra cualquiera de estas amenazas dentro del alcance de sus armas, basado en los datos retransmitidos por otra unidad. Combinando, almacenando y presentando las numerosas entradas de los sensores de todos los barcos equipados con el CEC, el sistema permite a un grupo de buques disperso rechazar una amenaza aérea actuando como un único sensor y arma distribuido por todo el perímetro de la fuerza.

Integrado en el ordenador del sistema de combate del buque, el CEP se comunica con el sistema de control de armas —para asegurar la disponibilidad de datos de control de fuego para los enfrentamientos compuestos (*cooperative engagements*)— y con el sistema de Mando y Decisión (para asegurar la coordinación entre los diferentes sistemas de combate); por tanto, los datos de las trazas compuestas estarán disponibles en las redes Link-11 y Link-16 a través del sistema de Mando y Decisión.

En febrero del año 1995, el grupo de combate del portaaviones *Eisenhower* realizó una demostración del CEC en el Adriático. Entre los buques que reali-

zaron la prueba había dos cruceros Aegis, el destructor USS *Kidd* y un E3B. El escenario de pruebas se diseñó para mostrar cómo el CEC puede contribuir a defender regiones europeas de la amenaza de misiles balísticos procedentes del norte de África u Oriente Medio. Asimismo, se demostró cómo podían pasarse electrónicamente (vía Link-16) —utilizando los datos proporcionados por el CEC— las posiciones de los lanzadores de los misiles balísticos a un F-18 en vuelo. En enero y febrero de 1996, dos buques Aegis —el USS *Anzio* y USS *Cape St. George*—, equipados con CEC, derribaron varios drones en perfil de vuelo rozaolas más allá del alcance de sus propios radares, utilizando la detección y seguimiento de un radar instalado en tierra.



Concepto CEC. Foto: Jane's Navy International.

El CEC desempeñará un papel fundamental en la TBMD, y en él habrá que integrar —para el caso de nuestras Fuerzas Armadas— a los EVAs (escuadrones de vigilancia) del Ejército del Aire, a sus cazas y posiblemente también a las baterías antiaéreas del Ejército de Tierra.

Esta capacidad de defensa contra misiles balísticos, así como realizar la función CEC, permitirá la defensa —contra este tipo de amenaza— de tropas desplegadas en territorio hostil o defensa del territorio propio. La F-100 se convertirá así en una valiosa unidad en el escenario futuro de las fuerzas navales.

Capacidad anti-superficie

La capacidad en la ASUW (*Anti Surface Warfare*) de la F-100, no tiene gran diferencia con respecto a las FFGs. Cuando la F-100 sea entregada a la Armada, el armamento ASUW será el mismo que el de las FFGs. Sin embargo, las mejores prestaciones del sistema de Mando y Control de la F-100 constituirán una gran ventaja.

El empleo del Link-16 para el control de aeronaves en misión ASUW, bien orgánicas o en operaciones TASMO, supone también un gran avance en la capacidad ASUW.

La reciente decisión de dotar a las F-100 con un cañón de 5" en lugar del de 3" proporcionará a estos buques, y a nuestra Armada, mayor capacidad de fuego naval de apoyo, lo que resulta muy positivo si se tiene en cuenta que entonces ya no contaremos con las DEGs. Actualmente se está desarrollando un programa del montaje de 5" Mk-45, empleado por los buques Aegis estadounidenses para mejorar su capacidad de fuego naval de apoyo. Estos cambios permitirán emplear en el cañón propulsores con mayor energía que los convencionales, y tendrá capacidad para utilizar sistemas futuros de propulsión balísticos, tal como el ETC —*Electrothermal-Chemical*—. Estos sistemas proporcionarán al Mk-45 alcances eficaces del orden de las 63 millas.

Los actuales montajes de 5", tales como el Mk-45 norteamericano o el OTO-Breda, son totalmente automáticos y tienen un ritmo de fuego del orden de 20 y 40 dpm, respectivamente, suficientemente elevado como para batir blancos de superficie, incluso lanchas rápidas en operaciones en aguas litorales.

La F-100 estará dotada con un sistema de control de armas Dorna, que combina sensores activos —radar y telémetro láser— y pasivos —cámara IR y cámara de luz diurna—. Las ventajas fundamentales de este sistema electro-óptico son: la detección e identificación pasiva a distancias entre 12 y 15 millas, seguimiento de alta precisión para control de cañones de mediano/pequeño calibre y alta resistencia a la perturbación y a otras contramedidas.

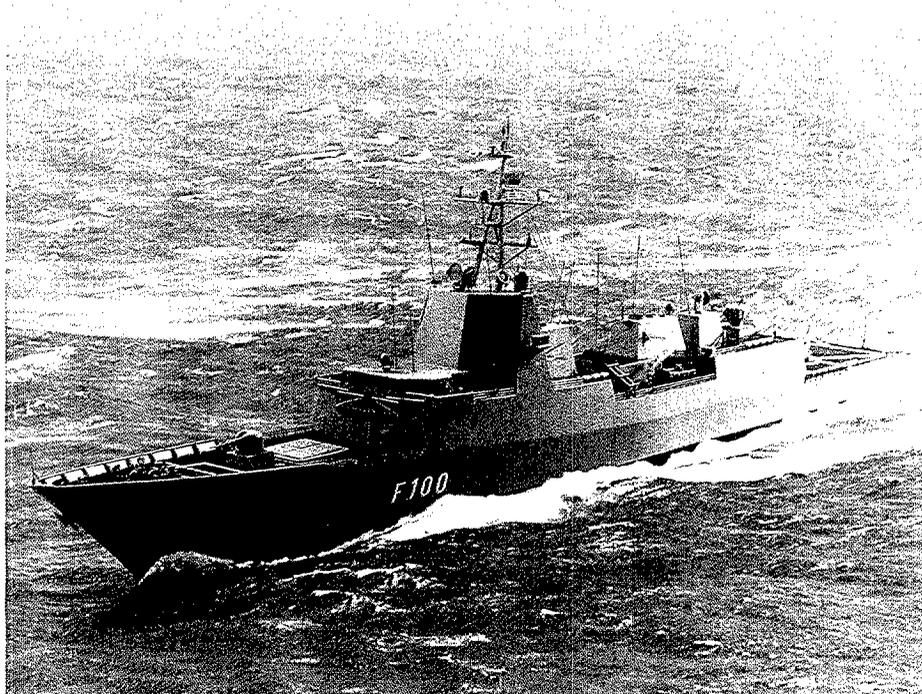
Capacidad antisubmarina

Con respecto a la ASW (*Anti Submarine Warfare*), sí se puede decir que la F-100, con su sonar AN/SQS-56 LF, sustituirá a la DEG. Al igual que en la ASUW, la mayor capacidad de mando y control, el hecho de disponer de cubierta de vuelo, y que el lanzador vertical pueda lanzar ASROC, harán que esta fragata tenga mayores prestaciones que la DEG. La falta de sonar calable (VDS) puede ser complementada, aunque no con la misma disponibilidad, por un helicóptero embarcado con sonar.

Al disponer la F-100 de misiles de largo alcance, el puesto en una cortina antisubmarina (alrededor de cinco a siete millas) será compatible con el cometido en la AAW, dando la suficiente cobertura a la HVU.

La carencia de TACTAS, aunque tendrá el espacio reservado para ello, obligará a que, en aguas oceánicas o en las que puedan operar submarinos nucleares, sea necesario emplear una combinación de FFGs y F-100.

Al estar la F-100 dotada del sistema JOTS-2, podrá ser una unidad muy capaz para operar con submarinos en apoyo, aumentando, asimismo, las prestaciones OTH.



Conclusiones

Los principales retos de una fuerza naval, considerando el escenario futuro de actuación, son la capacidad de integración en fuerzas multinacionales, la participación en operaciones conjuntas, la capacidad de proyección del poder naval y despliegues en ambientes de riesgo multidireccional y multifacético.

La F-100, dotada del sistema de combate Aegis, con su radar SPY-1D, el lanzador vertical de misiles y su alta capacidad de mando y control, será el escolta con mayor capacidad antiaérea de nuestra Armada, y de cualquiera de los países de la OTAN, a excepción de los EE. UU.

El Link-16, instalado en las F-100, así como en las principales aeronaves de combate de nuestras Fuerzas Armadas en el año 2000, hará de este buque una unidad muy capaz para su control. Asimismo, favorecerá la conducción de *strikes* y aumentará, por tanto, la capacidad de proyección del poder naval, característica fundamental de las fuerzas navales para las operaciones en el escenario del futuro.

La prevista capacidad de defensa contra misiles balísticos, junto con la de albergar el sistema CEC, permitirá a la F-100 tomar parte en una AAW que se podría denominar *estratégica*. En este sentido, la cooperación con los ejércitos

del Aire y Tierra deberá intensificarse y requerirá doctrina y procedimientos conjuntos. También permitirá la defensa contra este tipo de amenaza, la de tropas desplegadas en territorio hostil, así como la defensa del territorio propio.

La capacidad ASUW y ASW de la F-100 es también muy alta. Similar a la de las FFGs y DEGs, pero con mayor capacidad de mando y control. La instalación del sistema JOTS-2 aumenta en gran medida la capacidad OTH y la posibilidad de operar con submarinos en apoyo.

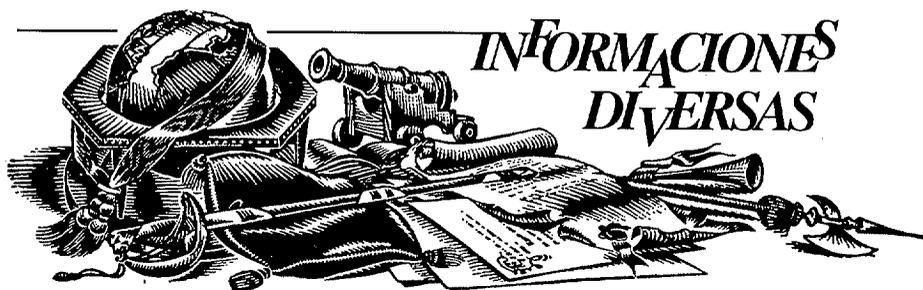
La elección de un cañón de 5", en lugar del de 3", permitirá que la flota mantenga su capacidad de fuego naval de apoyo.

Eugenio DÍAZ DEL RÍO JÁUDENES



BIBLIOGRAFÍA

- MAIORANO, Alan G.(CDR. US Navy): *The Right Ship*. «Proceedings», julio 1994.
- JANSSEN LOK, Joris: *Mini-Aegis unveiled for European frigates*. Revista «Jane's Defence Weekly», 29 abril 1995.
- Suplemento especial Aegis. Revista «Naval Forces»
- FALLON, Willard G.: *Combating the Ballistic Missile Threat*. «Proceedings», julio 1994.
- MARTIN, Mary E.: *Star Wars to Star Fleet*. «Proceedings», febrero 1994.
- MILLER, David: *Shore Bombardment guns back in vogue*. «International Defense Review», julio 1995.
- Logicon, Inc.: *Understanding Link-16*, abril 1994.
- FRIEDMAN, Norman: *World Naval Weapons Systems 1991/92*.



INFORMACIONES DIVERSAS

EXPOSICIÓN NAVAL EN FARNBOROUGH: LOS BUQUES (I)



A exposición de equipos de la Marina Real y del Ejército británico celebrada en el mes de septiembre del 97 en Farnborough (Inglaterra), organizada por los Servicios de Exportación del Ministerio de Defensa de la Gran Bretaña, en colaboración con la Asociación de Fabricantes de Defensa, reunió a una gran cantidad de compañías que suministran materiales a los ejércitos de Tierra y algunas otras que trabajan para las fuerzas navales y que son las que vamos a tratar aquí, aparte de los programas más importantes que están en marcha o previstos para la Marina Real.

La gran cantidad de ferias de armamento que tienen lugar en nuestros días en las diferentes ciudades del mundo han hecho aconsejable que las exposiciones que se celebran tradicionalmente en los distintos países tengan una periodicidad bienal. Sin embargo, los británicos, en este año 97, han organizado dos exposiciones navales en Inglaterra, y a poca distancia, relativamente, una de otra, y lo que es peor para los visitantes que acudan a éstas, con un poco más de un mes de diferencia de tiempo entre una y otra, ya que en octubre va a tener lugar en la zona del Museo Nacional Marítimo de Greenwich, en Londres, otra exposición naval, de carácter internacional, con exhibiciones y conferencias, bajo el nombre de INDEX 97, organizada por un grupo privado relacionado con el grupo periodístico Jane's y sostenida por la Asociación Británica de Equipos Navales.

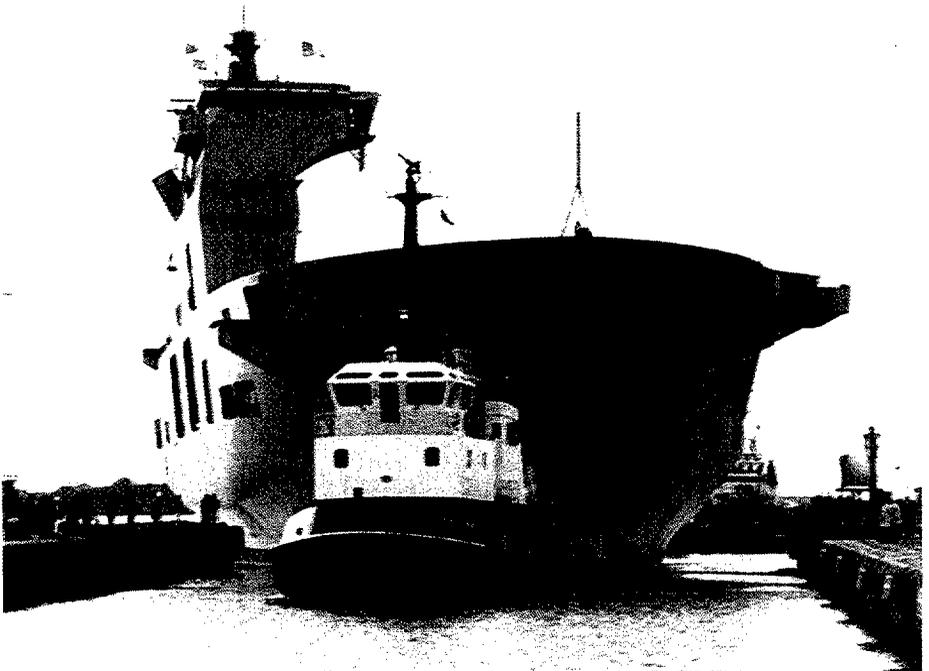
Pero, centrémonos en los materiales navales de la exposición de Farnborough 97, de los que hemos podido conseguir información de primera mano, equipos, en su gran mayoría fabricados en la Gran Bretaña o por empresas internacionales que tienen acuerdos con los británicos.

Comenzamos nuestro recorrido por los grandes buques de guerra de la Armada británica, que estudia en estos momentos la sustitución de los tres

portaaviones clase *Invincible*, de 20.500 toneladas, al que denominan Futuro Portaaviones o CV (F), portaaviones versátil, que, a un mínimo coste, tenga la flexibilidad y capacidad para desempeñar las diferentes misiones en tiempos de paz o guerra. En este último cometido, podría embarcar unos doce aviones *Sea Harrier* VSTOL y dos helicópteros *Sea King* o los nuevos *Merlin*.

De momento, hasta por lo menos el año 2000 en que comience la fase de definición de los nuevos portaaviones, el principal programa naval de la Marina británica se centra en el rejuvenecimiento de la capacidad anfibia de sus buques, que ya se puso en marcha hace diez años con el inicio del desarrollo del portahelicópteros de asalto anfibio (LPH) (*Landing Platform Helicopter*), el primero de Europa en su género, construido por los astilleros civiles Kvarner Govan, en el Clyde (Escocia), de acuerdo con las normas de la Marina Mercante.

El HMS *Ocean* L-12, que fue botado en octubre de 1995, lleva un retraso de tres meses sobre el programa inicial, ya que tuvo que entrar otra vez en dique seco para reparar los daños que sufrió durante la botadura. En noviem-



El rejuvenecimiento de la fuerza anfibia de la Marina Real británica comienza en 1998 con la entrada en servicio del LPH *Ocean*.

bre de 1996 pasó a los astilleros Vickers (GEC Marine), en Barrow, para finalizar la fase de armamento e instalación de equipos militares, donde permanecerá hasta su terminación y entrega a la Marina, a finales de marzo de 1998.

El portahelicópteros de asalto *Ocean*, que tiene una eslora de 203 metros y una manga de 33,6 metros, con una longitud de la cubierta de vuelo de 170 metros, desplazará 20.500 toneladas. Estará propulsado por dos motores diesel que le proporcionarán una velocidad máxima continua de 18 nudos, siendo su autonomía de 8.000 millas a 15 nudos. Su dotación estará formada por 254 personas, más las 180 del componente aéreo y otras 26 del 9.º Escuadrón de Asalto de los Royal Marines, que componen el personal de las cuatro lanchas de desembarco LCVP Mk-5. El buque podrá transportar hasta 800 infantes de Marina, con sus vehículos, artillería, munición y equipos. En la cubierta-garaje caben hasta 40 vehículos de media tonelada, contando ésta con una cuarta rampa, por la que se accede a los ascensores de la cubierta de vuelo y una rampa interna, fija, que sube a los puntos de descarga de dicha cubierta. Los vehículos pueden salir también por la porta lateral de estribor cuando el buque esté atracado.

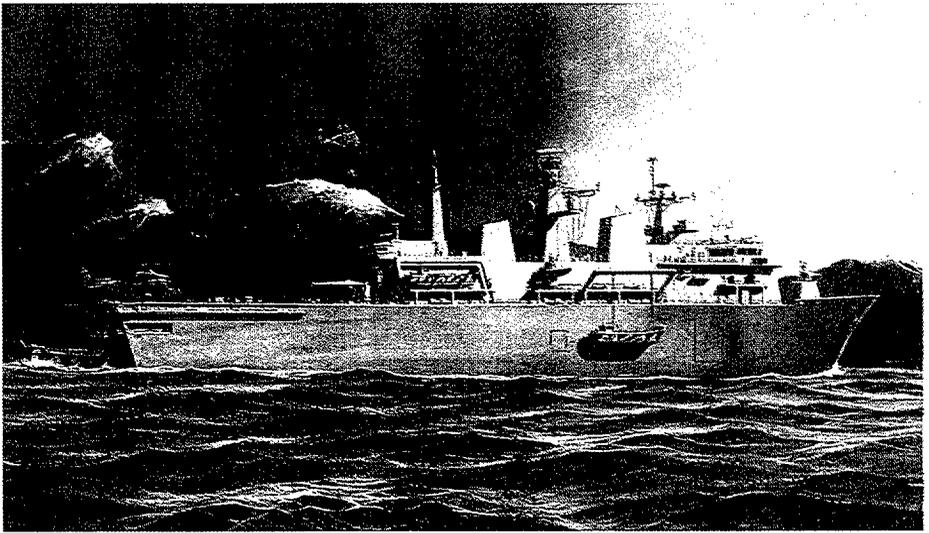
En el *Ocean* podrán embarcar y operar un escuadrón de apoyo de doce helicópteros medios, inicialmente el HC Mk-4 *Sea King* y, posteriormente, el EH-101 *Merlin*, que servirán para el asalto vertical; también podrá transportar seis helicópteros ligeros AH-7 *Lynx* y, eventualmente, en lugar de éstos, seis de los nuevos helicópteros de ataque WAH-64 *Longbow Apache* del Cuerpo Aéreo del Ejército de Tierra. En caso necesario, está capacitado para transportar aviones *Sea Harrier* (doce en el hangar y ocho en la cubierta de vuelo), aunque no lleva a proa trampolín de despegue para estos aviones, ni cuenta con talleres especiales de apoyo.

La cubierta de vuelo lleva seis puntos de despegue y toma para los helicópteros de tamaño medio, que pueden despegar con la primera compañía de tropas de asalto en menos de 40 minutos, contando con que los helicópteros estén abajo, en el hangar; asimismo, en su cubierta pueden posarse y abastecerse, incluso, los helicópteros pesados *Chinook*.

El sistema de combate, instalado en el centro de operaciones de buque, contará con cuatro consolas en color ADAWS Mod. 1, y entre sus equipos destacaríamos los dos radares de navegación tipo 1007 y el radar de vigilancia y designación de objetivos tipo 996. Irá también provisto de un sistema de datos tácticos, comunicaciones y enlace de datos para poder operar en forma interactiva con los otros buques y los combatientes en tierra. Para su defensa inmediata irá dotado de tres sistemas de defensa de punto Vulcan Phalanx Mk-15 de 20 mm y dos cañones automáticos bitubo Oerlikon GCM-A03 de 30 mm, doble propósito, así como los señuelos Sea Gnat.

Dos buques de asalto anfibio

Para sustituir a los veteranos buques de asalto anfibio L-10 *Fearless*, del año 1965, y al L-11 *Intrepid*, de 1967, el Ministerio de Defensa británico, encargó, en julio de 1996, la construcción de dos unidades del tipo LPD (*Landing Platform Dock*), a VSEL (GEC Marine), empresa que tuvo a cien ingenieros trabajando durante seis meses en este proyecto. Estos dos buques, que ya tienen nombre, *Albion* y *Bulwark*, tendrán entre 15.000 y 19.560 toneladas de desplazamiento a plena carga, y su eslora total estará entre los 171 m y los 188,5 m, variando su manga de 26,5 m a los 30 m. Irán propulsados por dos motores diesel y dos motores eléctricos para maniobra (movimientos lentos), que le proporcionarán una velocidad sostenida de 17 nudos, siendo su autonomía de 8.000 millas a 15 nudos.



Impresión artística del buque de asalto anfibio, cuya primera unidad recibirá la Armada británica en el 2002 y la segunda al año siguiente.

Cada uno de estos LPD (R) (*Replacement*) costará 56.250 millones de pesetas y se espera que entren en servicio en el año 2002 y 2003, respectivamente. La dotación prevista de los mismos será de entre 325 y 440 personas, pudiendo acomodar hasta 600 soldados para el desembarco; y para transportes de larga duración, con material, 340 hombres y 70 vehículos ligeros, aunque podría alojar también hasta 145 de éstos.

En la cubierta de vuelo a popa, hay espacio para dos helicópteros medios, pudiendo llevar, en casos especiales, un tercero, aunque no tiene hangar para

ellos. En la cubierta de pozo inundable puede alojar cuatro LCU (*Landing Craft Utility*) Mk-10, y otras cuatro LCV/P (*Landing Craft Vehicles/Personnel*) Mk-5, estibadas dos a dos, a babor y estribor del buque.

Pensando, única y exclusivamente en la exportación, Vickers Ship Landing (GEC Marine) ha diseñado y construido diferentes tipos de buques de desembarco desde un LST (*Landing Ship Tank*), de 113 m de eslora hasta un LCL (*Landing Craft Logistic*), de 72 m, pasando por el buque de desembarco logístico de 93 m de eslora total y 15,5 m de manga, que tiene un desplazamiento a plena carga de 2.450 toneladas y que ha sido vendido a las Marinas de Argelia (dos unidades) y Omán.

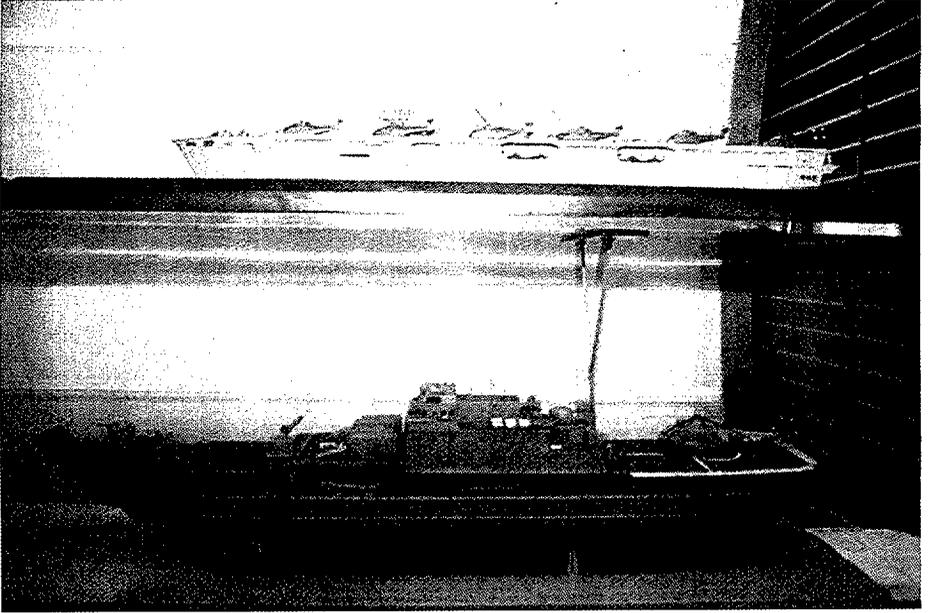
Estos buques, que van propulsados por dos motores diesel MTU pueden conseguir una velocidad de 15 nudos, siendo su autonomía de 3.000 millas a 12 nudos. Su dotación la forman 81 hombres y pueden embarcar una fuerza de 240 soldados, vehículos y equipos; como buques ro-ro, tienen capacidad en su cubierta para 16 carros de combate o el equivalente en otro tipo de vehículos o armamento pesado, y cuentan con plataforma a popa para un helicóptero ligero. Van armados de dos montajes bitubo de 40 mm y dos cañones de 25 mm.

La orden de ejecución para la sustitución de los buques de apoyo logístico A-122 *Olwen* (1965) y A-123 *Olna* (1967) se firmó el pasado mes de marzo con un coste de 50.000 millones de pesetas para las dos nuevas unidades, que pasarán a formar parte de la Real Flota auxiliar británica a comienzos del próximo siglo.

Los nuevos buques de 27.000/28.000 toneladas tendrán una eslora total de 196 m y la manga será de 27 m. El grupo propulsor estará formado por un motor eléctrico y cuatro generadores diesel para la propulsión y las operaciones del buque, pudiendo conseguir los 18 nudos de velocidad máxima, siendo su autonomía de 1.000 millas a 15 nudos. La dotación del buque estará formada por 100 personas y la capacidad de combustible será de 16.000 m³; de agua dulce, podrá transportar 400 m³ y 700 m³ de otros líquidos y sólidos. A popa, plataforma estable para que operen desde ella los nuevos helicópteros *Merlin* y los servicios VERTREP para sólidos.



Modelos del Pabellón de GEC Marine. En primer término, el LPD (R), y detrás, el LPH.



El modelo del buque de desembarco logístico de 93 metros de VSEL y arriba la del portahelicópteros de asalto anfibio.

A los 30 meses de la orden de ejecución fue entregado a la Marina Real británica por BAe SEMA, el buque de investigación oceanográfica HMS *Scott*, que con un desplazamiento de 13.300 toneladas tiene una eslora total de 130 m y una manga de 21,5 m. Sus dos motores diesel le proporcionan una velocidad sostenida de 17,6 nudos. El buque cuenta con una dotación de unas 65 personas, aunque sólo son necesarias a bordo 42, siendo operacional un mínimo de 307 días al año.

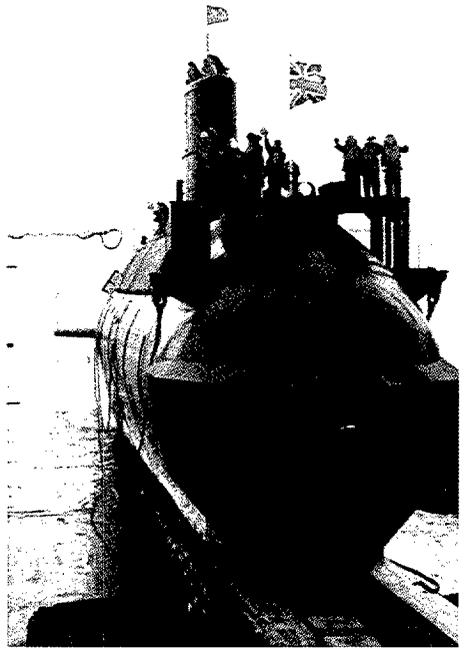
El fin de la era *Polaris* en la flota submarina de la Marina Real británica fue el pasado año 1996 y en estos momentos tres de los cuatro SSBN (submarinos balísticos estratégicos) *Vanguard* en servicio van armados ya con los nuevos misiles Trident D-5. El último de la serie, el *Vengeance*, de 15.900 t, que construye en Barrow, lo entregarán a la Marina en marzo de 1999.

Los otros doce submarinos nucleares tácticos SSN, pertenecen a la clase *Trafalgar* y a la *Swiftsure*; estos cinco últimos van a ser sustituidos por un segundo lote de la clase *Trafalgar*, denominado *Astute*, de los que tres de ellos ya están encargados, aunque no sustituirán a los viejos antes del año 2006. Los otros dos están en opción, mientras continúan los estudios para el desarrollo de un Futuro Submarino de Ataque (FASM) a largo plazo, no antes del año 2010. Hasta entonces las más significativas modernizaciones que incorporarán los doce submarinos tácticos serán: un nuevo sistema de combate, un

nuevo sonar 2076, de Thomson Marconi Sonar, y la capacidad de lanzar los misiles norteamericanos de ataque (TLAM) Tomahawk.

A pesar de haber abandonado la Marina británica la propulsión convencional para sus submarinos, el astillero británico VSEL (GEC Marine) ofrecía en la Exposición de Equipos de la Marina británica de Farnborough el submarino 2400 basado en los cuatro submarinos oceánicos *Upholder*, que desplazan 2.400 t en inmersión, siendo su eslora de 70,3 m. Con una dotación de 46 hombres (35 en la versión 2400E) podrán hacer patrullas de 50 días seguidos en la mar. Su armamento consistirá en seis tubos lanzatorpedos y 18 armas en total: torpedos pesados, misiles antibuque o minas.

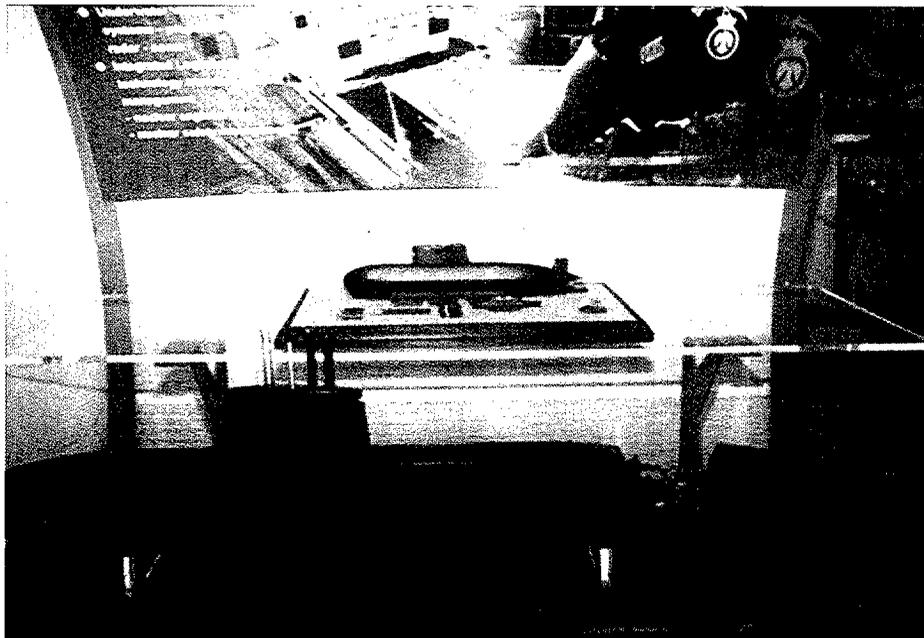
En conjunción con RDM, de Holanda, VSEL de Gran Bretaña comercializa también otros dos submarinos para la exportación, el *Moray* 1800 y el 1400. Centrándonos en el mayor de éstos, diseñado por la holandesa Nevesbu, se ofrece en dos versiones: con propulsión convencional y con el aditamento de la propulsión independiente del aire. Con el aumento de esta sección AIP, el *Moray* 1800 desplazará en inmersión 2.283 t, siendo su eslora de 76 m y la manga de 6,4 m. Con una dotación de 38 hombres, la autonomía de este submarino será de 65 días, pudiendo alcanzar sumergido la velocidad de 20 nudos y permanecer en inmersión 477 horas con ayuda del AIP. El armamento con que contará el 1800 serán 20 armas: torpedos, misiles y minas, que pueden ser lanzados por medio de sus seis tubos de lanzar.



El proyecto de submarino Tipo 2400 se basa en los cuatro últimos submarinos convencionales *Upholder* de la Marina británica.

Doce fragatas *Horizon* y dieciséis Tipo 23

Para sustituir a los destructores Tipo 42, con capacidad antiaérea, construidos entre 1972 y 1985, el Reino Unido se ha integrado con Francia e Italia en el desarrollo trinacional de una Fragata Común de Nueva Generación (CNGF) denominada *Horizon*, con la misión específica de defensa antiaérea,



VSEL, que fabrica todos los submarinos de la Marina británica, se ha unido con RDM, de Holanda, para ofrecer una gama más amplia de submarinos convencionales.

así como para escolta y protección de un grupo de combate o de un grupo de buques con cualidades de resistencia en la mar y gran capacidad de supervivencia.

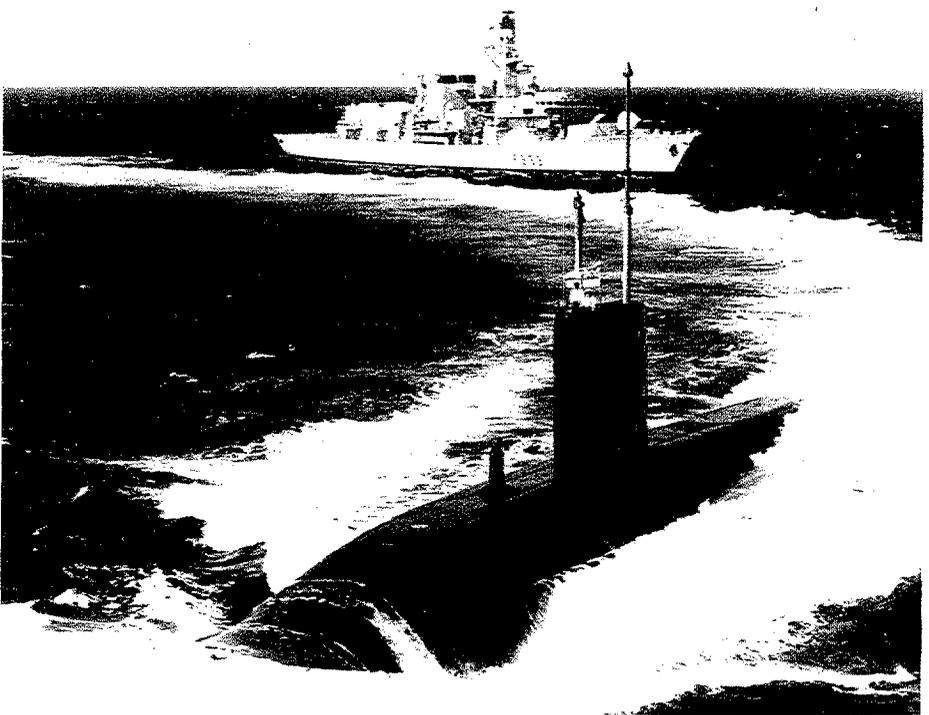
De los veintidós buques programados que construirán los tres países, más de la mitad —doce— serán para la Marina Real británica e irán sustituyendo, uno a uno, a partir del año 2004 (en un análisis realista, se habla del 2006), a los doce destructores Tipo 42.

Las nuevas fragatas *Horizon*, de unas 6.000 toneladas de desplazamiento, tendrán una eslora total de 149 metros y una manga máxima de 20 metros; su capacidad de alojamiento será de 235 tripulantes y alcanzarán los 30 nudos a la velocidad máxima.

Para desarrollar el sistema de combate (CMS) se han formado dos consorcios de empresas de los tres países, lo mismo que para el sistema integrado de comunicaciones (FICS), así como para el sistema de guerra electrónica (EWS). En los acuerdos de colaboración no se incluye el sistema principal de misiles antiaéreos (PAAMS), que será operable con uno de los dos radares multifunción propuestos: el EMPAR, de Italia, o el SAMPSON, de Siemens-Plessey, de Gran Bretaña, con limitados efectos sobre el sistema de combate de las fragatas.

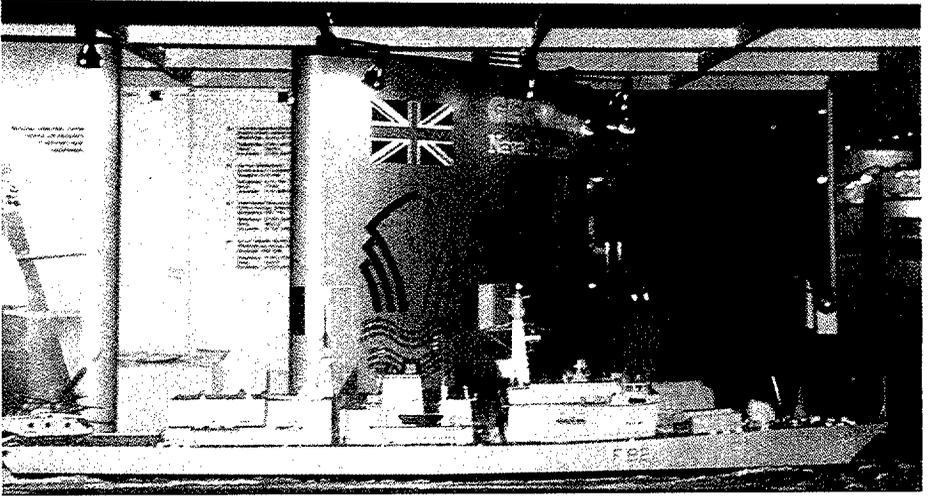
Las fragatas más modernas con que cuenta la Armada británica son las trece Tipo 23 y se espera finalizar la serie con las tres últimas que se van a construir en los astilleros Yarrow, de GEC Marine. Con un desplazamiento estándar de 3.500 toneladas, una eslora total de 133 metros y una manga de 15 metros, estos buques, que tienen una dotación de 185 personas, van propulsados por dos turbinas de gas Rolls Royce (Spey) y dos motores eléctricos GEC, que le proporcionan una velocidad máxima de 28 nudos, siendo la de crucero de 16 y la autonomía de 7.000 millas.

Su armamento consiste en un cañón Vickers de 4,5 pulgadas Mk-8, a proa, y a su espalda el sistema superficie-aire de misiles de lanzamiento vertical Seawolf, en un silo de 32 canastas, y justo delante del puente dos jarras cuádruples de misiles antibuque Harpoon, contando también con cuatro tubos fijos lanzatorpedos y dos montajes monotubo de cañón de 30 mm. A popa, el hangar y plataforma para un helicóptero *Lynx* que puede ir armado de torpedos o de misiles ligeros antibuque Sea Skua. Aparte del sonar activo de casco, las fragatas 23 llevan un sonar remolcado (TAS), que será sustituido en

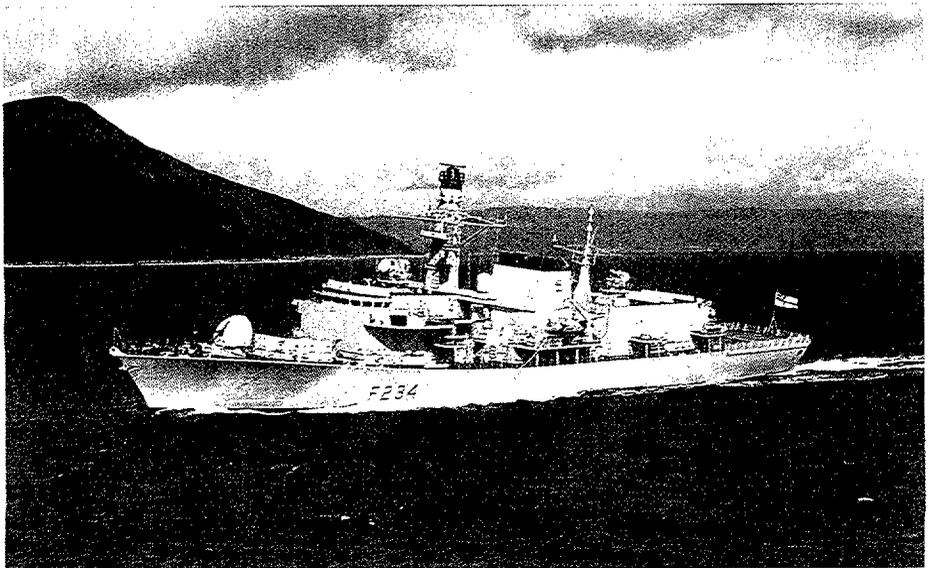


Un submarino nuclear táctico, de la clase *Trafalgar* y, al fondo, una de las modernas fragatas Tipo 23.

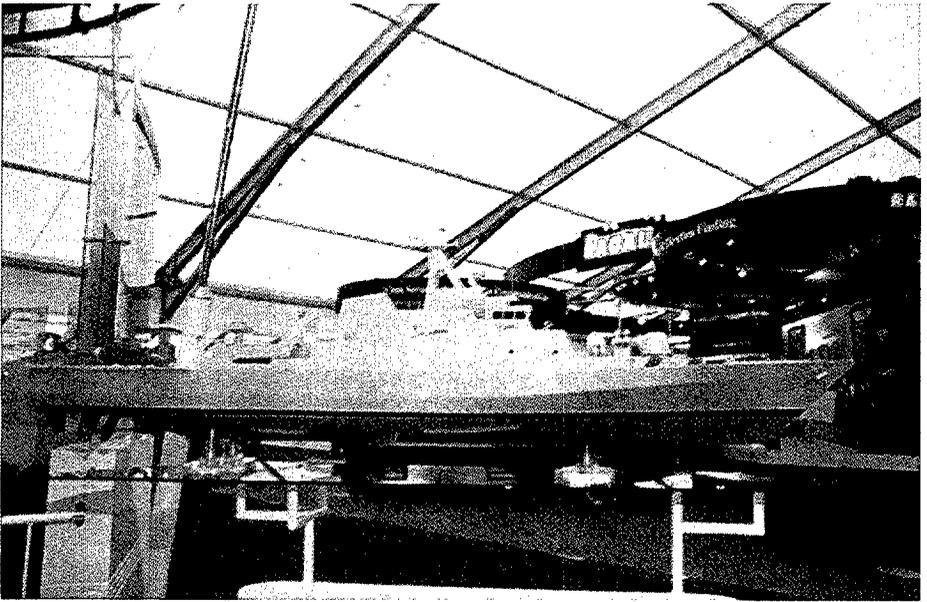
Marconi Naval Systems



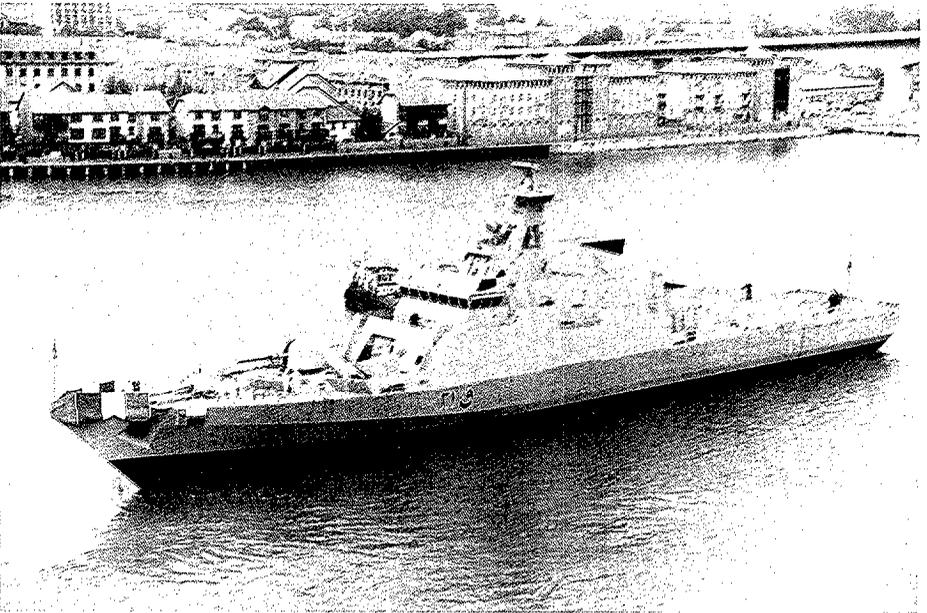
Así será una de las doce fragatas antiáreas *Horizon*, que sustituirán en la Marina británica a los destructores Tipo 42.



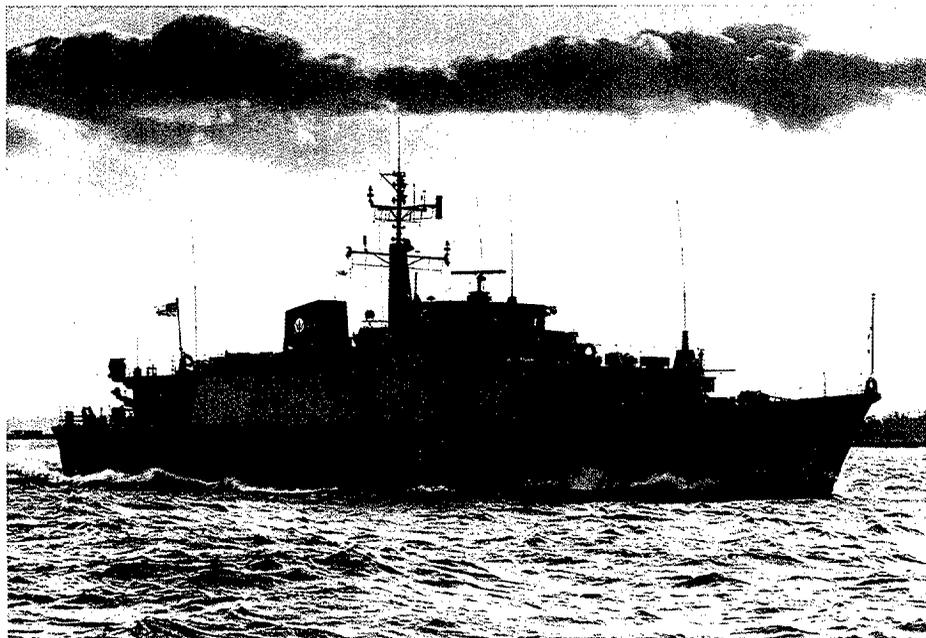
Fragata *Iron Duke*, una de las trece del Tipo 23, de la Marina británica, aunque la intención es llegar a dieciséis unidades



Modelo de corbeta, para la exportación, de 1.400 toneladas, en el Pabellón de Vosper Thornycroft.



Una de las dos corbetas de 83 metros, construidas en Inglaterra para la Real Marina de Omán.



Cazaminas clase *Sandown* de 52 metros y 480 toneladas, de la Marina británica, vendido también a la Marina de Arabia Saudí.

todos los buques a partir del año 2003 por un nuevo sonar activo/pasivo 2087, de baja frecuencia.

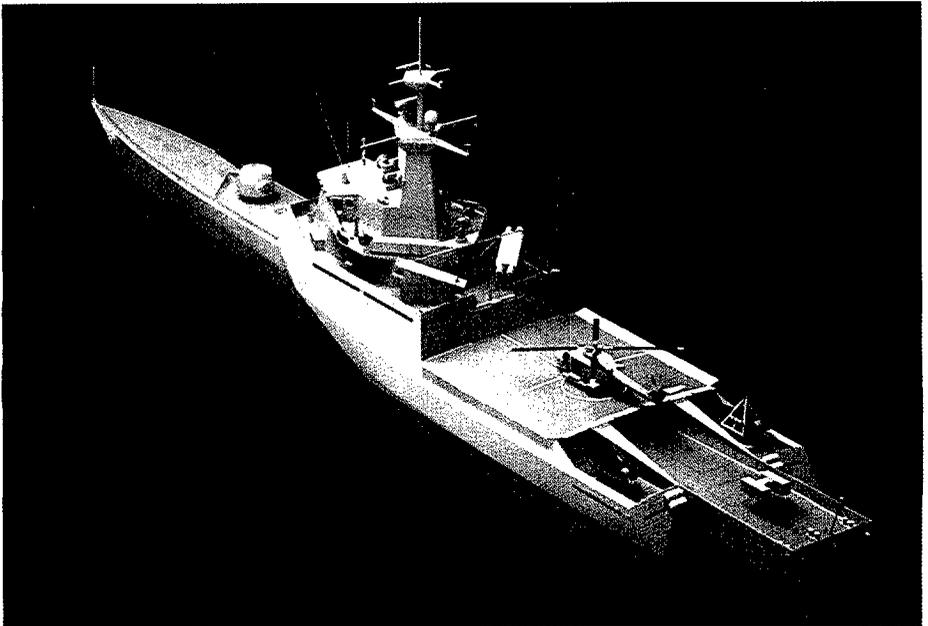
Los astilleros británicos Yarrow, de GEC Marine, partiendo del Tipo 23, ofrecen para la exportación gran variedad de fragatas y corbetas, derivadas de aquella y con desplazamientos inferiores, pero todas con plataforma estable de helicóptero a popa.

De ellas destacaríamos la fragata ligera F-2000, ofrecida a la Real Marina de Malasia, con un desplazamiento estándar de 2.000 toneladas y una eslora total de 106 metros, siendo su manga de 12 metros, la cual puede acomodar hasta 146 personas. Propulsada por cuatro motores diesel MTU podrá alcanzar los 28,5 nudos, siendo su velocidad de crucero de 18 nudos y la autonomía, a 14 nudos, 5.000 millas. A proa llevaría un cañón Bofors de 57 mm Mk-2; a proa del puente, un silo con 16 misiles *Seawolf* de lanzamiento vertical, y entre las dos estructuras, dos jarras cuádruples de misiles antibuque MM-40 *Exocet* y los lanzadores de torpedos, contando a popa con una extensa cubierta de vuelo para un helicóptero de tipo medio.

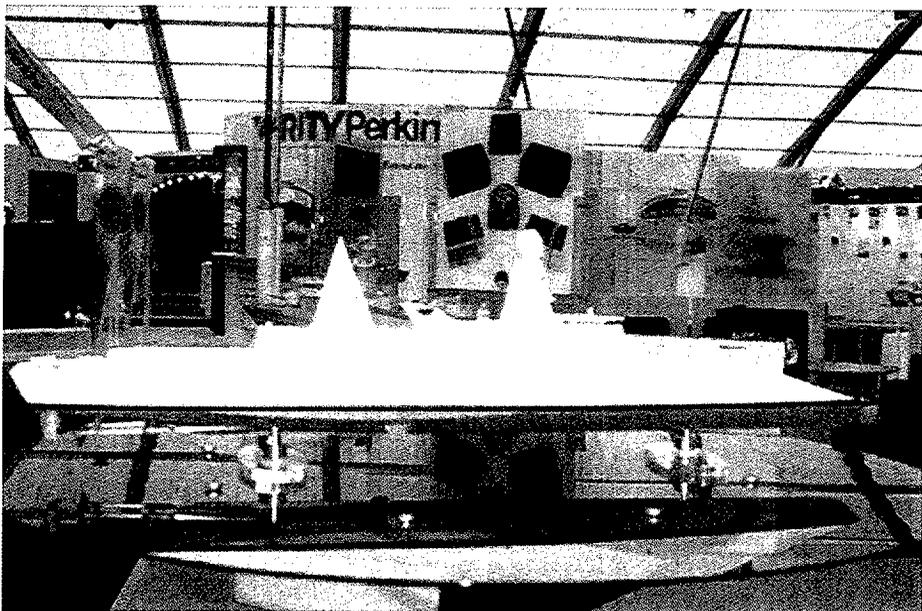
Es nuestra visita a la exposición de Farnborough pudimos obtener información de los diferentes astilleros británicos que comercializan corbetas y patrulleros pesados, algunos de ellos vendidos a países que fueron colonias suyas.

De entre todos los buques ofertados destacaríamos las corbetas Vosper Thornycroft, de 83 metros, que operan ya con la Real Marina de Omán, las cuales tienen una manga de 11,5 metros y un desplazamiento de 1.400 toneladas, estando capacitadas para alojar a unas 60 personas. Con sus cuatro motores diesel pueden conseguir los 25 nudos y su autonomía es de 2.000 millas a 20 nudos y 21 días en víveres. El armamento de estas corbetas consiste en un cañón OTO Melara de 76 mm Super Rápido, a proa, y dos jarras cuádruples de misiles antibuque MM-40 Exocet, a proa del puente. A popa, delante de la plataforma de vuelo, un sistema de misiles superficie-aire Crotale NG (Nueva Generación), de Thomson CSF, con ocho misiles, y en la cubierta de vuelo espacio suficiente para que opere un helicóptero *Super Puma*, de Aerospatiale.

La empresa británica Vosper Thornycroft es la creadora de la tercera generación de buques para guerra de minas en GRP (plástico reforzado con fibra de vidrio), el denominado *Sandown*, cazaminas de misión única (*Single Role Minehunter*), de los que operan ya cinco en la Marina británica, estando prevista la construcción de un segundo lote de siete más, cuya entrega se completará para el año 2002. Las Fuerzas Navales de Arabia Saudí cuentan en su flota con tres unidades de este tipo y piensan proseguir con este modelo hasta llegar a las seis.



Buque trimarán propuesto al Ministerio de Defensa británico, como futuro escolta, para reemplazar a las fragatas Tipo 22.



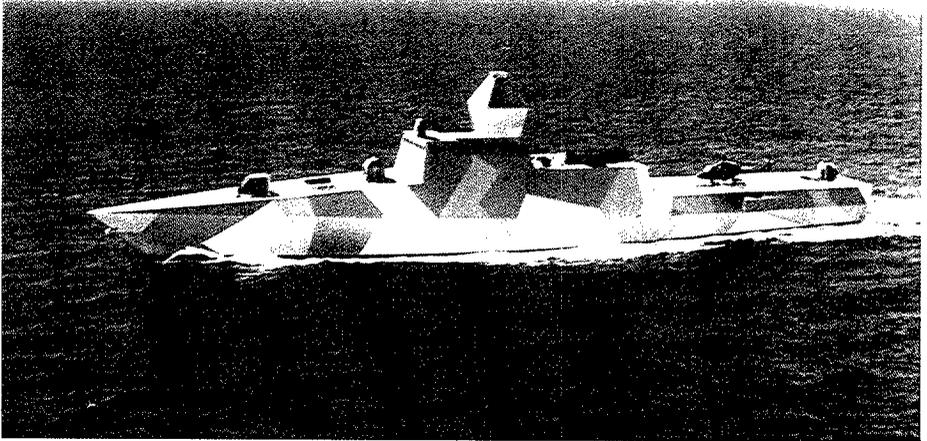
Modelo de la fragata ligera de 135 metros *Sea Wratyh* de características furtivas, el mayor de estos buques propuesto en Europa.

Los *Sandown*, de 480 toneladas de desplazamiento a plena carga, tienen una eslora total de 52,5 metros y una manga de 10,5 metros, estando formada su dotación por 40 personas. Los sistemas de propulsión/posicionamiento consisten en dos propulsores con dos tipos de motores: diesel, para la navegación de crucero, y eléctricos para la de caza de minas. El posicionamiento dinámico para maniobras lo ejecutan dos turbinas. La velocidad máxima continua de crucero es de 13 nudos; la de barrido entre 7 y 10 nudos; y la de caza de minas, con los motores eléctricos, de 0 a 6,5 nudos.

Trimarán y furtivos

Especial dedicación merecen diferentes cascos de buques cuyos modelos «futuristas» pudimos ver en los pabellones de los tres constructores de buques de guerra más importantes de la Gran Bretaña, proyectos revolucionarios que, de seguir adelante, podrían cambiar las marinas de guerra del siglo venidero.

Vosper Thornycroft ha propuesto al Ministerio de Defensa británico un buque trimarán como futuro escolta para reemplazar, en la segunda década del próximo siglo, a las diez fragatas Tipo 22 y más adelante a las Tipo 23. Se trata de un buque de 102 metros de eslora total y una manga máxima de

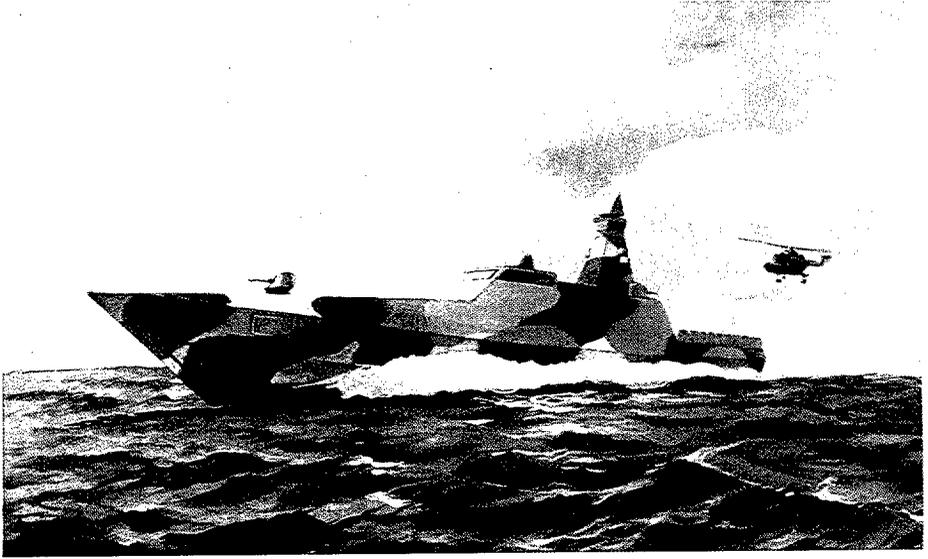


Corbeta furtiva de 103,7 metros y 2.000 toneladas de desplazamiento, que ofrece a la exportación GEC Marine.

17 metros, con tres cascos paralelos, que podría entrar en servicio para el año 2008. Su dotación total de hombres sería de 60, aunque tiene alojamientos para otros 20 más. La maquinaria de esta corbeta estaría compuesta por cuatro motores marinos diesel, de 3.000 kW y dos propulsores de chorro, pudiendo alcanzar los 30 nudos y hasta los 40 con otra propulsión, siendo su autonomía de 1.500 millas a 20 nudos y en provisiones 21 días.

De este proyecto ha derivado la fragata de escolta trimarán FE (Futuro Escolta), de 160 metros de eslora, denominada *Hastar*, que se ofrece con diferentes grupos propulsores, incluyendo dos turbinas de gas ultramodernas WR-21 y dos motores eléctricos, que se integrarían en un destructor AAW, de 5.000 a 6.000 toneladas de desplazamiento, el cual podría operar con un helicóptero tipo *Merlin*. El armamento de estas corbetas, fragatas o destructores trimaranes variará según su tamaño y misiones, pudiendo contar con cañones de calibre medio, 16 ó 32 misiles de lanzamiento vertical, misiles y cañones de autodefensa, ocho misiles antibuque, tubos lanzatorpedos, etcétera.

Parece ser que los tres constructores de buques de guerra más importantes del Reino Unido se han puesto de acuerdo a la vez para diseñar unas modernísimas corbetas que podrían llegar a fragatas ligeras, de características furtivas



Proyecto *Cougar* de corbeta furtiva de 95 metros y 1.500 toneladas de desplazamiento, de BAE SEMA.

(*stealth*). El proyecto más grande que pudimos ver, en modelo en la exposición inglesa, es el último desarrollo del *Sea Wraith*, de 135 m de eslora.

El de 115 m de eslora total y manga máxima de 15,5 m tendría un desplazamiento de 2.500 toneladas, corbeta, en la que podrían acomodarse hasta 105 personas. La velocidad máxima que podría alcanzar este buque, en configuración CODLAG, sería de más de 28 nudos, y la de crucero, con motores diesel-eléctricos, 15 nudos; con esta velocidad tendría una autonomía de 2.500 millas, contando con provisiones para 21 días. Su armamento podría consistir en dos cañones multipropósito de medio calibre, un silo a proa del puente para 16 misiles superficie-aire de lanzamiento vertical y dos jarras cuádruples para misiles antibuque; asimismo contaría con dos lazadores de cohetes, a cada banda, y dos cañones ligeros.

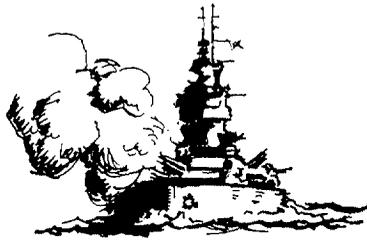
Además del sonar de casco, podría llevar uno remolcado y, por supuesto, un helicóptero, con torpedos o misiles y, lo que es más original, un sistema aéreo de vehículo no tripulado (UAV), con cuatro aviones.

Los astilleros Yarrow de GEC Marine, ante la competencia interior, se han visto obligados a lanzar, para la exportación, una fragata ligera de características furtivas, de 2.000 toneladas y 103,7 metros de eslora, empleando para ello un diseño de Vosper Thornycroft. El buque, del que pudimos ver el modelo, tendrá una dotación de 84 hombres y contará, entre sus armas, con un cañón de 127/54 mm, aligerado de OTO Breda/VSEL (40 disparos/minuto), dos montajes navales de cañones de 27 mm Drakon Mauser, de cuatro tubos cada

uno, para la defensa antimisil, y el sistema de lanzamiento vertical Mk-41, con 32 celdas para misiles Standard SM-2 Bloque IIIA y también para los Evolved Seasparrow, controlados por el radar APAR; ocultos en la superestructura ocho misiles antibuque y, finalmente, cuatro tubos lanzatorpedos, así como cubierta de vuelo para un helicóptero *Lynx*.

El modelo más pequeño de todas los expuestos en Farnborough fue el de una corbeta misilística BAe SEMA, de características furtivas, denominada proyecto *Cougar*, que tendrá un desplazamiento a plena carga de 1.500 toneladas, similar al concepto desarrollado por los suecos en su corbeta furtiva YS-2000. Construida en acero, la *Cougar* tendrá una eslora total de 95 metros y una manga de 12,5 metros, estando dotada por sólo 45 hombres. Será un buque muy rápido, ya que podrá alcanzar más de 40 nudos, siendo su autonomía, a 15 nudos, 5.400 millas o 15 días de víveres. Concebida como un buque para guerra antisubmarina y antisuperficie en las aguas litorales, está también capacitada para misiones AAW, para lo que irá armada de un montaje naval a proa de 76 mm o de dos cañones revólver, monotubo de 35 mm Millenium, un lanzador vertical con 24 misiles Seawolf superficie-aire y ocho misiles antibuque Harpoon; a cada banda, cuatro tubos lanzatorpedos, para ocho torpedos pesados y, finalmente, hangar y plataforma para un helicóptero del tamaño del *Super Lynx*, que podrá lanzar torpedos ligeros y los misiles antibuque Sea Skua.

Alfonso DE CARLOS PEÑA





Crepúsculo. Autor: Daniel Prieto.



HISTORIAS DE LA MAR

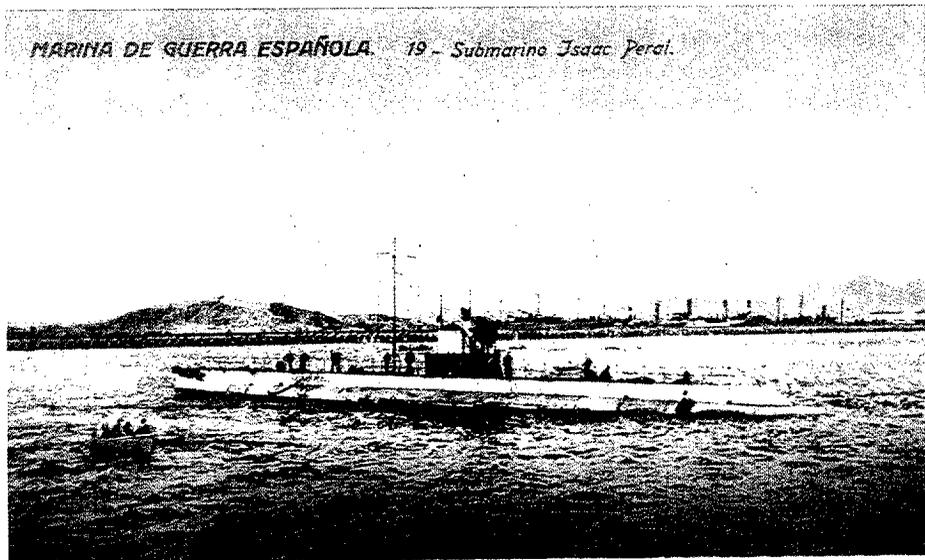
PRIMAVERA DE 1922: EVACUACIÓN DEL PERSONAL CIVIL DEL PEÑÓN DE VÉLEZ DE LA GOMERA. LOS SUBMARINOS ESPAÑOLES RECIBEN SU BAUTISMO DE FUEGO



L 18 de agosto de 1916, al mando del capitán de corbeta don Fernando de Carranza Reguera, daban comienzo en Estados Unidos las pruebas de mar del submarino tipo *Holland* que el gobierno español había encargado a los astilleros Fore River & Co., de Quincy, Massachussets.

Bautizado con el nombre de *Isaac Peral*, con él comenzaba la presencia de sumergibles en nuestra Armada, una Armada que por aquellas fechas empezaba a levantar cabeza, resurgiendo de sus cenizas, tras el aún reciente descalabro sufrido como consecuencia de las pérdidas coloniales de Ultramar.

Tras una interminable fase de pruebas de mar (fue el primer buque de la Armada que montó motores diesel, y su puesta a punto resultó muy compleja), que habrían de durar hasta las Navidades de 1916, y ante la inminente entrada de los Estados Unidos en la primera guerra mundial, el peligro de que el sumergible fuese incautado por el país constructor era evidente. Esta circustan-



Submarino *Isaac Peral*, protagonista de esta historia, en una postal de época de las llamadas «coloreadas».

cia, que hacía peligrar seriamente la presencia en nuestra Armada de nuestro primer y ansiado submarino operativo, llevó al mando a tomar una decisión nada habitual, y quizá única en la historia naval militar española: escaparse, dándose a la fuga, para dirigirse a las islas Canarias, la España más occidental.

La empresa no era nada fácil, pues el barco no estaba alistado en su totalidad, y la distancia que tenían por la proa no era nada despreciable: 4.000 millas.

Así, el 26 de febrero de 1917, el sumergible comenzó la aventura de la travesía atlántica. Tras un viaje lleno de inquietudes y sobresaltos, lograron llegar al puerto de Las Palmas, convoyados por el trasatlántico *Claudio López*, el 12 de marzo.

Mes y medio después, el 26 de abril, a las 1700 horas, el flamante *Isaac Peral* enfilaba la bocana del puerto de Cartagena, donde llegó en olor de multitudes, como no podía ser de otra manera. La recién nacida Flotilla de Submarinos acababa de incorporar su primera unidad. La Armada estaba de enhorabuena.

A este *Isaac Peral*, que había de ser huérfano de hermano gemelo, pronto se le unirían ese mismo año de 1917 los «trillizos» italianos que habrían de constituir la serie «A»: el *Narciso Monturiol* (A-1), el *Cosme García* (A-2), y el A-3, que nunca ostentaría nombre.

Pronto estos buques comenzaron a hacer diferentes prácticas de inmersión en aguas cercanas a Cartagena, y los elogios no tardaron en estar en



MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA. 20 - Submarino *Isaac Peral* en el dique.

Submarino *Isaac Peral* en el carenero de Barcelona, donde solía efectuar reparaciones.

boca de todos. Tanto es así que el gobierno apostó de pleno por la nueva arma, contratando, en abril de 1919, con la Sociedad Española de Construcción Naval la construcción de media docena de unidades, que formaría la serie «B».

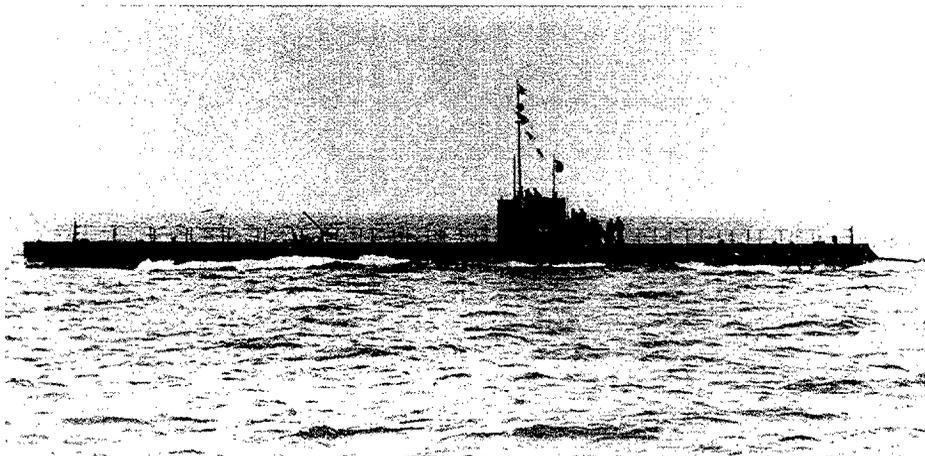
El primero de ellos, el *B-1*, se entregaría a la Armada el 10 de enero de 1922, y pronto habría de entrar de lleno, cogido de la mano del *Isaac Peral*, en los anales de nuestra historia naval reciente.

Hasta ese año, 1922, la flotilla, a la que ya se había unido el buque de salvamento *Kanguro* y algunos torpederos que actuaban como buques de apoyo, se había dedicado a hacer cruceros por diferentes puertos del Mediterráneo. Su presencia despertaba inusitado interés. La gente se agolpaba en las escolleras de los muelles para verlos evolucionar y cada vez su radio de acción empezaba a ampliarse. Pronto habrían de cruzar el estrecho de Gibraltar y el océano Atlántico, con toda su grandeza.

Desde las islas Canarias hasta la cornisa cantábrica, sus puertos fueron visitados por nuestros primeros submarinos. En uno de esos viajes, el 22 de agosto de 1919, S. M. el Rey don Alfonso XIII hacía inmersión por primera vez en uno de ellos: el honor le cupo al *Narciso Monturiol* (A-1), en aguas cercanas al palacio de La Magdalena, en Santander. Los elogios del monarca venían a corroborar los del resto de los españoles, que ya se habían deleitado con la presencia de los sumergibles. Las crónicas de la época hablan de que «S. M. el Rey ha quedado tan complacido, que ha ordenado al Ministro la

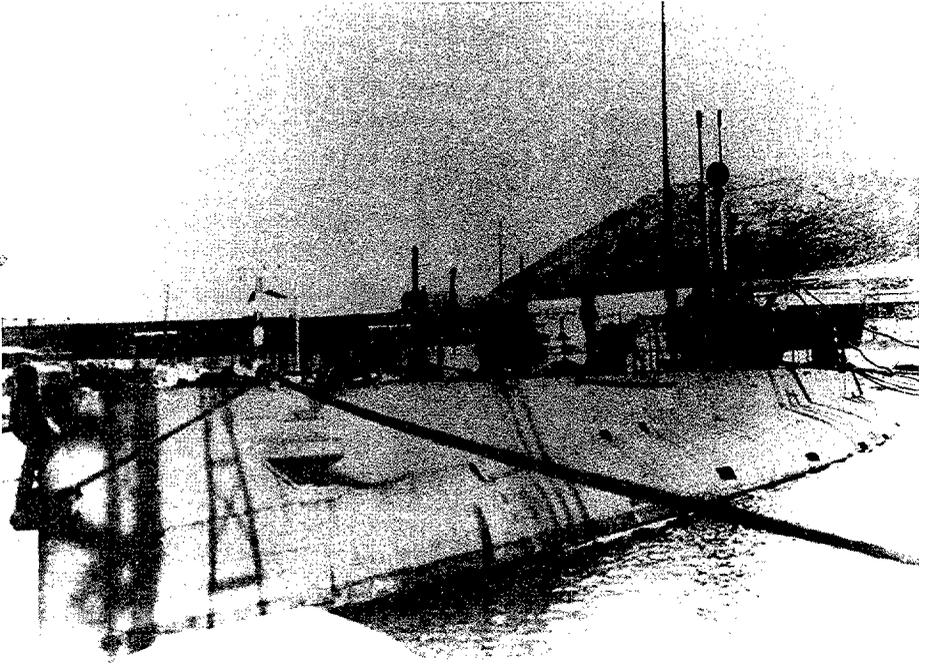
publicación en el *Diario Oficial de Marina* de una circular que expresa su Real agrado y la satisfacción que había experimentado por el alto grado de eficiencia de estos nuevos buques, a cuyas dotaciones felicita pública y efusivamente para conocimiento de la Marina toda».

En medio de este ambiente de demostraciones y sus consecuentes efusivas felicitaciones, transcurren los cinco primeros años de vida de la nueva arma. Pero habría de llegar la primavera de 1922 y con ella el bautismo de fuego para los sumergibles.



Submarino B-I, que recibió, junto con el *Isaac Peral*, el bautismo de fuego de los submarinos de nuestra Armada.

Era Semana Santa, y en las calles de Cartagena se recordaba como todos los años la pasión de Cristo. El ambiente festivo que vivía la ciudad por una vez no se contagiaba a las dependencias militares, sino todo lo contrario. Las noticias que llegaban procedentes de Marruecos no podían ser más alarmantes. Las cábilas morunas se habían sublevado contra la presencia militar española y las distintas guarniciones repelían como podían los ataques, pero en una de ellas, enclavada en la costa del Rif, la situación era realmente grave: el peñón de Vélez de la Gomera. Las dimensiones del minúsculo peñón (bajo soberanía española desde el siglo XVI), 360 m de largo, por 109 de ancho, y con una elevación máxima de 77 m, lo convertían en una verdadera «ratonera» para sus habitantes. El censo de población civil rondaba las 100 personas, más la guarnición militar, que triplicaba el número. Todos ellos, asediados varios días bajo el fuego enemigo, estaban en una situación cada vez más insostenible. La lluvia de balas era incesante, y su evacuación no podía ni debía hacerse esperar. Cualquier intento de salvar a la angustiada población debía hacerse por mar, así que el ministro de Marina, don José Rivera y



Submarino *Isaac Peral* atracado en uno de los muelles de la estación de submarinos de Cartagena.

Álvarez de Canero, que acababa de estrenar el cargo hacía tan sólo unos días, fue el encargado por el gobierno de tomar las riendas del problema.

¿Qué barcos podían acercarse lo más discretamente posible? La respuesta era bien sencilla: a la flotilla de submarinos le había llegado la hora de la verdad. Atrás quedaban cinco años de salir en la prensa colmados de elogios y de recibir visitas de personalidades civiles y militares.

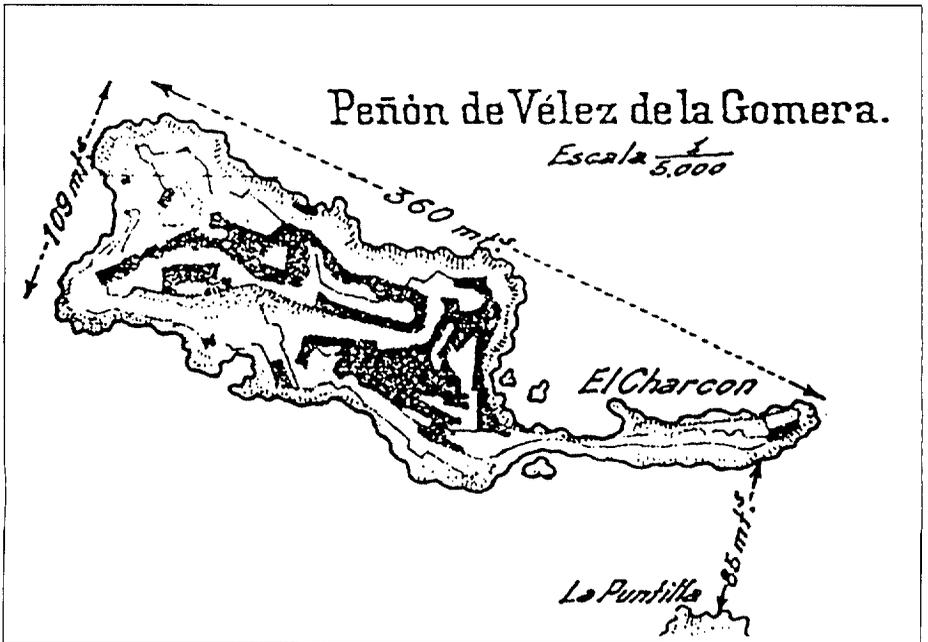
El jefe de la Estación de Submarinos, capitán de fragata don Mateo García de los Reyes, recibe órdenes concretas de Madrid: dos submarinos debían ser alistados para salir urgentemente hacia el peñón e intentar evacuar a su población civil. Como buque desde el que se coordinaría toda la acción es designado el acorazado *España*. El jefe de Flotilla llama a su despacho a los tenientes de navío don Casimiro Carre Chicarro, comandante del *Isaac Peral* y don Francisco Regalado Rodríguez, comandante del *B-1*.

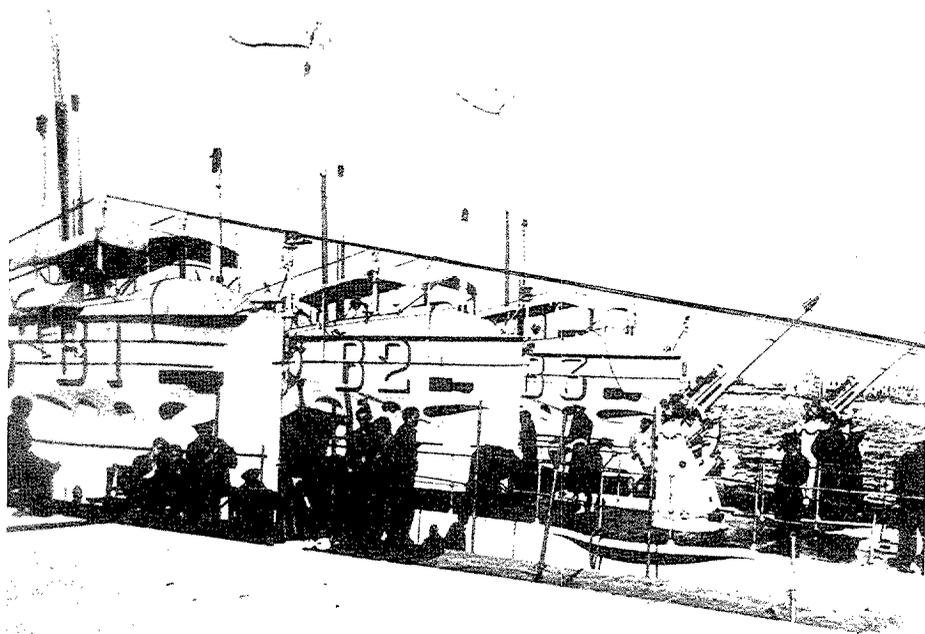
Allí les explica la situación y pronto se diseña una orden de operaciones. El tiempo apremia y corre en contra de los habitantes del peñón.

Los dos submarinos fueron rápidamente alistados, y ese mismo día, al anochecer, abandonaron Cartagena. El jefe de Flotilla quiere dirigir personalmente la primera acción de guerra de sus submarinos. Quiere estar con su gente, para lo que pide autorización al ministro, que no duda en acceder a lo



Plano de situación respecto a la costa del peñón de Vélez de la Gomera. Sus coordenadas son: 35° 10',7 N, 004° 18',5 W.





Vista parcial del submarino *B-1*, junto a sus dos primeros hermanos de serie, los *B-2* y *B-3*.

solicitado. Arbola, pues, su insignia en el *Isaac Peral* y se hacen a la mar. Por su popa, en línea de fila, el *B-1* le sigue aguas a poca distancia. Atrás quedan los ecos de los tambores de la Semana Santa, y por la proa una misión desconocida. Las dotaciones hacían conjeturas acerca del viaje. A bordo se sabía que la situación en el Marruecos español era un poco delicada, pero poco más. Nada más salir de la bocana, los motores fueron puestos al límite de sus posibilidades; la velocidad tenía que ser la máxima. El levante sopla con fuerza, y los barcos toman la mar de la peor forma: de través. Esto hace que la velocidad media esté por debajo de la deseable, y en consecuencia los barcos sufren más de la cuenta.

Con la mar castigándoles durante toda la travesía, los dos submarinos llegan a Melilla. Mientras el jefe de Flotilla y los comandantes rinden visita al gobernador militar y ultiman el plan, las dotaciones reparan no pocas averías. El embrague de un motor del *Peral* tiene problemas, así como todos los elementos de cubierta de ambos buques: antenas de TSH partidas, a los botes salvavidas, que eran de lona, se les han reventado las costuras, las cabrias se han salido de su basada...

Al caer la tarde, los dos submarinos están de nuevo «listos para desempeñar comisión». El capitán de fragata García de los Reyes enseña con orgullo sus barcos al gobernador militar, que queda entusiasmado. La misión enco-

mendada, ahora sí, se hace pública a las dotaciones, a los que el gobernador alienta y estimula con unas palabras: «lo que ustedes van a realizar, ya se ha intentado sin éxito, pero he quedado gratamente impresionado con esta mi primera visita y no tengo duda de que van a lograr los objetivos que el Gobierno se ha propuesto».

El jefe de Flotilla y el gobernador se funden en un abrazo y, acto seguido, las dotaciones ocupan sus puestos de «babor y estribor de guardia», abandonando Melilla al caer la tarde.

Durante la noche se efectúa el tránsito en superficie, y al alba, el peñón se presenta ante ellos. La mar y el viento han caído bastante. Las condiciones meteorológicas empiezan a ponerse a favor. Junto a los submarinos se encuentra el *España*, cuyo comandante envía al amanecer un bote al *Peral*. El comandante del acorazado desea una última toma de contacto con el jefe de Flotilla, que acude a bordo. Los submarinos, mientras tanto, permanecen en superficie, expectantes. Pasan varias horas cuando, a media mañana, el palo popel del *España* iza al viento una señal táctica de banderas que tiene como destinatarios a los submarinos: «Q. O. O.», que significa «alistarse para inmersión».

Rápidamente los segundos comandantes hacen ejecutar la orden y en unos minutos los dos submarinos se encuentran listos para hacer inmersión, a la



Vista actual del peñón de Vélez de la Gomera, tomada desde la costa marroquí. Justo desde este lugar llovían las balas.

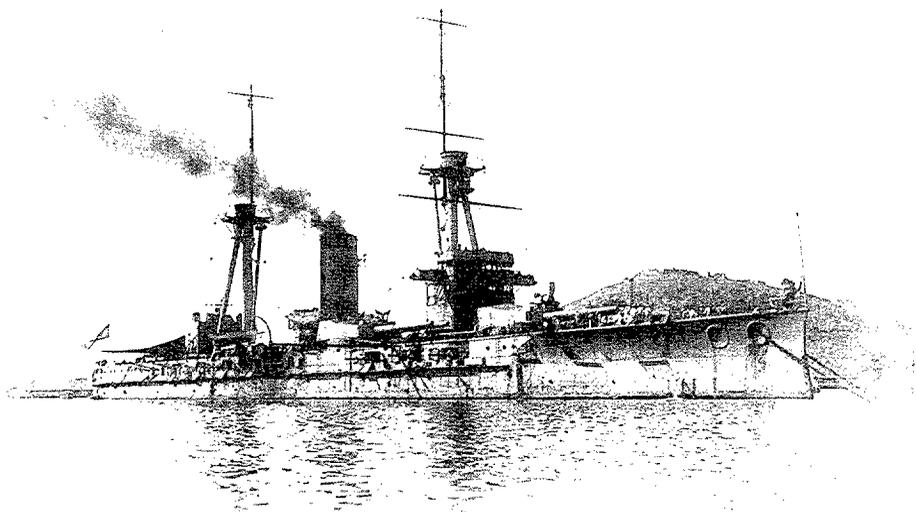
espera del regreso del jefe de Flotilla, que lo hace minutos después a bordo de una gasolinera, uno de los botes autopropulsados del acorazado.

Una vez el jefe a bordo del *Peral* los dos submarinos hacen inmersión y se dirigen al peñón a cota periscópica. No ha pasado una hora cuando el *Peral* pasa frente a la caleta del cementerio. La distancia a tierra es muy pequeña, apenas 100 metros, y desde el periscopio se pueden observar algunas personas que señalan con sus dedos las estelas que los mástiles van dejando. Mientras el *B-1* se mantiene en retaguardia, a la expectativa de acontecimientos, el *Peral* rodea la caleta e intenta meterse en la pequeña ensenada que hay entre el peñón y la costa. La maniobra es delicada, y entraña el peligro de encallar, con lo que toda la operación prevista podía irse al traste.

Desde el periscopio se observa cómo se desprenden trozos de roca de los impactos de bala enemigos que siguen haciendo blanco en el peñón. El espacio donde el submarino debe revirarse es muy pequeño, pero el barco ciaboga muy bien y su comandante consigue aproarlo al lugar previsto. Se soplan lastres y, tras una blanca burbuja de espuma, el *Peral* emerge ante los ojos atónitos de la gente que contempla la escena. La escotilla superior de la torreta se abre, y el primero en asomar la cabeza es el jefe de Flotilla. En ese momento, la gente irrumpe en vítores, a los que acompaña una atronadora ovación, que se llega a oír en la cámara de mando, como también se oyen los silbidos de algunos proyectiles, según dejaron escrito testigos presenciales. Entretanto el *B-1* hace también superficie y se mantiene al socaire del peñón, a resguardo del fuego enemigo.

El jefe cruza unas palabras con el comandante militar del peñón, a quien propone la evacuación del personal civil cuando anochezca, amparado en las sombras. En ese momento una granada cae a pocos metros del costado del *Peral*, lo que arranca una nueva salva de aplausos de los espectadores al ver que el barco que ha de salvarles no ha sufrido daños. El comandante militar, cuya respuesta se oye claramente a bordo, acepta sin dudar el ofrecimiento, pues además tampoco tiene otras alternativas para escoger; así que sobre la marcha acuerdan la hora: «a las 2230 de hoy, estaremos de nuevo en este punto», apostilla el jefe de Flotilla, que puntualiza: «El submarino meterá la proa en la caleta y un bote del *España* hará el barqueo de niños, mujeres y hombres no combatientes, por ese orden».

El comandante que manda las tropas asediadas se despide del jefe de Flotilla, con un escueto «Hasta luego», palabras que éste le repite, mientras ordena al comandante del *Peral* que ponga rumbo noroeste en «avante a toda fuerza». Los motores diesel rugen como leones, y comienza la evasión. El *B-1*, como ha venido haciendo desde la salida de Cartagena, sigue aguas al *Peral*. Cuando creen estar fuera del alcance de las armas del enemigo, el *B-1* da una pitada larga, que es interpretada por las tropas moras como un desafío, lo que les hace redoblar sus andanadas, sin resultado, por suerte para los submarinos.



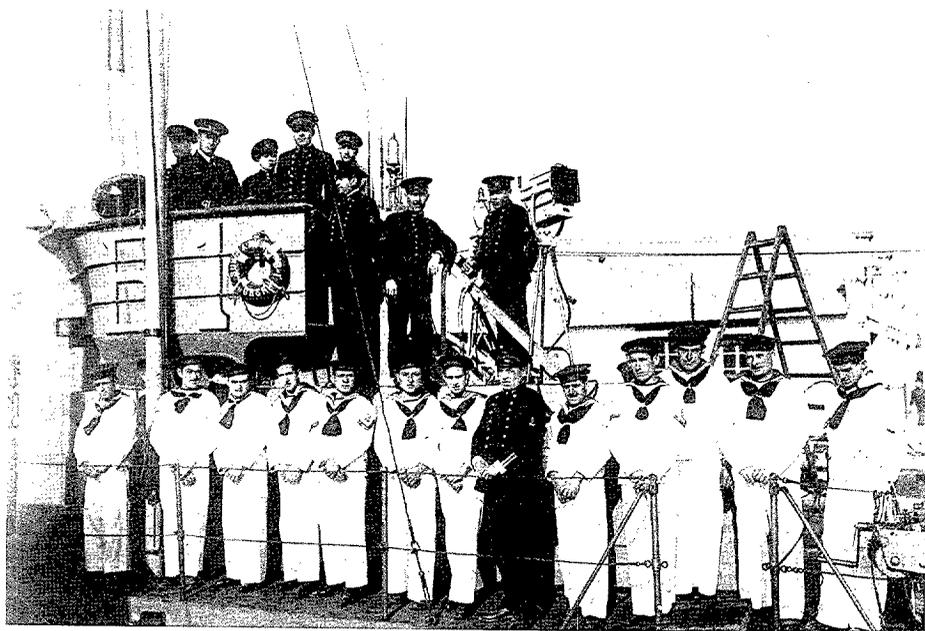
Acorazado *España*. Sus cañones de grueso calibre colaboraron para silenciar varias posiciones marroquíes.

El bautismo de fuego de la bisoña Flotilla acababa de ser realidad. Cuando se alejan un par de millas de la costa, el *España*, que se había mantenido expectante, manda apartarse a los submarinos, y envía una serie de andanadas con su artillería de grueso calibre (según prensa de la época, entre 30 y 40 proyectiles), que son suficientes para hacer callar la artillería enemiga. Cuando cesa el fuego del acorazado, de nuevo envían una gasolinera que se acerca al *Peral* para recoger al jefe. El mando del *España* está ávido de noticias. El jefe permanecerá a su bordo el resto del día, ya no regresará a los submarinos hasta las 2130 de la noche. A esa hora, faltan sólo 60 minutos para estar en el punto convenido con el comandante militar del peñón, que está a dos millas.

Los submarinos se encuentran en superficie, con los motores diesel parados y en oscurecimiento total. La mar está en calma y nada rompe el silencio de la noche, sólo el suave roce de las olas que besan los lastres, cuando se empiezan a oír los motores de dos gasolineras del *España* que se dirigen a los submarinos, que apenas se siluetean en la oscuridad de la noche, que es cerrada.

Cada bote del *España* va al mando de un oficial, con cuatro marineros cada uno bajo su mando. Los diez hombres del acorazado son voluntarios, pues la misión tiene sus riesgos, sin duda. En uno de los botes, naturalmente, navega el jefe, que se para entre los submarinos, muy cercanos entre sí. El motivo es que el comandante del *B-1*, teniente de navío Regalado, que se

encuentra en la vela, debe recibir las últimas instrucciones, que son éstas: el *Peral* meterá la proa en la cala del cementerio, hasta romper el botalón que le sirve de «báculo», y allí se aguantará «pase lo que pase». El bote del *España* se meterá entonces debajo de la escala de gato del peñón, y embarcará para ir transbordando al *Peral* al personal que vaya descendiendo.



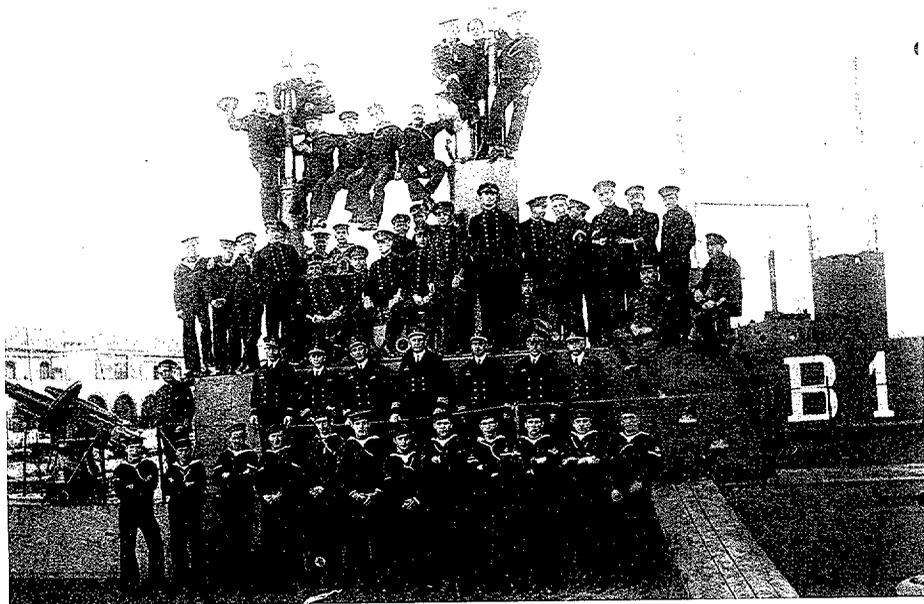
Submarino *B-1*. Aunque la foto es del mes de agosto, 1926, algunos hombres de los que están aquí fueron protagonistas de los hechos que se narran, como el teniente de navío don José Sierra Carmona (fila superior, segundo por la izquierda).

No se debe oír una voz, ni se encenderán más luces que «una linterna sorda eléctrica» que manejará el oficial del bote, y que servirá para guiar al personal que se va a evacuar para «librarles de los choques de los pedruscos del cantil». Las mujeres, ancianos y niños se evacuarán en «serones» que se deslizarán a través de unos aparejos que se han puesto al efecto, y los hombres bajarán por la escala de gato. Para terminar, el jefe da una última advertencia: «las mujeres y niños se tratarán como tales». La operación la hará en principio sólo el *Peral* y el *B-1* quedará a la expectativa para relevar en caso necesario. Las baterías de los submarinos han sido cargadas durante el día, y están al 100 por 100 de capacidad porque el tránsito se hará con propulsión eléctrica pura; los diesel hacen demasiado ruido y delatarían su presencia.

Son las 2200 horas y comienza la aproximación de los dos submarinos y las dos gasolineras. A bordo no se oyen voces. Las órdenes a máquinas se dan

en voz baja, pasando de boca en boca. La derrota que habían hecho por la mañana se repite, pero esta vez en superficie. Al poco se oye un chasquido a bordo. El botalón de madera del *Peral* ha tocado tierra en la cala que hay bajo el cementerio. La maniobra está saliendo según lo previsto, pero el ruido de los motores de las gasolineras ha alertado a los moros, que comienzan a disparar con fuego de cañón y fusilería, que es repelido por la guarnición española. En lo alto de la torreta del *Peral*, sólo media docena de personas son testigos de lo que está ocurriendo: el jefe de Flotilla, el comandante del submarino, y cuatro tiradores escogidos, que portan otros tantos Mauser.

A la hora prevista comienza el barqueo, pero éste se desarrolla con una lentitud excesiva, de tal modo que a las 0030, dos horas después del inicio de la operación, sólo se ha conseguido meter a bordo del *Peral* a 35 personas. Según el cálculo que se había hecho, el orto de luna sería a las 0100 y la claridad que va a haber a partir de esa hora puede traer como consecuencia que los tiradores moros afinen la puntería, que hasta ese momento, por cierto y por suerte, es muy mala. En los próximos 30 minutos tan sólo unas pocas mujeres y niños más consiguen meterse a bordo, y se apiñan acoplándose como pueden en el reducido espacio de la nave. La luna sale y el *Peral* queda oculto tras la sombra que proyecta el peñón. Entre tanto, el *B-1*, que lleva casi tres



Concluida la misión, ya de regreso en la estación de submarinos de Cartagena, las dotaciones de ambos buques posan para la historia. En el centro de la imagen, el jefe de Flotilla, con los dos comandantes, los dos segundos y los dos oficiales a bordo del *Isaac Peral*, que tiene por su banda de estribor abarloado a su compañero de bautismo, el *B-1*.

horas en espera, queda fuera de la sombra, y a contraluz no consigue ver al *Peral*, así que su comandante, impacientado por la tardanza, toma la decisión de aproximarse también a la caleta, en la que termina por acercarse su proa. El jefe no ve con buenos ojos la maniobra, ya que allí no hay sitio para los dos barcos, e increpa al comandante: ésas no eran las órdenes que él había dado, por lo que le ordena salir y dirigirse al *España* a informar.

La evacuación sigue al ritmo lento que se ha venido desarrollando toda la noche. Es la única pega que se puede poner a la operación, que por lo demás roza la perfección. A las 0300 horas la maniobra no se puede ni debe demorar más tiempo, pues las corrientes empiezan a abatir el barco, que se ha logrado mantener todo el tiempo en el sitio con ligeras y frecuentes paladas adelante y atrás. A esa hora ya hay 58 personas a bordo, pero quedan unas pocas aún. El jefe ordena al comandante que salga de la caleta y entre de nuevo para tratar de mejorar la posición, pero en la maniobra el barco queda iluminado al quedar fuera de la sombra que proyecta la roca, lo que, como era de prever hace que aumenten los disparos desde tierra. De nuevo el barco se aproxima a la caleta, según había ordenado el jefe, y se embarcan otras ocho personas más, que son las últimas.

Acto seguido, comienza la maniobra de evasión, y a las 0330 el *Peral* se abarboa al *España* y comienza el desembarco de la gente, que sube a bordo por la escala de botes. Cuando el alba viene a romper las sombras de la noche, todo el personal se encuentra ya sano y salvo a bordo del acorazado. Los niños han dejado de llorar, porque el sueño les ha vencido, ha sido una noche muy larga y movida. Una buena sopa de ajo calienta los estómagos de los adultos y, a continuación, en un local habilitado con coys, que todos encuentran de lo más cómodo, se tumban a dormir. Su odisea ha terminado felizmente.

Por la mañana, en las torretas de los submarinos pueden apreciarse algunos impactos de fusil, que afortunadamente no llegaron a herir a nadie. El comandante del *España* informa del resultado de la acción al almirante jefe del Estado Mayor Central, don Gabriel Antón, que ordena al jefe del Estado Mayor de la Escuadra, don Mariano González Manchón, que haga un resumen de los hechos para la Orden General de la Escuadra, para que todo el personal tenga conocimiento de ello.

Por esta acción, y tras los informes de la Armada, S. M. el Rey don Alfonso XIII concede al capitán de fragata don Mateo García de los Reyes la Medalla Naval, máxima distinción que se otorgaba en aquella época. Dicha medalla fue costeada entre todos los miembros de las dotaciones del *Peral* y del *B-1*, y ofrecida a su jefe como muestra de cariño, ya que estaba muy bien considerado entre sus subalternos, por su carácter siempre amable y cordial.

Tanto la real orden que concede la condecoración como el resumen de la acción que había ordenado redactar el almirante Antón se publicaron en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* n.º 132, del año 1922.

Con posterioridad, un mes después, los dos submarinos protagonistas de la historia volvieron al peñón acompañados por otro submarino, el A-3, para suministrar víveres a la guarnición militar, en un ambiente mucho menos tenso y más relajado, porque los moros apenas inquietaban ya, entre otras razones porque los cañones del 30,5 del *España* se habían encargado de silenciar para siempre no pocas posiciones.

Al poco, la Medalla Naval que había recibido el jefe de Flotilla, se hizo extensiva a los tenientes de navío Carre y Regalado, comandantes respectivamente del *Peral* y del *B-1*. El resto de las dotaciones de los dos submarinos también recibieron otra condecoración, aunque de menor entidad.

El bautismo de fuego de los submarinos españoles ya era una realidad, y el gobierno supo agradecerlo con las condecoraciones concedidas. Tampoco los submarinistas querían ningún otro reconocimiento. Simplemente habían cumplido con su obligación.

Diego QUEVEDO CARMONA
Brigada Electrónico
Arma Submarina





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.

24.766.—Hace cien años

Corresponde éste al cuaderno del mes de noviembre de 1897. Lo inicia un artículo titulado *Instalaciones eléctricas del acorazado «Carlos V»*, por don José Riera y Alemañy, teniente de navío; es continuación del anterior cuaderno, y conclusión. Sigue *Torpedos mecánicos*, es su autor el teniente de navío don José Riera Alemañy, son unos «Apuntes históricos» sobre los mismos, continuará. *Clasificación de los buques de guerra ingleses desde el punto de vista de su disponibilidad*, por L. Caubet, teniente de navío de la Armada francesa, tomada de la «Revue Maritime et Coloniale», es la conclusión del cuaderno anterior; trata aquí de la «Movilización, Royal Naval Reserve, Gente de la Royal Naval Reserve, Pensiones, Maquinistas de la Royal Naval Reser-

ve, Movilización», y «Centralización en Portsmouth, Devonport y Sheerness». *Organización del personal de maquinistas*, por don Víctor M. Concas, comandante del acorazado *Infanta María Teresa*, hace aquí un extenso y documentado estudio, para que la organización de este servicio «responda á las necesidades de la Marina que han de mandar los actuales alumnos de la Escuela Naval. Sigue *La telegrafía sin conductores*, tomado de *La Naturaleza. De las señales de noche*, por don Manuel García Díaz, teniente de navío; trae una nota: «De Real orden se ha mandado hacer experiencias en la mar y en puerto en uno de los buques de la Escuadra, disponiendo los faroles como se propone en este artículo». *La enseñanza é instrucción militar de los aspirantes á guardias marinas y cadetes*, tomado del «Journal of the R. U. S. Institution», continuará. *Una visita de la Marina española*, se trata de una hecha a Lisboa por una «división de la flota española al mando del almirante Bermejo...». *Páginas de Geografía*, se refiere al «mar Caribe», por don José G. Sobral, agregado naval en Washington. *La máquina del torpedero «Turbinia»*, tomado de «Le Yacht», por V. G. *Experimentos sobre la transmisión del calor á través de las placas de tubos*, por A. I. Durston, «Leído en la XXXI sesión de la Institution of Naval Architects», traducido por don José M. Gómez, teniente de navío, ingeniero naval. Sigue *La enseñanza en la Marina*, por don Rafael Sociats, teniente de navío de primera clase; dice, entre otras cosas que «hace tiempo que se siente en la Marina la necesidad de que los Aspirantes empiecen su carrera en edad más temprana... Es necesario que el Oficial haya pasado por el aprendizaje de Guardia Marina...», se trata de un proyecto minucioso y que cree «tendrá muchos impugnadores», pero, como no es partidario de entablar discusiones, lo deja en manos «del digno Almirante que gobierna la Marina» por si lo considera de alguna utilidad. *Escuadra de Operaciones de Cuba*, es continuación y continuará. *Necrologías*: de varios almirantes y jefes de la Armada.

En *Noticias Varias*, son de citar algunas como: *21 de octubre de 1805, Trafalgar*, nota recordando a las víctimas de este desgraciado combate «sobre cuyas tumbas caerán eternamente las bendiciones de la nación española». *Vedettes para los barcos de guerra*, tomada de la «Rivista Marittima», «sobre la construcción de un buen número de botes de vapor de grandes dimensiones destinados a los barcos de guerra de gran tonelaje...». *Exposición de industrias modernas*, inaugurada el día 28 de octubre en el Palacio de las Artes y la Industria, hace una extensa reseña de todo lo expuesto, entre éstos, «son curiosos por lo detallados y completos los modelos de los barcos *Reina Regente* y *Numancia*, de don Ramón Velázquez y Dolz».

Bibliografía, con la reseña de varios libros y periódicos nacionales y extranjeros. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 15 de octubre de 1897. Varias láminas y cuadros acompañan al texto.

J. F. G.

24.767.—Centenario de la guerra de Cuba



Una Real Orden del día 11 dispone que los gobernadores generales de las islas de Cuba y Puerto Rico queden facultados para ejercer la gracia de indulto.

Otra del día 26 «hace extensiva á Marina la del Ministerio de la Guerra, de fecha 18 de mayo de 1874», sobre la gratificación de Caballo y concediendo ésta al capitán de Infantería de Marina don Rafael Moreno Guerrero, ayudante del segundo batallón del primer regimiento de Filipinas. Recordemos al respecto que el Tercio del Norte de Ferrol llegó a presumir de tener la mejor cuadrada de Galicia, pues sus oficiales eran plazas montadas como los de Infantería del Ejército. En la explicación de motivos de esta real orden se hace constar que dicho regimiento de Infantería de Marina: «...presta iguales servicios de campaña que los otros del cuerpo en operaciones...».

J. B. N.

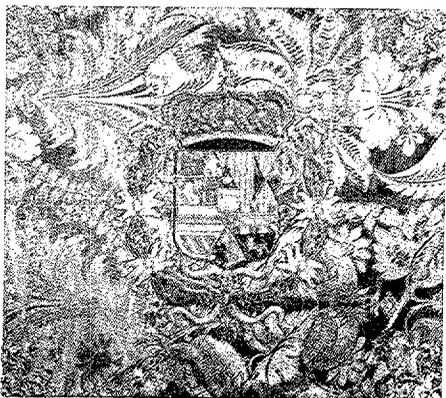
24.768.—Glorioso Pendón



El Pendón de la ciudad de Gibraltar se conserva como joya histórica y con todo honor en el palacio municipal de San Roque, con la consideración de que esta ciudad es la continuación de Gibraltar de antaño.

La población de ésta se trasladó en bloque a San Roque y lo mismo la guarnición, con armas y bagajes cuando después de haber hecho una tenaz resistencia ante el ataque de la poderosa flota de Lord Rooke, hecha en nombre del archiduque de Austria, pretendiente al trono de España enfrente de los derechos de Felipe V (1704). Poco podía una reducida guarnición de 70 soldados reforzados por unos 400 vecinos armados contra la flota anglo-holandesa con un ejército de desembarco de unos 10.000 hombres respaldados por la poderosa artillería de los buques.

En la escalera del edificio municipal de San Roque hay lápidas de mármol que recuerdan: «Que Gibraltar no se rindió a los ingleses, sino al partido o bando nacional



(español) que defendía los pretendidos derechos del Archiduque de Austria a la Corona de España en la guerra de Sucesión»; eso dice a la letra una de las lápidas, la otra dice «Que la rendición se hizo en honrosas condiciones, después de una lucha heroica y desesperada».

El Pendón lleva bordado en su anverso el escudo completo de España, con el escudete en el centro, propio de la Casa de Borbón, bordeado todo por el collar de la Orden del Toisón de Oro. En el reverso el escudo lleva tan sólo un castillo y de su puerta pende una llave: la del Estrecho. La corona es ducal, la de la Casa de Medina-Sidonia. Uno de los duques conquistó la plaza de Gibraltar a los moros en 1462.

C. M.-V.

24.769.—Biografía breve



Es ésta la de don Antonio de Arce, capitán general de la Real Armada, nacido en Madrid, «de una familia noble y acomodada»; la amistad de ésta con varios célebres marinos, que, por entonces «ocupaban altas posiciones en el Gobierno del Estado», inclinaron a Arce a ingresar en el Cuerpo de la Real Armada, sentando plaza de guardia marina el día 13 de octubre de 1735, en el departamento de Cádiz.

Navegó como subalterno por los mares de Europa y América septentrional, hallándose en la expedición que salió de La Habana contra los británicos el año 1742, así como en

el combate naval que sostuvo sobre dicho puerto una escuadra española del mando del teniente general don Andrés Reggio contra la británica mandada por el almirante Knowles (12-10-1748).

Cuando se encontraba de comandante del bergantín *Macario* tuvo la desgracia de ser vencido, «después de una heroica resistencia», por una fragata de guerra británica, sobre las islas Terceras, pudiendo pasar seguidamente a Lima, en el navío *Europa*, regresando después a España.

Al ascender a teniente de navío (14-6-1756), embarcó como oficial de órdenes en la flota del mando del jefe de escuadra don Joaquín Manuel de Villena, con la que salió para Nueva España, y después de una feliz navegación pudo regresar a la metrópoli el año 1758, arribando al puerto de Cádiz, desembarcando Arce en Rota, portador de pliegos para la Corte, dando noticia del feliz arribo de la expedición.

El día 13 de julio de 1760 ascendió a capitán de fragata y, el 15 de enero de 1766, a capitán de navío, siendo nombrado comandante del navío *Septentrión*, con el que pasó al apostadero de El Callao de Lima, haciéndose cargo del mando del mismo y de las fuerzas sutiles con que contaba éste, «protegiendo nuestro comercio y pabellón con excelente resultado y mucha aceptación» (*Galería biográfica de...*, F. de P. y Pavía)

En 1772 regresó de Lima, ascendiendo a brigadier «como recompensa de su arriesgada conducta en aquellas apartadas regiones», y, por su promoción, a jefe de escuadra (26-12-1774), embarcando en la escuadra del mando de don Pedro Castejón, que salió de Cádiz para atacar Argel, el año 1775. Más tarde fue nombrado inspector general de Marina (30-3-1776), cargo que desempeñó con un gran acierto y eficacia, en Madrid, hasta su ascenso a teniente general en 1779. Con dicho empleo tomó el mando de una escuadra alistada en Ferrol, de ocho navíos, que, a finales del citado año, se unió en La Coruña a la combinada hispano-francesa, mandada por los almirantes don Luis de Córdova y Louis Guillouets, conde de Orvillers; con ésta entraron por el canal de la Mancha, bloqueando los puertos y consiguiendo encerrar en ellos a las escuadras

británicas, apresando al navío *Ardiente*, de 74 cañones. De regreso a Cádiz, desembarcó al ser nombrado comandante general del departamento de Ferrol. Sirvió este cargo durante doce años, haciendo grandes mejoras en su «arsenal, gradas de construcción, obradores y demás establecimientos de la Marina.»

Ascendió, por Real Decreto de 3 de enero de 1796, a capitán general, siendo nombrado, al mismo tiempo, director e inspector general de la Real Armada, en Madrid, cargo que desempeñó «con el tino y acierto que le eran propios»; falleciendo el 25 de febrero de 1798, cuando contaba 78 años de edad y «más de 62 de efectivos y honrados servicios á sus Reyes y patria».

Era gentilhombre de Cámara con entrada, y, por razón de su último cargo, consejero nato en el Supremo de Guerra.

Fue el capitán general don Antonio de Arce un marino «que á sus prendas como inteligente general de la mar, reunía las cualidades y virtudes de los caballeros de su tiempo, con una acrisolada lealtad á toda prueba» (*Galería biográfica...*, F. de P. Pavía).

J. F. G.

24.770.—Saudade



Una bellísima cantiga medieval, debida a un poeta del que sólo se sabe que se llamaba Mendiño, describía así la angustia de una muchacha que espera en una ermita de la costa el regreso de la mar de su enamorado, mientras la marea creciente amenaza con anegarla:

«Sediam e u na ermida de San Simón
e cercáronmi as ondas, que grandes son...

Non hei barqueiro nen sei remar
jeu atendo o meu amigo!
jeu atendo o meu amigo!...

G. Y.

24.771.—Botaduras



Desde un principio la ceremonia se preparaba de la siguiente forma: el barco llevaba pendientes de su proa dos largas cintas de seda, una de las cuales simu-

laba la que sostiene la grada; de la otra cuelga una botella de champaña.

La madrina de la botadura, cuando ya están ejecutadas todas las operaciones preliminares, bien con unas tijeras, bien con una azuela, o con un formón y un martillo, herramientas generalmente de plata, corta la cinta que aparenta sujetar la nave. Esto hace que unos pesos, que suelen estar ocultos a la vista para el mejor efecto teatral de la ceremonia, caigan inmediatamente, zafando los contrates de retenida. Una vez iniciado el deslizamiento por la grada, la madrina coge presurosa la botella y la estrella contra el casco de la embarcación, bautizando a esta con el espumoso vino.

Hay la creencia supersticiosa de que da mala suerte el que la botella no llegue a romperse, por lo que el operario se apresura a suplir el poco acierto de la señora encargada del bautizo y corre tras el barco a fin de que no caiga sobre éste la «mala sombra».

La oración que pronunciaba el sacerdote era la siguiente:

«Sé propicio, Señor, a nuestras súplicas y bendice esta nave con tu diestra santa y a todos los que en ella navegarán, como te dignaste a bendecir el arca de Noé, que flotaba en el diluvio; tiéndeles Señor tu diestra como la tendiste al bienaventurado Pedro cuando caminaba sobre el mar; y envía de los cielos a tu Santo Ángel, que la libre y la guarde siempre de todos los peligros con todo lo que en ella haya; y a tus siervos, apartándolos de la adversidad, dirígelos con marcha tranquila al puerto siempre ansiado, y dignate volverlos a su debido tiempo llenos de gozo al hogar, después de llevar a feliz y perfecto término todos los negocios. Tú que vives y reinas con Dios Padre en unidad del Espíritu Santo, Dios por todos los siglos de los siglos. Amén.»

Terminada esta oración, el celebrante rocía con agua bendita los costados del buque.

Esta oración es reemplazada actualmente por la siguiente:

«Oh Dios, que con amor manejas el timón de la Iglesia en medio de las tempestades de este mundo, te pedimos que este buque y todos los que en él van a cumplir con su

deber, naveguen siempre favorablemente por sus rutas, y llevándote a tí por piloto, puedan superar todos los riesgos del mar, cumplan provechosamente las misiones que les sean encomendadas y puedan arribar un día con alegría al puerto de la seguridad eterna.»

«Oh Dios, bendice a este buque para que, destinado a ser instrumento de defensa de la paz y seguridad de España, lleve siempre a bordo mensajes de estima a todos los hombres, y de comprensión y respeto a todos los pueblos. Por Jesucristo Nuestro Señor.»

Seguidamente rocía al buque y a los asistentes con agua bendita:

«El Señor os gué en el cumplimiento de vuestro cometido para que hagáis en paz vuestro camino y llegéis a la vida eterna. Amén. Y la bendición de Dios Todopoderoso, Padre, Hijo y Espíritu Santo, descienda sobre vosotros. Amén.»

Las sucesivas construcciones a lo largo del siglo actual se fueron botando bajo las dos formas: la bendición y el madrinazgo, con la excepción de los lanzados durante la República de 1931, en la que en virtud del artículo 3.º de la Constitución de 1931, al decir que «El Estado español no tiene religión oficial», se suprimió la bendición y durante el régimen del general Franco, se substituyó la botella de cava por una de jerez o por otro vino de fabricación nacional.

J. M.ª B.

24.772.—Libro curioso



Es éste el titulado «Memoria sobre el uso del termómetro en la navegación», publicado ahora en edición facsímil por el Servicio de Reproducción de Libros de las librerías «París-Valencia», en Valencia, el año 1993.

Esta «Memoria», fue «presentada á la Sociedad Filosófica Americana de Filadelfia para promover los conocimientos útiles por Jonathan Williams. Sacada del volumen tercero de sus *Transacciones Filosóficas*. Traducida del idioma inglés de orden de S. M.», impresa en Madrid el año 1794.

MEMORIA
SOBRE EL USO DEL TERMÓMETRO
EN LA NAVEGACION

PRESENTADA
 A LA SOCIEDAD FILOSÓFICA AMERICANA
 DE FILADELFIA

PARA PROMOVER LOS CONOCIMIENTOS ÚTILES
 POR JONATHAN WILLIAMS
 UNO DE SUS SECRETARIOS.

SACADA DEL VOLUMEN TERCERO
 DE SUS TRANSACCIONES FILOSÓFICAS.
 TRADUCIDA DEL IDIOMA INGLÉS
 DE ORDEN DE S. M.



IMPRESA DE LA MISMA
 EN MADRID
 EN CASA DE LA VIUDA DE D. JOAQUÍN IBARRA.
 AÑO DE MDCCCLXXXIV.

Le precede una *Censura*, de don Cipriano Vimercati, «presbítero, director de las academias de Guardias Marinas», fechada en la Isla de León en 20 de diciembre de 1793; en ella manifiesta, entre otras cosas, que:

«Habiendoseme remitido la Memoria de Jonathan Williams sobre el uso del termómetro en la mar, con real orden de que la viese, expusiese mi sentir sobre ella, y dispusiese su traduccion correcta, en caso de considerarla util, he hecho fielmente ésta, y que se copie con exactitud la carta de las derrotas en que el autor practicó sus observaciones... Que las experiencias de Williams están hechas con una prolixidad, y tienen un progreso tan regular..., que no pueden dexar de mirarse como un socorro adicional a la navegacion, y una ocurrencia y aplicacion favorable al progreso de los conocimientos hydrograficos...»

«Núm. X. Memoria de Jonathan Williams sobre el uso del termómetro para descubrir bancos, sondas, etc. Leída en 19 de Noviembre de 1790.»

Explica aquí que: «como estoy persuadido, que examinando las variaciones del calor del agua del mar, puede siempre un navegador conocer quando se halla en parages sondables, y por consiguiente disponerse á evitar los riesgos que nacen de inesperadas corrientes, y de una estima errónea... Yo deseo, que cualquier Marino que dude, emprenda conjurarme haciendo otros experimentos, y con ellos descubra la falacia de los mios». Se continúa con un cuadro sobre el «*Diario termometrico de la temperatura de la atmósfera y el mar en una travesía de Boston a Virginia abordo del schooner, nombrado "America"*», terminando con un apéndice: *Notas a las observaciones marítimas*, cinco, la primera «sacada del diario de un oficial abordo del navío de guerra británico «*Liverpool*» en noviembre y diciembre de 1775 en la costa de Carolina y Virginia»; otras tres, también sacadas del citado diario y en distintos meses, y la quinta: «En latitud 44° 54' N. longitud 53° 19', abordo del paquebote *Chesterfield*, capitan Sobuyler, julio 10, 1790»

El libro es por demás curioso e interesante, acompañándole una carta del océano Atlántico, con varios derroteros.

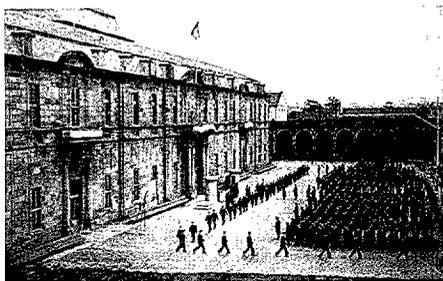
F.

24.773.—Marinería



Jura de la Bandera.— Por O. M. 1253/53 de 12 de febrero de 1953, Diario

Oficial de Marina n.º 38, se dispuso que la marinería jurase Bandera. La primera jura desde esta disposición tuvo lugar en los cuarteles de instrucción de marinería el sábado 13 de junio del referido año 1953. He aquí algunos antecedentes: el primer acto de «promesa» de fidelidad a la Bandera de la marinería fue en el patio de armas del actual cuartel general del Ejército, con ocasión de venir a Madrid una compañía de marinería de la Escuadra para tomar parte en un gran desfile militar, conmemoración de la proclamación de la República, en 1933. La promesa se hizo en formación de bloque, sin salir los hombres de sus filas.



En noviembre de 1936, en el frente de Málaga, en la ciudad de Antequera juraron Bandera los componentes de una compañía expedicionaria de marinería allí en operaciones. Juraron también muchos soldados de otros cuerpos. Mandó el grupo de los que juraban un alférez de navío. El mando de la parada se le dio al comandante de artillería de la Armada don Guillermo de Medina (Medalla Militar). Como anécdota puede decirse que el enemigo, al llevar el viento el sonido de cornetas y tambores, rompió el fuego, sin que éste alcanzase el lugar de la parada. La nota triste es que mataron a un paisano que tranquilamente se afeitaba en un hotel de la ciudad. No hubo más bajas, fue una bala perdida; los tiros sobre la parada quedaron cortos.

No hubo más juras de la Bandera para los marineros hasta que se decretó que la hubiese en la orden ministerial antes dicha. En tiempos anteriores, contrariamente a la tropa, la marinería no prestaba el solemne y noble juramento. Sin embargo, sus hombres luchaban y morían por la Patria y por el Rey del mismo modo que los soldados. Y siguió haciéndose así hasta los momentos que hemos mencionado: 1933, 1936 y 1953, y años siguientes. Y eso a pesar de que el Rey, en las Ordenanzas de 1802 recordó que su marinería componía un cuerpo militar de los principales de su Armada.

En 1953 se dio a los marineros de la Armada la debida satisfacción.

La foto es de una de las primeras juras celebradas en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Ferrol.

C. M.-V.

24.774.—Botaduras (II)



Antiguamente, antes de que existiesen las botaduras, era usual que el funcionario real que mandaba la maniobra desenvainara el sable en el preciso momento de la operación, y con él en alto, gritara ¡Viva el Rey! ¡Pica la retenida!

La ceremonia de bautizar al buque lanzado al agua con botella de cava ya se utilizaba en el siglo pasado en Inglaterra y países del norte. En el nuestro, fiel a su tradición religiosa, se realizaba solamente la ceremonia de la bendición. Hubo, sin embargo, tres excepciones, que fueron los cruceros *Infanta María Teresa*, *Almirante Oquendo* y *Vizcaya*, contruidos en Bilbao por la Sociedad de Astilleros del Nervión, botados, respectivamente, el 30 de agosto de 1890, en 8 de julio de 1891 y el 4 de octubre siguiente. En ellos se utilizó madrina y botella de champaña como en otros países. También fue excepción la botadura del *Carlos V*, construido en los astilleros Veá Murguía Hermanos, de Cádiz, que fue botado el 12 de marzo de 1895. El pequeño crucero *Río de la Plata*, construido en los Astilleros Forges et Chantier de la Méditerranée de El Havre, botado el 17 de septiembre de 1898, también constituiría una excepción a las normas españolas.

J. M.ªB.

24.775.—Navegación



De cómo eran los viajes trasatlánticos por la segunda mitad del siglo xvi, tenemos cumplida descripción en una carta escrita por Eugenio de Salazar a su amigo el licenciado Miranda de Ron, cuyo comienzo transcribimos:

«...Los que navegan podrán contar los peligros del mar, dice el que mejor lo sabe. Y así, como hombre que por mis pecados he navegado, quise contar a vuestra merced los trabajos de mi navegación, aunque (a Dios gracias) fueron sin ímpetu de mar ni corsarios.

Hallándose sin provisión en la isla de Tenerife, traté de fletar navío para esta isla

Española, y fleté no por poco dinero uno llamado *Nuestra Señora de los Remedios*, de harto mejor nombre que obras, cuyo maestre me afirmó ser el navío capaz, velero y marinero, estando de quilla y costado, bien enjarcado y marinado. Y llegado el día que nos hubimos de hacer a la vela, y a la hora de nuestra embarcación, que fue antes del mediodía, lunes 19 de julio, doña Catalina y yo, con nuestra familia, nos llegamos a la orilla de la laguna Stigia, donde arribó Charón con su barquilla, y nos llevó a bordo del navío que nos había de recibir, y nos dejó en él. Y allí por gran regalo nos metieron en una camarilla que tenía tres palmos de alto y cinco de cuadro, donde en entrando la fuerza del mar, hizo tanta violencia en nuestros estómagos y cabezas que padres e hijos, viejos y mozos quedamos de color de difuntos, y comenzamos a dar el alma —que eso es el almadiar (1)—, y a decir *baac, baac*; y tras esto *bor, bor, bor, bor*; y juntamente lanzar por la boca todo lo que por ella había entrado aquel día y el precedente; y a las vueltas, unos fría y pegajosa flema, otros ardiente y amarga cólera, y algunos, terrestre y pesada melancolía. De esta manera pasamos sin ver sol ni luna; ni abrimos los ojos, ni nos desnudamos de como entramos, ni mudamos lugar, hasta el tercer día, que estando yo en aquella oscuridad y temor, oí una voz que dijo:

“Bendita sea la luz
y la santa Veracruz,
y el Señor de la verdad,
y la santa Trinidad;
bendita sea el alba,
y el Señor que nos la manda;
bendito sea el día,
y el Señor que nos lo envía.”

Y luego esta voz dijo las oraciones *Pater Noster* y *Ave María*, y tras esto dijo: “Amén. Dios nos dé buenos días, buen viaje; buen pasaje haga la nao, señor maestre y buena compañía, amén; así faza buen viaje, faza; muy buenos días dé Dios a vuestras mercedes, señores, de popa y proa”.

Que como yo oí esto, consolado con tales palabras, dije a mi mujer: “Señora, aunque sospecho que estamos en casa del diablo, he

oído palabra de Dios. Quiérome levantar y salir a ver qué es esto, y ver si nos vamos o si nos llevan”; y así me aliñe lo mejor que pude y salí del buche de la ballena o camarera en que estábamos, y vi que corríamos en uno, que algunos llaman caballo de palo, y otros rocín de madera, y otros pájaro puerco; aunque yo le llamo pueblo y ciudad, más no la de Dios que describió el glorioso Agustino. Porque no vi en ella templo sagrado, ni casa de justicia, ni a los moradores se dice misa, ni los habitantes viven sujetos a la ley de razón. Es un pueblo prolongado, agudo y afilado por delante, y más ancho por detrás, a manera de cepa de puente; tiene sus calles, plazas y habitaciones, está cercado de sus amuradas; al un cabo tiene castillo de proa con más de diez mil caballeros en cada cuartel; al otro, su alcázar tan fuerte y bien cimentado que un poco de viento le arrancará las raíces de cuajo, y os le volverá los címientos al cielo, y los tejados al profundo...»

Y aquí dejamos a nuestro don Eugenio, «compadre» de fray Antonio de Guevara, en sus «andanzas navegatorias».

(1) *Almadiar*: marearse

J. F. G.

24.776.—Avisos



Fechado en Madrid, en
24 de noviembre de
1663, daba don Jerónimo
de Barrionuevo y Peralta, el siguiente
*Asiento con don Miguel de Oquendo para
construcción de navíos:*

«El general don Miguel de Oquendo está en esta Corte, y no desanimado con la pérdida fatal de sus cuatro navíos al embocar por la bahía de Cádiz; ha concluido dicho nuevo asiento con el Rey por otros cuatro del mismo porte que los perdidos, y habiéndole pagado todo lo que se le debía de rezago de la fábrica de ellos, le han dado ya 80.000 ducados para la nueva de los otros cuatro.»

J. F. G.

24.777.—Fuerzas sutiles



Base avanzada de las fuerzas navales sutiles del Sur —¡qué sugestivo nombre!— era Zamboanga, en la isla de Mindanao, en Filipinas. Avanzada frente a la constante acción de los piratas moros, ¡qué distinto aquello de la calma de la lejana Manila!

Falúas, lanchas y cañoneros atracaban bajo la sombra de grandes árboles milenarios, entre ellos el *Basco* (de Basco de Vargas, gobernador general en 1776, oficial de marina) que vemos en la imagen, en primer término.

El fuerte principal de Zamboanga fue construido por un jesuita-arquitecto en 1635; en 1646 ya resistió un ataque de holandeses; en 1798, de los ingleses. En el intervalo Zamboanga tuvo que ser abandonada para concentrar fuerzas en Manila, ante la amenaza del general pirata chino Kue Sing. Se volvió a guarnecer al pasar el peligro del norte, con algún retraso, en 1719.

En la foto vemos, atracado a un pantalán de bambú a la lancha *Basco*, de 42 toneladas (se distingue el nombre en su popa); en realidad era un pequeño cañonero. Con la puesta en servicio de embarcaciones de vapor, en sustitución de las llamadas «falúas», de vela y remo, se dio un gran golpe a la piratería de los moros. La acción de las fuerzas de la Armada, incorporando la antigua Marina corsaria fue definitiva, pero después de largos años de lucha. Fue realmente benemérita la



acción de las fuerzas del apostadero de la Armada desde su establecimiento en 1802. No obstante, la actuación de la Marina corsaria es muy digna de ser recordada.

C. M.-V.

24.778.—Proyecto



Con motivo de la *Exposición á S. M. la Reina Gobernadora*, en la que se le proponía la creación de un hospital de inválidos de Marina (19-4-1836), fue expedido el siguiente Real Decreto:

«Para que los individuos de la Real armada de todas clases que se hayan inutilizado en el servicio, no pudiendo ganar su subsistencia con el fruto de su trabajo, encuentren un asilo piadoso, merecido y honorífico en que vivir tranquilamente el resto de sus días, he tenido á bien decretar á nombre de mi augusta hija doña Isabel II, y como Gobernadora del Reino durante su menor edad:

Artículo 1.º Se establecerá un Hospital de Inválidos de Marina, con expreso destino á los que resultaren tales por heridas recibidas en combates, naufragios, incendios, faenas de mar, ó por vejez achacosa contraída en constante y honroso servicio.

Art. 2.º Este Hospital se establecerá en el edificio que hoy sirve de Colegio de San Telmo en la ciudad de Sevilla, y sin perjuicio de dicho Colegio.

Art. 3.º Una Comision de tres individuos que nombraréis de conocido saber, experiencia y conocimiento de los mejores establecimientos de esta especie en el extranjero, propondrá el proyecto de reglamento para gobierno del referido Hospital de Inválidos, así como las providencias necesarias para llevar á efecto este mí Real decreto.

Art. 4.º La misma Comision indicará los arbitrios que sin ser notablemente gravosos al Estado ni á particulares puedan sostener aquel Hospital con comodidad y decoro de los beneméritos inválidos, á fin de proponerlos á la aprobacion de la Córtes, si fuese necesario. Tendréislo entendido, y dispondréis lo conve-

niente para su cumplimiento.—Rubicado de la Real mano.—En el Pardo, á 24 de Abril de 1836.—A D. Juan Alvarez y Mendizábal.»

L. F. F.

24.779.—Recortables



Antiguos recortables. Hoy no se recortan: los guardan los coleccionistas. El que presentamos es de finales del pasado siglo. Hace ochenta años eran de otra clase. Éste es de Paluzié (Barcelona). De esta casa siguieron y salieron los de Sucesores de Hernando (Madrid), de gran fiabilidad los uniformes y con escenas de la guerra de Marruecos. Muchos de los que fueron y aún de los veteranos actuales jugaron de niños con recortables; muchos fueron impulsados a «lo militar» con esos juegos. Después la fantasía infantil dio paso a la realidad de la guerra...

Los soldados del recortable que unimos son de Infantería de Marina, de una época cercana a la guerra de África de 1860. Sus capotes con esclavina son grises (los del Ejército eran pardos). Con soldados como los que se presentan, vistiendo su uniforme y con marinería de la escuadra, se batió el capitán de fragata don Miguel Lobo en la batalla de los Castillejos, en su zona costera. Era una época en que las fuerzas de Marina combatían en tierra siempre que había ocasión para ello. Lo hacían cuestión de honor.

Y, volviendo a los recortables de 1912 (por ejemplo): olían a tabaco o a lejía, según se comprasen en un estanco o en una cacha-



rrería (eran los sitios) ...y costaban 10 céntimos, una «perra gorda» —¡Oh tempora...!

Pero «recuerdos», que no «añoranzas». Hoy se forman los futuros... en la velocidad, en la destreza, en los deportes, en el valor por ellos mismos experimentado en edad temprana. Y todo lo moderno se basa en lo precedente. Es bueno recordar los «recortables» y la ilusión de los mayores... Y mejorar y mejorar para el mejor servicio de la Patria en el aspecto más moderno. Y, como siempre, *Laus Deo*. —Esto es inmutable.

C. M.-V.

24.780.—Carta



Con motivo del ataque inglés a La Coruña, el año 1589, don Juan de Pacheco y Osorio, marqués de Cerralbo, gobernador de la plaza y capitán general del Reino de Galicia, elevaba al rey, Felipe II, la que aquí transcribimos:

«Señor: Oy escriui a V. M.^a como se descubrió la armada ynglesa del cabo del prioryrio despues se vino entrando hasta la boca de este puerto en buena orden arrimandose tanto a la rribera contraria que no les alcançaba casi la artilleria, de el fuerte y entendiendo querrian envestir con los nautos de la armada de V. M.^a que aqui ay o en el fuerte de Santantonio, o hechar gente en Tierra hize poner las dos galeras a los lados del fuerte con dos compañías de ynfanteria y orden diesen socorro donde el enemigo quisiese abordar embistiendo los barcos que quisiesen hazer qualquiera de las tres cosas fueron los enemigos dando fondo en la otra rribera donde quedan 124 velas gruesas y pequeñas entre la una y las dos despues de medio dia començaron a hechar en tierra hasta 4. o 5.000 hombres por un arenal que Se llama Santa Maria doça que es entre el pasaje y esta ciudad una legua della, ordenando sus esquadrones se vinieron marchando la buelta de la Coruña y porque la armada estaua tendida y venia a quedar la mayor parte cerca ds lo mas flaco desta cibdad no se pudo salir al desembarcadero, salí despues a entretenellos con la mosquetería y arcabuçe-

ria y se escaramuço toda esta tarde sin hauer de los nuestros mas de un herido y aunque de los suyos se vieron caer algunos no se saue si rresciueron algun daño, al poner del sol ordene se Retirase la gente a la pescaderia que es el arrabal de esta ciudad donde despues de anoschescido llegaron las compañías de don Juan de Monsalue y don pedro ponce de Sandobal auiendo muerto ocho o diez de los enemigos de muchos que allaron desordenados y aunque toda la gente es poca y mucho lo que ay que guardar procurare defender como se deue esta ciudad. Dios guarde la Catholica persona de V. M.ª de la Coruña 4 de Mayo 1589.

El Marqués de Cerralbo.»

L. F. F.

24.781.—Vieja foto



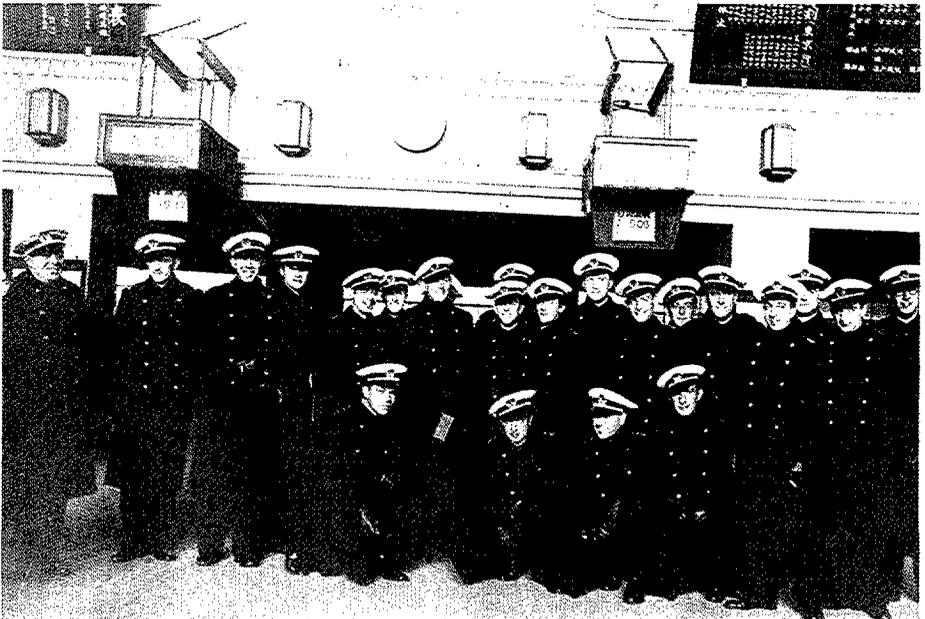
En 1935, en Tokio, guardias marinas del *Juan Sebastián de Elcano*, en viaje de circunnavegación, mandando el buque el capitán de fragata don Salvador

Moreno Fernández, después laureado almirante.

Podemos apreciar, de izquierda a derecha, en la primera fila, a los guardias marinas don José Luis Salgado Cano, don Joaquín Martínez Ricart, don Luis Tapia Manzanares (?) y don Francisco Belando Aznar.

En la segunda fila, en pie, el teniente de navío, profesor don Victoriano Sánchez-Barcáiztegui y Aznar, y los guardias marinas don Guillermo Díaz del Río y González-Aller, don Miguel Pardo de Donlebún y Braquehais, don Juan Bautista Oyazábal de Urueta, don José Luis Guitart de Virto, don Guillermo Rodríguez Catalán de Ocón, don Luan Antonio Castro Izaguirre (se divisa tras él una gorra), don Francisco Reina Carvajal (se ve sobre él una gorra), don Pedro Celestino Rey Ardid, don Carlos Castro Cavero, don Pedro Durán Juan (?), don Rafael Moreno Pirla, don José Antonio Peral y Torres, don José M.ª Revuelta Salinas, don Emilio Cunchillos y Cunchillos, don Guillermo Carrero del Carre y don Agustín Miralles Imperial.

Los destinos que esperaban a estos caballeros fueron diversos y duros en la guerra



civil de 1936; algunos de ellos perecieron gloriosamente en el crucero *Baleares*. Hubo uno que mandó un destructor republicano, el *José Luis Díez* (Castro Izaguirre, distinguiéndose por su pericia profesional). Alguno llegó a almirante, y uno (Castro Caveró), a teniente general del Ejército del Aire. Otros empezaron la guerra combatiendo en tierra. Poco se esperaba de todo ello esta apacible tarde japonesa; por la mañana habían visitado Kamakura, con su Daibutsu; habían presenciado ejercicios de combate en tierra de los marineros que se preparaban para ir al conflictivo Shanghai.

C. M.-V.

24.782.—Graduaciones de las cartas de Indias



Las cartas con las que navegaba a las Indias de S. M. tenían dos graduaciones diferentes, tres grados una de otra, y ello se hacía así para compensar la desviación de la aguja, cuya diferencia progresiva a lo largo de la navegación se quería enmendar con la segunda graduación de aquellas cartas.

J. L. T.

24.783.—El *Capitán Miranda*

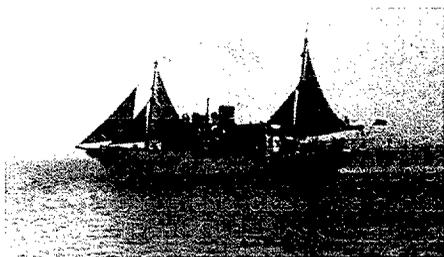


A mediados de junio de 1997 visitó Cádiz el buque escuela de la marina uruguaya *Capitán Miranda*, que, como es sabido, fue construido por la Sociedad Española de Construcción Naval. Factoría de Matagorda (Puerto Real), destinado a buque hidrográfico.

El «Diario de Cádiz» de 27 de julio de 1930 da amplios detalles de la ceremonia de la botadura, efectuada el día anterior.

Entresacamos los puntos más destacados de la misma:

«La construcción había sido adjudicada a la industria naval española en licitación pública. Actuó de madrina la señora doña Sara



Buque-escuela *Capitán Miranda*.

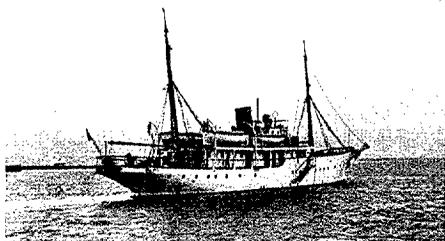
Tage de Lamarthée, esposa del capitán de corbeta que habría de tomar el mando de la unidad al llegar el buque a Montevideo. El capitán de corbeta don Julio F. Lamarthée había estado en Cádiz en febrero de 1930 en unión de varios oficiales de la Armada uruguaya, al objeto de asumir el mando de la comisión inspectora que habría de hacerse cargo del buque.

La puesta en quilla fue el 9 de marzo de 1930. Con línea de yate y proa de violín, desplazaba 552 toneladas. Sus características eran: eslora 45 metros; eslora total 54,85 metros; manga ocho metros, y puntal seis metros. Velocidad 11 nudos y medio. Iba armado con un cañón de 37 milímetros y una ametralladora, contando con una dotación de 52 hombres.

En la tarde del día siguiente a la botadura, la Real Academia Hispano-Americana organizó una conferencia en la que el capitán de corbeta Lamarthée disertó sobre la figura del capitán Miranda, actuando de presentador el astrónomo jefe don Salvador García Franco. En posterior visita al buque, el gobernador civil de la provincia don Gustavo Morales de Pozas, le entregó al comandante don Julio Lamarthée una placa de plata que decía:

«Real Academia Hispano-Americana de Ciencias, Letras y Artes de Cádiz. En memoria de la botadura del buque hidrográfico *Capitán Miranda*. Cádiz julio de 1930.»

El 19 de noviembre siguiente efectuó pruebas en bahía, terminadas las cuales, satisfactoriamente, sería entregado a los representantes de la Marina uruguaya. El día 21 siguiente a las 9 y media de la mañana, el buque zarpa rumbo a Montevideo con dota-



Buque hidrográfico *Capitán Miranda*.

ción española, bajo el mando del capitán de corbeta don Luis Gil de Sola, acompañado de los tenientes de navío don Enrique Barbudo y don Joaquín María Pery; del oficial de la factoría don Benito Benítez, de los maquinistas don José Navarro y don Diego Palomeque, así como varios oficiales de la Marina uruguaya. El buque hace escales en Las Palmas, Porto Praia, Pernambuco y Río de Janeiro, arribando a Montevideo el 16 de diciembre.

La bandera había sido costeadada por la colonia española en Montevideo.

El capitán de corbeta Lamarthée regresa a Montevideo en buque de pasaje para tomar el mando del buque; la dotación española bajo el mando del capitán de corbeta Gil de Sola, una vez entregada la unidad a las autoridades de la Marina uruguaya, regresan a España igualmente en buque de pasaje.

Según datos del «Jane's Fighting Ships», la unidad fue clasificada de 1963 a 1977 como buque hidrográfico auxiliar y de reconocimiento. En este año el entonces comandante en jefe de la Armada uruguaya, don Hugo L. Márquez, proyectó su transformación en buque-escuela, como una goleta de tres palos tipo *Bermuda*, lo que se terminó de llevar a efecto en 1978.

Desde entonces, y en algunas ocasiones ha visitado el puerto de Cádiz, bien en viaje de instrucción o para efectuar reparación en la Empresa Nacional «Bazán» de San Fernando, como en mayo de 1984, septiembre de 1990 y últimamente a mediados de junio de 1997, en que el comandante, oficialidad, alumnos y parte de la dotación visitaron el Museo Naval de la Escuela de Suboficiales.

J. M.^a B.

24.784.—Cartografía



Uno de los más antiguos y célebres mapamundis que se conocen es el del mallorquín Angelino Dulcert, dibujado sobre un pergamino de 1,45 metros de largo por 0,75 de ancho. Figuran en él los 32 rumbos, lo que hace de esta carta la primera del sistema de portulano o arrumbada, aunque no tenga rosa de rumbos o vientos. Su autoría no ofrece duda, ya que se lee claramente:

«Hoc opus fecit angelino Dulcert anno MCCCXXXVIII de mense augusti in civitate Maioricarum.»

Puede considerarse, pues, a Dulcert como el fundador de la escuela cartográfica mallorquina.

G. Y.

24.785.—Aguas



No pocas veces leemos en la prensa, para referirse a algo que está averiado, en estado precario o amenazando ruina, que «hace aguas». La expresión correcta es que «hace agua», en singular, que es lo que ocurre en una embarcación cuando entra ésta por sus costuras o averías en el casco. «Hacer aguas» es otra cosa... Por cierto, que «aguas mayores» se decía también de «las más grandes mareas de los equinoccios» y «aguas menores» de las mareas diarias o comunes.

T. T.

24.786.—Discreción



Decíase «navegar a discreción» no a hacerlo por donde se quisiera, sino del marinero que servía en un viaje sin salario fijo, por lo que su trabajo o habilidad mereciese a juicio del patrón y del contraestre.

Claro que, como no había leyes laborales, vaya usted a saber cómo lo valorarían. ¡Eso sí que era un «contrato basura»!

G. Y.

24.787.—Aguja



Aunque el origen de la aguja náutica es incierto, la primera referencia escrita que conocemos se debe a Ramón Llull (Raimundus Lulius) quien en su obra «De Contemplatione» (1272) decía:

«Videmus marinarios se dirigere per stellam polarem... sicut acus per natura virtutur ad septentrionem dum sit tacta a magnete...»

G. Y.

24.788.—Amor



Aunque les cueste creerlo, «amor» es «la holgadura o juego de un cabo». Conviene aclarar que no se trata de un individuo de esta categoría sino de una «cuerda», con perdón. «Dar amor» es aflojarlo.

G. Y.

24.789.—Garlito



Todo el mundo sabe lo que es «caer en el garlito». Pero, ¿qué es un garlito? Pues no es más que una nasa que se pone en la filera para pescar anguilas. En Valencia la llaman «morenell».

G. Y.

24.791.—Pata de ganso



Fondear «a barbas de gato» ya se sabe que es hacerlo con dos anclas. Si se fondean tres, lo que es muy poco frecuente, se dice «a pata de ganso»

T. T.

24.790.—Pintar



Refiriéndose a la superficie del mar, es el primer efecto que se observa del viento, como un sombreado que empaña el espejo de la calma chicha; después viene el «rizar», el «cabrillar»... y todo lo demás.

G. Y.

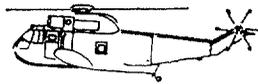
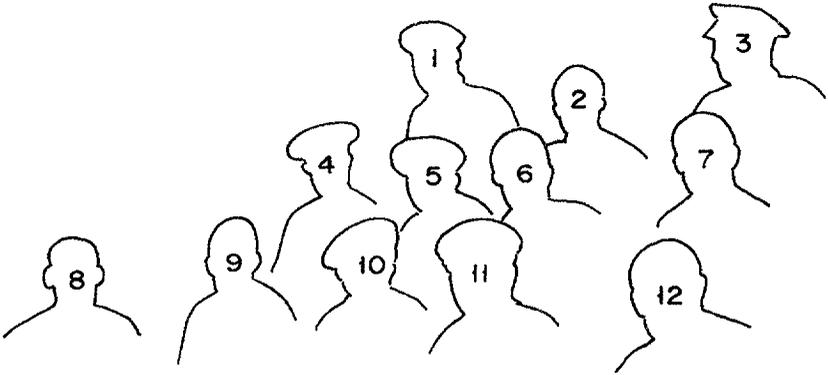
24.792.—Setenta y un año después



La presente fotografía está tomada a bordo del crucero ligero *Reina Victoria Eugenia*, en la mar, el día 4 de marzo de 1926. En ella aparece la oficialidad de dicho buque, integrada por:

1. Juan Benito Méndez Maceiras, primer maquinista oficial.
2. Esteban Vélez Calderón, teniente médico.
3. Luis Goicoechea y Díez de Ulzurrun, segundo capellán.
4. Gabriel Elorriaga Golf, capitán médico.
5. Álvaro Vázquez Armero, alférez de navío.
6. Manuel Álvarez-Ororio y de Carranza, alférez de fragata.
7. Ricardo Benito Perea, teniente de navío.
8. Carlos Laulhé Alegret, alférez de fragata.
9. Javier Barcáiztegui Uhagón, alférez de fragata.
10. Bernardino Vez y Ferrer, alférez de navío.
11. Antonio Riquelme Iturralde, contador de navío.
12. Fausto Saavedra Collado, marqués de la Coquilla, alférez de navío.

M. M. C.



MARINOGRAMA NÚMERO 343

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— Tact.: Bloquear un puerto	12 22 105 66 28 74 107
B.— Astr.: Dícese del astro que sale y se pone con el Sol	75 70 47 16 63 49 104
C.— Pesca: Red de pescar sardina que entre algunos pescadores de la ría de Vigo no se diferencia de la sacada alta	113 94 71 103 48
D.— Biol.: Se aplica a los peces y, en general, a todos los organismos marinos que se desplazan activa o pasivamente a favor de las corrientes	79 60 55 83 5 15 20 44 57
E.— Nav. y Man. (fig. fam.): Varada, encalladura o embarrancada ..	58 46 93 111 68 89 37 65 32
F.— Geog. e Hidr.: Terreno aislado cerrado de peñascos de difícil acceso	4 23 67 30 50
G.— Formación triangular de un cuerpo de tropa	8 59 11 80 77

DEFINICIONES

Palabras

H.— Man.: Deshacer o romper la estiba. Alijar una embarcación de carga y lastre, con objeto de registrar el fondo de su bodega .

98 92 85 64 45 73 101 51 7 31

I.— Pesca: Cordel delgado que está amarrado a la boya en el palangre .

82 106 10 35

J.— Denominación que se dio en algún tiempo a los submarinos o buques capaces de navegar entre dos aguas .

61 90 34 72 84 1 54

K.— Chile: Erizo de mar .

86 6 24 40

L.— Astr.: Hilera vertical de estrellas en la constelación de Orión .

112 56 69 97 95 109

M.— Pesca: Arte de playa del modelo primitivo empleado en el Miño para la pesca de lisas y sollas .

102 33 53 21 91 29

N.— Nombre de la playa y del polígono de tiro de la Zona Marítima del Cantábrico .

87 27 78 19 26 52 3

Ñ.— Ciudad del Egipto antiguo que debió la celebridad de que gozó a su situación en las fronteras de Egipto, cerca de las cataratas del Nilo .

38 9 13 108 2

O.— Man.: Fibra blanca de varias clases de pitas que se cultivaron en países de América Central, utilizándose en la fabricación de jarcias .

43 76 41 15 81

P.— Man.: Levantar las anclas .

39 88 106 17 110 62 14 42 18

Q.— Primera parte del nombre de la isla que según la mitología china habitaba la gran deidad marina Tien-Heu .

36 99 96

MARINOGRAMA NÚMERO 342

Por DOBLAN

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



STANAVFORMED. Foto: Rafael F. Díaz Huélamo.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

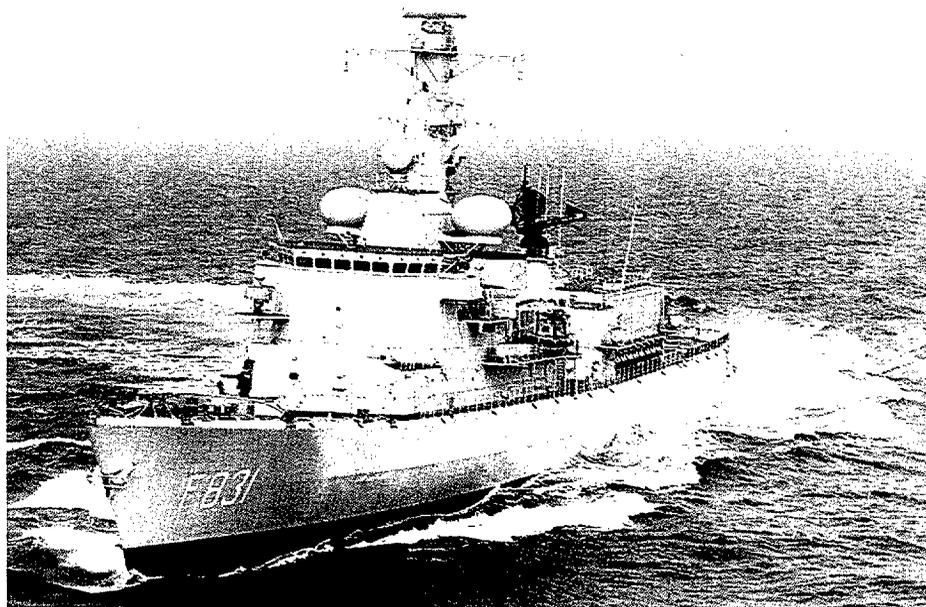
NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

«*Navarra*» y «*Marqués de la Ensenada*».—Se encuentra integrada la fragata *Navarra* en la agrupación STANAVFORMED (Standing Naval Force Mediterranean) desde el 30 de agosto hasta el 28 de enero de 1998, mientras que el buque de apoyo *Marqués de la Ensenada* integra la agrupación del 14 de septiembre al 14 de octubre. El resto de las unidades que componían la agrupación fueron las fragatas *Augsburg* (Alemania), *Van Amstel* (Países Bajos), *John Hancock* (Estados Unidos), *Epirus* (Grecia), *Aliseo* (Italia) y *Northumberland* (Reino Unido).

La fragata *Navarra* salió de la Base Naval de Rota el 4 de septiembre para incorporarse el día 5 a STANAVFORMED. La agrupación realizó una escala en el puerto de Cartagena del 5 al 13 de septiembre, donde tuvo lugar cambio de mando en la agrupación el día 12. El nuevo comandante de la agrupación es el capitán de navío Fernando del Pozo, de la Armada española.

Posteriormente todos los buques realizaron el ejercicio TAPON-97 (12-21 de septiembre). El buque de apoyo *Marqués de la Ensenada* se integró en la agrupación coincidiendo con el comienzo del ejercicio TAPON-97.



Fragata *Van Amstel*. Foto: NAFO.

Los buques realizaron escala en Palma de Mallorca los días 22 y 23 con motivo de la reunión preoperativa del ejercicio DINAMIC MIX-97 (20 de septiembre-7 de octubre); posteriormente participaron en el citado ejercicio todos los buques, excepto el buque turco, que se destacó en apoyo de la SFOR, y el alemán que fue destacado a Namibia bajo mando nacional. A la finalización realizaron escala en el puerto italiano de Tarento, del 8 al 14 de octubre.



«*Extremadura*».—La fragata *Extremadura* se incorporó a la agrupación STANAVFORLANT el día 20 en el puerto francés de Tolón, donde tiene prevista su participación hasta el día 28 de noviembre. El resto de las unidades que componían la agrupación fueron las fragatas *Mölders* (Alemania), *Wandelbaar* (Bélgica), *Bergen* (Noruega), *St. John's* (Canadá), *London* (Reino Unido), *Niels Juel* (Dinamarca), *Tromp* (Holanda) y el destructor *Peterson* (Estados Unidos).

Los buques realizaron diversos acaecimientos dentro del ejercicio TAPON-97 durante su tránsito desde las islas Azores al puerto de Tolón. La agru-

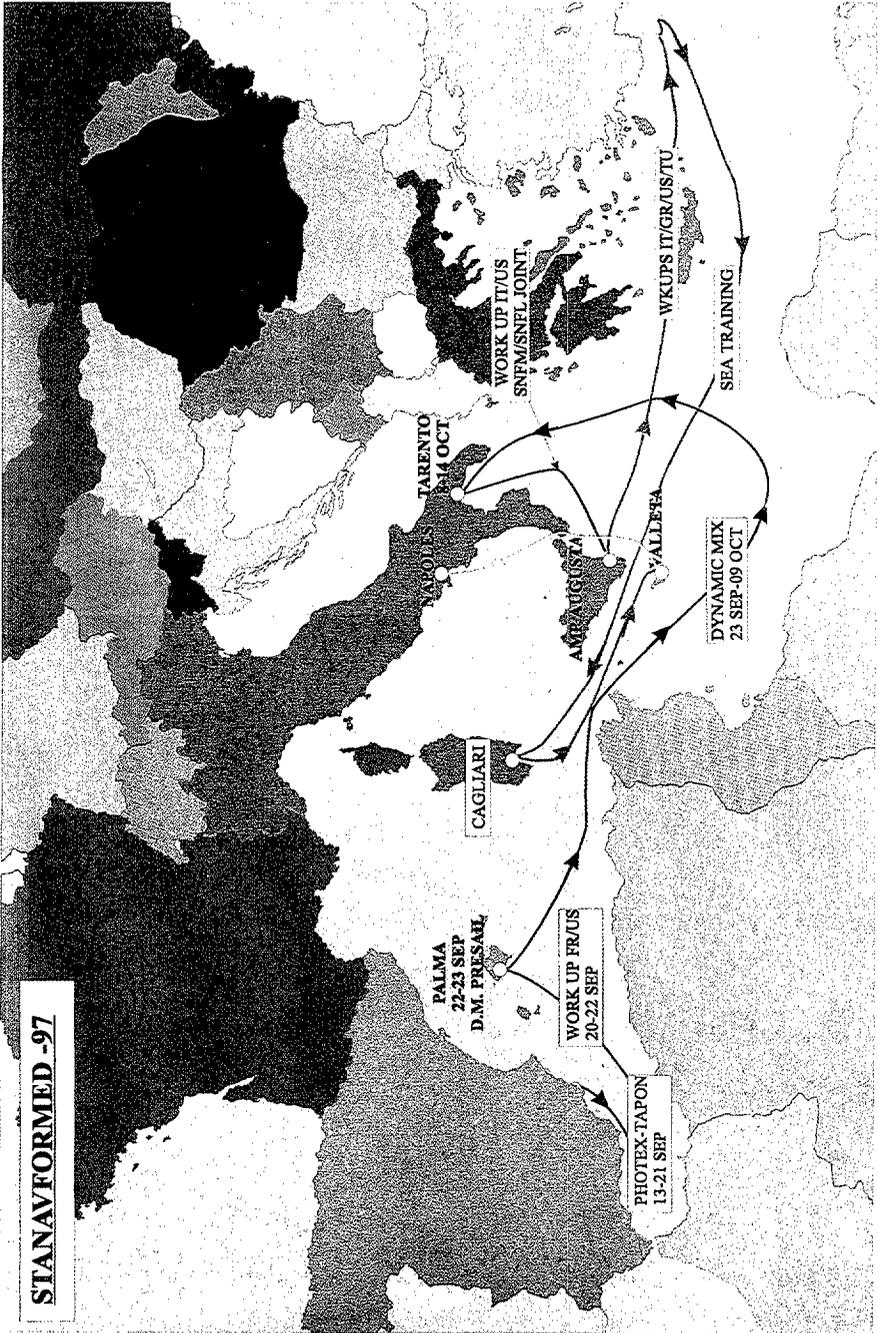
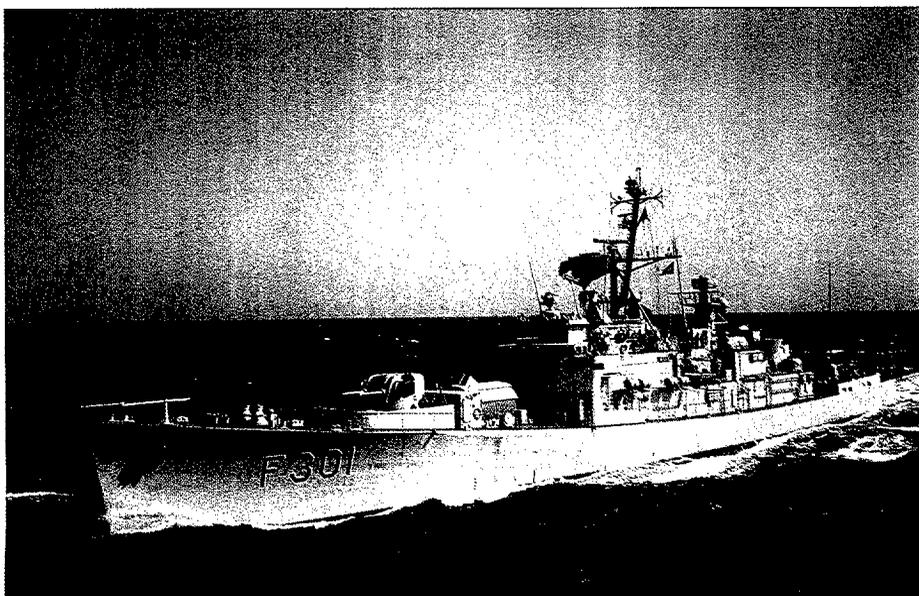


Gráfico del último trimestre del año 1997 de la agupación STANAVFORMED-97.



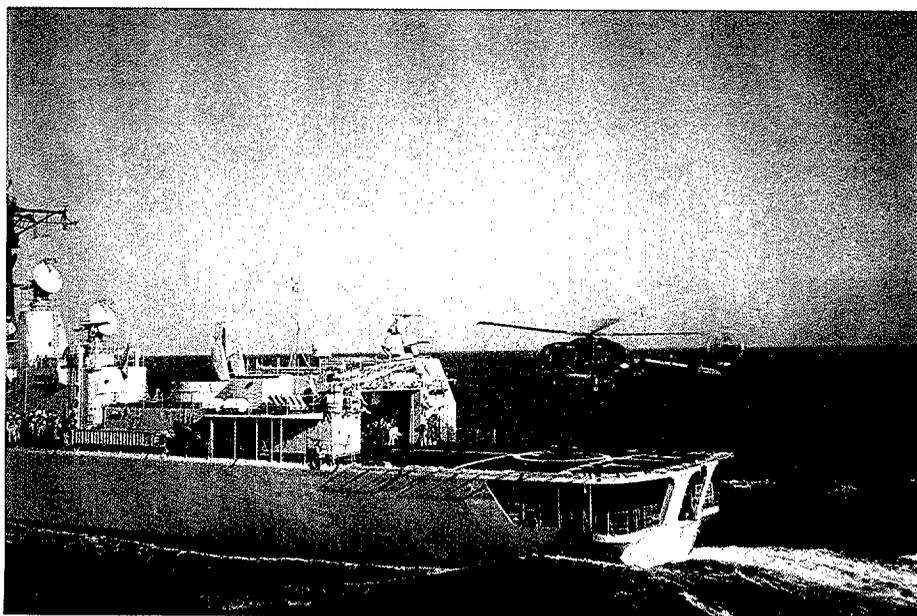
Destructor *Mölders* (D-86) (Alemania). Foto: R. París.



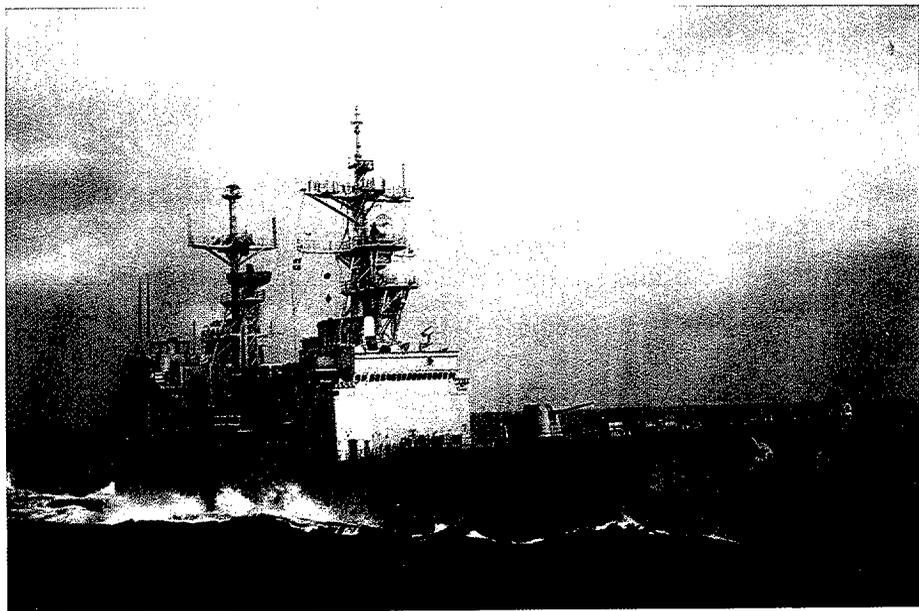
Fragata *Bergen* (F-301) (Noruega). Foto: R. París.



Fragata *Niels Juel* (F-354) (Dinamarca). Foto: R. París.



Fragata *Tromp* (F-801) (Países Bajos). Foto: R. París.



Destructor USS *Peterson* (D-969) (Estados Unidos). Foto: R. París.

pación realizó escala en este puerto del 20 al 23 de septiembre, para posteriormente participar en el ejercicio DINAMIC MIX-97. A su conclusión, la agrupación efectuó escala en el puerto de Estambul, del 9 al 14 de octubre.



Ejercicio GENERAL SHARK 97 (3-10 de septiembre).—Es un ejercicio bilateral hispano-norteamericano, que se desarrolló en la Base Naval de Rota, Estación Naval de Puntales y zona de Chapatal. Consistió en diferentes ejercicios, con el fin de incrementar el nivel de adiestramiento y capacidad operativa de las unidades participantes. Las unidades españolas participantes fueron: UOE, UEBC, el buque transporte *Castilla*, el patrullero *Barceló* y el buque de apoyo *Mar Caribe*.



Ejercicio TAPON-97 (12-21 de septiembre).—Ejercicio programado por la Armada, dirigido a mejorar el adiestramiento de las fuerzas participantes y de sus Estados Mayores en operaciones navales en situación de crisis, haciendo hincapié en el control y protección naval, en el que participaron unidades

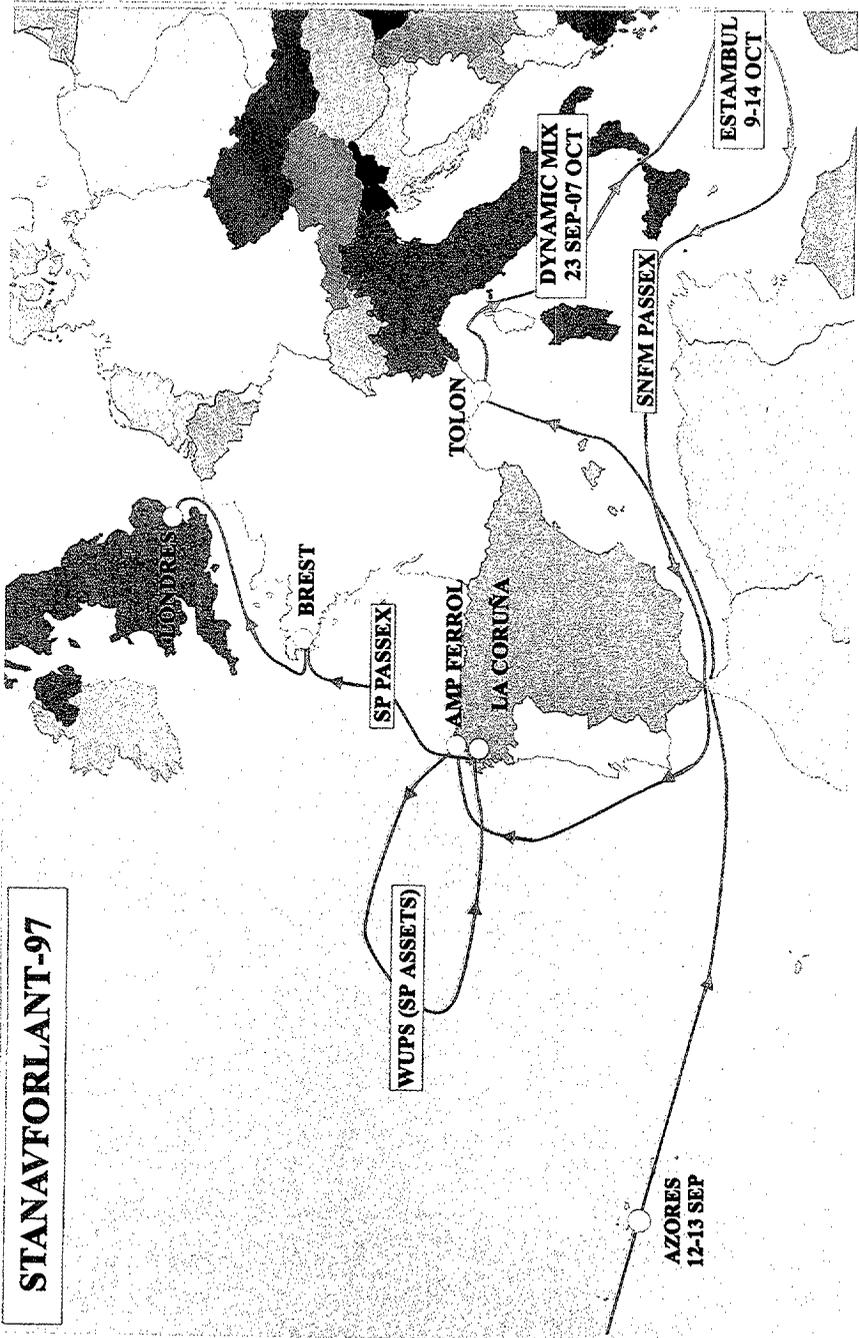
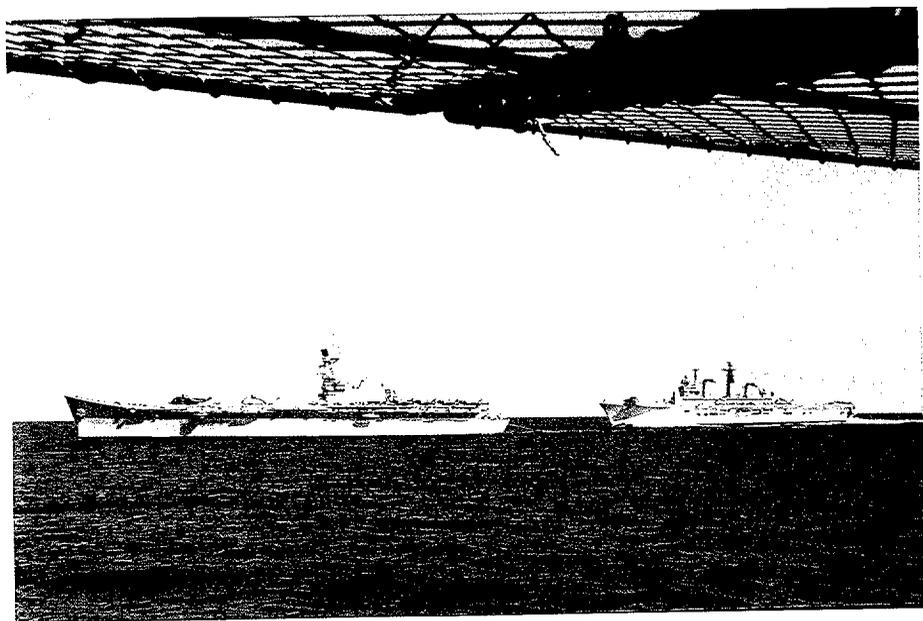


Gráfico del último trimestre del año 1997 de la agupación STANAVFORLANT-97.

españolas y de otros países de la Alianza, además de la agrupación STANAVFORMED. Se desarrolló en aguas del estrecho de Gibraltar y alrededores.

Participaron, además de la STANAVFORMED, las siguientes unidades:

- España: el portaaviones *Príncipe de Asturias*; las fragatas *Andalucía*, *Baleares*, *Canarias*, *Numancia* y *Reina Sofía*; las corbetas *Descubierta*, *Cazadora* e *Infanta Cristina*; los submarinos *Narval*, *Siroco*, *Tonina*, *Mistral* y *Marsopa*; los buques de apoyo *Patiño*, *Contramaestre Casado*, *Mar Caribe*, *Acevedo*, *Barceló*, *Cándido Pérez* y *Centinela*; dos *P-3B*, la *FLOAN*, *MACTAE* y unidades del Ejército del Aire.



Portaaviones *Príncipe de Asturias* e *Invincible*. Foto: Juan Carlos Pereiro.

- Grecia: la fragata *Adrias*.
- Italia: el submarino *Prini*, la fragata *Euro* y un *Atlantique*.
- Francia: el subamrino *Rubis* y un *Atlantique*.
- Estados Unidos: el submarino *Jacksonville*, *CG Thomas S. Gates* y dos *P-3C*.
- Portugal: el submarino *Albacora* y un *P-3P*.
- Turquía: la fragata *Kocatepe*.
- Holanda: un *P-3C*.
- Canadá: un *Aurora*.

— Reino Unido: el portaaviones *Invincible*; las fragatas *Newcastle* y *Monmouth*; los buques de apoyo *Fort Victoria* y *Orangeleaf*; el submarino *Splendid*, y un *Nimrod*.



PASSEX SP/UK (10 de septiembre).—Se realizó entre la fragata inglesa *Brave* y el remolcador *Las Palmas*. La fragata inglesa efectuó escala en Las Palmas del 5 al 10 de septiembre.



Ejercicio DYNAMIC MIX-97 (23 de septiembre-7 de octubre).—Es un ejercicio OTAN programado por CINCSOUTH, que se desarrolló en aguas del mar Mediterráneo. Consistió en diferentes ejercicios, con el fin de incrementar el nivel de adiestramiento y capacidad operativa de las unidades en la ejecución de operaciones navales. La reunión preoperativa tuvo lugar el día 22 de septiembre en el puerto de Palma de Mallorca y en el fondeadero de Kyparissia (Grecia) para los buques anfibios. Las unidades españolas participantes fueron: la fragata *Asturias*, la corbeta *Diana*, el buque de desembarco *Hernán Cortés*, un batallón y un equipo de la Unidad de Operaciones Especiales del TEAR. Los tres buques, al finalizar el ejercicio, realizaron escala en el puerto griego de El Pireo los días 8 y 9 de octubre.

Adiestramientos

41.^a Escuadrilla (3 de septiembre).—Salieron a la mar las fragatas *Numancia*, *Reina Sofía*, *Navarra* y *Canarias* para efectuar la entrega de mando de COMANDES-41.



31.^a Escuadrilla (3 y 4 de septiembre).—Efectuaron un adiestramiento propio. Participaron las fragatas *Andalucía*, *Baleares* y *Asturias*. Colaboraron en los ejercicios de tiro el patrullero *Bergantín* y el remolcador *Mahón*.



«*Cazadora*» (3-5 de septiembre).—Efectuaron adiestramiento propio, realizando ejercicios ASW, AAW, EW, Comunicaciones y Tiro. Colaboraron en los ejercicios la corbeta *Vencedora*, el submarino *Tonina* y el dragaminas *Duero*.



CALOPCO «Victoria» (5-15 de septiembre).—Efectuó ejercicios según el calendario previsto en Rota. Colaboró en los ejercicios el remolcador *La Graña*.



CALOPCO submarinos «Siroco» y «Marsopa» (1-5 de septiembre).—Efectuaron ejercicios según el calendario previsto en las zonas reservadas para ejercicios por submarinos.



Ejercicio ADELFI BEX 02/97 (8-12 de septiembre).—Es un ejercicio nacional, que se desarrolló en aguas del golfo de Cádiz. El objetivo es aumentar el adiestramiento de los buques mediante la realización de ejercicios anfibios. Participaron los buques *Aragón* y *Hernán Cortés*, la BDE II del TEAR y aviones de la 3.^a Escuadrilla de la FLOAN.



Calificación de pilotos (8-10 de septiembre).—Salieron a la mar el *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Reina Sofía* y *Canarias*, y unidades de la FLOAN para calificación de pilotos y ejercicios de adiestramiento.



Adiestramiento de la 1.^a Escuadrilla MCM (22-27 de septiembre).—Salieron a la mar los dragaminas *Guadalete*, *Guadiana* y *Guadalquivir* para realizar ejercicios MCM. Los buques realizaron escala en el puerto de Melilla del 23 al 25.



Adiestramiento de alumnos de la Escuela Naval Militar (16-18 de septiembre).—Realizaron ejercicios de tiro en la mar para adiestramiento de los alumnos de la Escuela Naval Militar. Participaron los patrulleros *Serviola* y *Tabarca*.



Comisiones y colaboraciones

Campana «Bonito-97» (1 de junio-30 de septiembre).—La campaña durante el mes de septiembre fue efectuada por el patrullero *Chilreu*. El buque llevó a bordo a inspectores de la Secretaría General de Pesca y de la Unión Europea.



«Descubierta» (2 y 3 de septiembre).—Efectuó medición de ruidos en el polígono CEMAS. Colaboró el patrullero *Formentor* como buque de vigilancia en zona.



«Vigía» (3-7 de septiembre).—Efectuó presencia naval en el puerto de Huelva con motivo de la XIII Regata Oceánica Palos-La Gomera.



«Poseidón» (2-24 de septiembre).—Efectuó tránsito Cartagena-Zona Marítima del Cantábrico y regresó para colaborar en el adiestramiento de la Unidad de Buceadores de la zona y en prácticas de alumnos de la Escuela Naval Militar.



«Ízaro» (1-10 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la zona de Alborán norte y sur.



«Ferrol» (3-12 de septiembre).—Efectuó escolta y seguimiento de la regata «Canarias-Madeira 97».



«Marola» (1-7 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de las comunidades de Cantabria y País Vasco.



«**Cándido Pérez**» (1-10 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas comprendidas entre el puerto de Huelva y la desembocadura del río Guadalquivir.



«**Alborán**» (7-12 de septiembre).—Efectuó tránsito, de Cartagena a Vigo, para realizar obras en astilleros Freire.



«**Quiroga**» (8-12 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la comunidad valenciana.



«**Mahón**» (1-10 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la zona de Alborán norte y sur.



«**Toralla**» (7-12 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de las comunidades de Murcia y Valencia.



«**Mouro**» (8-14 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la Comunidad de Asturias.



«**Tabarca**» (8-10 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la Comunidad de Galicia. Además colaboró en prácticas de los alumnos de la Escuela Naval Militar.



«**Y-540**» (12-19 de septiembre).—Efectuó tránsito de Ferrol a Cartagena, escoltado por el buque hidrográfico *Antares* desde Ferrol a Cádiz, por un patrullero desde Cádiz a Almería y por el dragaminas *Duero* desde Almería a Cartagena. Durante el tránsito realizó escalas en puertos portugueses (Figueira da Foz, Lisboa y Lagos) y nacionales (Cádiz, Málaga y Almería).



«*Grosa*» (13-16 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del archipiélago canario. Además realizó ejercicios de colaboración con un H/C del 802 Escuadrón y unidades del 462 Escuadrón.



«*Dragonera*» (15-19 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la provincia Huelva.



«*Deva*» (8-12 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la comunidad balear. Colaboró con unidades del Ejército de Tierra los días 18 y 24 en la zona comprendida entre los cabos Blanco y Salinas, en la isla de Mallorca.



«*Laya*» (11-20 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la zona del saco Cádiz-Trafalgar.



«*Conejera*» (11-20 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la zona de Alborán norte y sur. Colaboró en el relevo naval de la isla de Alborán el día 18.



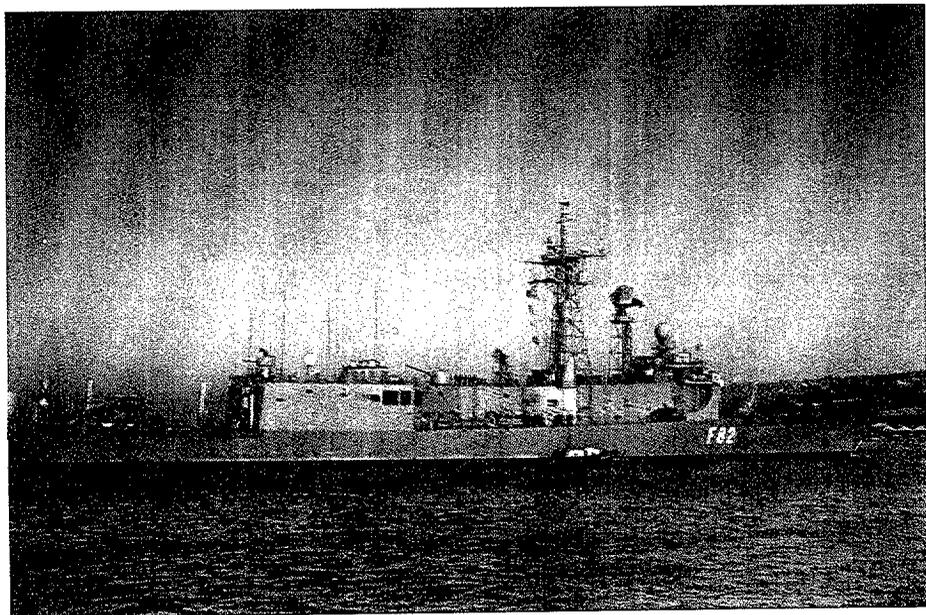
«*Malaspina*» (4-18 de septiembre).—Efectuó levantamiento hidrográfico en la «Costa de la Muerte».



«*Formentor*» (14-20 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la comunidad valenciana.



«*Victoria*» (15 de septiembre-1 de octubre).—Efectuó tránsito al Atlántico Sur para participar en el ejercicio UNITAS-97. Realizó escala en el puerto brasileño de Recife los días 23 y 24 de septiembre. Posteriormente inició trán-



Fragata *Victoria*. Foto: C. Busquets.

sito al puerto argentino de Puerto Belgrano, donde tenía prevista su llegada el día 30 de septiembre.



«*Descubierta*» (22 *septiembre*-3 *octubre*).—Colaboró en diferentes ejercicios durante la CALOPCO de una corbeta y tres patrulleros de la Marina Real marroquí en el saco de Cádiz.



«*Deva*» (21-30 *de septiembre*).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la provincia de Huelva.



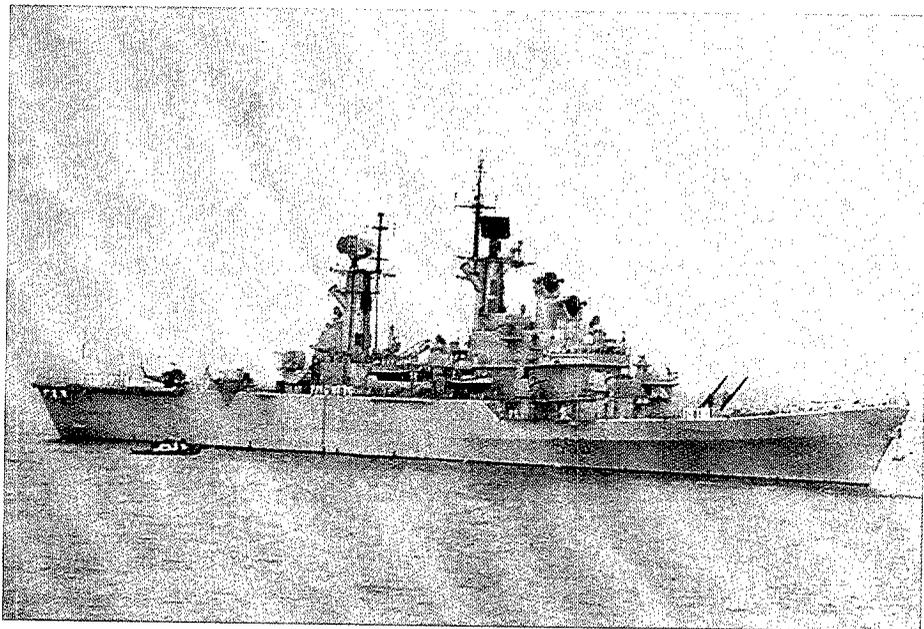
«*Vigía*» (21-30 *de septiembre*).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la zona del mar de Alborán y estrecho de Gibraltar. Durante la comisión realizó escala en el puerto de Melilla.



«*Ordóñez*» (21-26 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de las comunidades de Murcia y Valencia.



«*Grosa*» (27-30 de septiembre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del archipiélago canario. Además realizó PASSEX con el crucero italiano *Vittorio Veneto* y el patrullero *Medas* los días 27 y 28 de septiembre.



Crucero *Vittorio Veneto*. Foto: C. Busquets.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«*Condestable Zaragoza*» (4-8 de septiembre).—Efectuó aguada y transporte de material a los peñones de Vélez y Alhucemas e isla de Alborán.



«*Torpedista Hernández*» (3-6 de septiembre).—Efectuó aguada al destacamento del Ejército de Tierra de las islas Chafarinas.



«A-08» (15-17 de septiembre).—Efectuó transporte de material a la isla de Hierro.



«A-06» (29 de septiembre-2 de octubre).—Efectuó transporte de material desde Santa Cruz de Tenerife a la isla de Hierro.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«Marinero Jarano» (7-10 de septiembre).—Efectuó ejercicio de evacuación SAR con un H/C del 802 Escuadrón.



«Toralla» (25 de septiembre).—Actuó como remolcador de blanco y buque SAR durante los ejercicios de adiestramiento de unidades del Ejército del Aire en la zona LED-22.

M. R. J. M.

VISITAS

Barcelona

Visita del «Anteo» A-5309.—Entre los días 11 y 15 de septiembre hizo escala en el puerto de Barcelona, para descanso de la dotación, el buque de salvamento italiano *Anteo* A-5309.

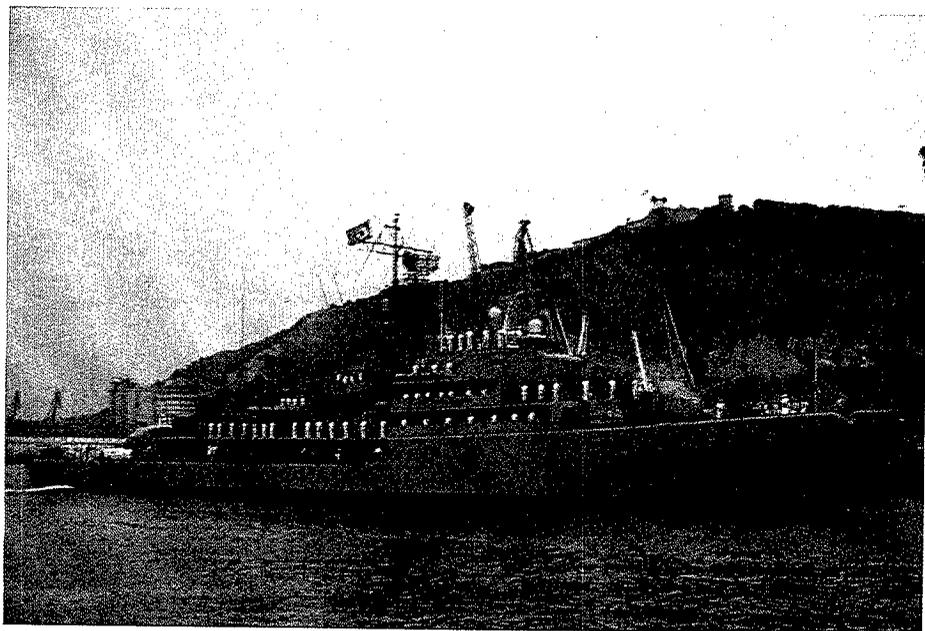
Sus principales características son: 98,4 m de eslora, 15,8 m de manga, 5,1 m de calado y desplazamiento de 3.200 toneladas a plena carga. La propulsión es de dos motores diesel GMT A 230.12, un eje y velocidad máxima de 20 nudos.

Tiene capacidad de hangar para embarcar un helicóptero AB-212. Está preparado para lucha contra incendios, como buque remolcador, y lleva cámara de descompresión. Embarca el submarino auxiliar *Usel*, que tiene capacidad de inmersión hasta 600 m, con dotación de dos hombres. Como armamento lleva dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm.



A. P. P.

Buque-escuela turco «Cezayirli Gazi Hasan Pashá».—Del 8 al 11 de agosto visitó Barcelona el buque-escuela turco *Cezayirli Gazi Hasan Pashá*, un viejo conocido de este puerto, toda vez que anteriormente estuvo en 1993 y 1995, así como en 1986 hizo lo propio su gemelo *Sokullu Mehmet Pashá*. Con respecto a estos buques y sus nombres, es menester hilar un tanto fino, puesto que, a pesar de que sus nombres sean los mismos, han existido cuatro buques con ellos, o sea, dos parejas.



Buque-escuela *Cezayirli Gazi Hasan Pashá*.

Los «Pashá»

El *Cezayirli Gazi Hasan Pashá* (ex *Elbe*) y el *Sokullu Mehmet Pashá* (ex *Donau*) fueron cedidos por la Bundesmarine a la Marina turca en 1993 y 1995, respectivamente, habiendo sido dos de los once buques taller de la clase *Rhein* construidos en la primera mitad de la década de los 60 para apoyar a flotillas de submarinos, dragaminas y patrulleros. Un tipo de empleo que les faculta ser transformados en escuelas con cierta facilidad, ya que poseen habitabilidad para buen número de tripulantes. Pero antes, la Flota turca ya había recibido otros dos buques iguales, ex *Ruhr* y ex *Isar*, que se transfirieron en 1976 y 1982, respectivamente, y recibieron los mismos nombres, por lo que llamándose igual no cabe decir que se trate de los mismos buques.

Se trata de buques de cerca de 3.000 toneladas a plena carga, propulsados por seis motogeneradores diesel MTU de 2.400 CV c/u, que actúan sobre dos motores eléctricos Siemens de 5.700 CV, con una velocidad máxima sostenida de 20,5 nudos y una autonomía de 1.625 millas a 15 nudos. Su eslora no llega a los 100 m (98,2), con 11,8 de manga y 4,4 de calado.

Su sistema propulsor es, pues, cuanto menos un tanto inhabitual en buques militares de superficie, provistos habitualmente de sistemas diesel-directos en vez de diesel-eléctricos. El armamento que poseen —aún el original alemán— consta de dos cañones de 100/55 mm Creusot-Loire, de fabricación francesa, y cuatro Bofors de 40/60. La electrónica es Signaal, holandesa.

La Flota turca

Turquía es, sin ningún género de duda, el país de la OTAN que destina un mayor porcentaje del PIB nacional al mantenimiento de sus FAS, porcentaje que en 1995 fue del 4 por 100 (6 millardos de dólares), sin que en él se contasen los siete millardos destinados a la lucha contra el movimiento independentista del PKK kurdo.

De algo más del centenar de alumnos que viajaban a bordo, trece eran mujeres, sin duda un porcentaje que no deja de ser llamativo habida cuenta de tratarse de un país de religión islámica.

La importancia de la actual Flota turca es considerable, y su composición, según datos del «Jane's Fighting Ships», 1997-98, es de 15 submarinos (dos tipo 209/1400, seis más 209/1200, cinco *Guppys* y dos *Tang*), más otros dos 209/1400 que entrarán en servicio los próximos años 1998 y 1999, cinco destructores FRAM, cuatro fragatas clase MEKO 200, otras cuatro MEKO 200 modificadas (dos entrarán en servicio en 1998 y 2000), ocho *Knox*, dos *Berk* y tres *Oliver H. Perry* (ex *Antrim*, ex *Flatley* y ex *Clifton Sprague*), que se espera se entreguen en el presente 1997.

Completan su elenco de «buques pesados» unos 50 patrulleros de diversos tipos (más otros tres en construcción), 34 buques para la guerra de minas (con un proyecto de construcción de seis cazaminas modernos), 45 anfibios mayores, 64 auxiliares, incluidos varios logísticos, seis unidades especiales (inteligencia, hidrógrafos o escuelas) y buena cantidad de embarcaciones menores de todo tipo, a las que debe añadirse un servicio de guardacostas bastante numeroso, con un total de 63 unidades (más seis en construcción).



El buque insignia de la VI Flota.—El martes 12 de agosto llegó a Barcelona el buque de Estado Mayor *La Salle* AGF-3, donde permaneció hasta el siguiente sábado 16. La visita tenía gran interés, toda vez que, a pesar de no hallarse a bordo —llegó en avión—, sí se contaba con la presencia del propio

jefe de la VI Flota y comandante del flanco sur de la OTAN, vicealmirante Steve Abbot, a la recepción a bordo y posible rueda de prensa.

El vicealmirante Steve Abbot

El vicealmirante Abbot ocupa este puesto desde el 12 de julio de 1996. Ingresó en la Academia Naval de Annapolis en 1966, obteniendo también la graduación como Rhodes Scholar por Oxford y en Seguridad Nacional por Harvard. Realizó asimismo cursos en la Escuela de Pilotos de Pruebas de la USAF y en el Centro de Entrenamiento del Naval Nuclear Power. Después de haber recibido las alas de aviador naval en 1972, estuvo asignado al Escuadrón VA-27 —de aviones A-7E *Corsair II*— a bordo del portaaviones *Enterprise*, del VA-46 en el *John F. Kennedy* y como comandante del VA-86 en el *Nimitz*. Como piloto de pruebas, el vicealmirante Abbot estuvo asignado al Strike Test Directorate, en el Naval Air Test Center, en Patuxent River, Maryland, participando en los primeros vuelos de los T-34C, TA-7C y F/A-18.

Sus destinos de mar comprenden el destructor *Henry B. Wilson*, DDG-7, como alférez de fragata; segundo comandante del portaaviones nuclear *Theodore Roosevelt*, CVN-71; comandante del petrolero *Caloosahatchee*, AO-98 y asimismo comandante del ya citado *Theodore Roosevelt* desde junio de 1990 a agosto de 1992, donde participó activamente en la operación DESERT STORM contra Irak. A bordo del *Roosevelt* desempeñó los mandos del Carrier Group Eight y Joint Task Force 120. Después de haber sido también miembro del Estado Mayor del comandante de la II Flota, director del Aircraft Carrier and Air Station Programs Division; Deputy Director for Operations y, finalmente, jefe de Operaciones del U. S. European Commander, el vicealmirante Abbot tomó el mando de la VI Flota y las Fuerzas de la NATO en el sur de Europa.

Durante la recepción celebrada a bordo del *La Salle*, el vicealmirante Abbot pronunció un interesante discurso en el que glosó el hecho de que España sea una de las naciones predilectas de la VI Flota, ya que del millar de visitas realizadas anualmente por aquella fuerza a puertos mediterráneos 200 son españolas, precisando aún más que en lo que iba de año en Barcelona se habían producido un total de 10 visitas, pero que iban a ir en aumento debido al gran interés que la capital catalana despierta entre los marinos norteamericanos.

En otro orden de cosas, asimismo glosó la figura y tarea del actual secretario general de la OTAN, Javier Solana, quien se mostraba como un gran amigo de los Estados Unidos, al tiempo que hábil político. Asimismo dio la bienvenida al cónsul de Polonia en Barcelona, Zygmund Fabjanski, presente al acto, en su calidad de representante de uno de los tres países que han visto recientemente aprobada su petición de formar parte de la Alianza Atlántica. A las diversas preguntas formuladas por la REVISTA GENERAL DE MARINA se refieren a continuación, sus respuestas, un tanto extractadas, ampliadas con alguna que otra información habida posteriormente.

Por lo que se refiere a la construcción y presencia de los grandes portaaviones, seguirán una y otra, ya que la mera presencia de uno de ellos basta para actuar como mensajero de paz y apaciguador de ánimos. Asimismo la flexibilidad en el empleo de estos buques les permite desempeñar un amplio número de misiones. Por otra parte, la existencia del proyecto CVX o portaaviones del siglo XXI, un buque sorprendente tanto por sus prestaciones como por su aspecto, obliga a pensar que su estirpe no está destinada a desaparecer a pesar de otros proyectos aún más radicales, como el *Arsenal*, el *Smart Ship* y el *21st Century Surface Combatant*, en los que serán aplicadas muchas tecnologías que por el momento parecen un tanto desconocidas.

Por otra parte, el hecho de que países fundamentalistas del área mediterránea hayan tenido acceso a tecnologías submarinas avanzadas hace posible el que un país un tanto inestable pueda realizar algún ataque a buques o intereses de terceros, aún sin que le sea imprescindible disponer de dotaciones muy adiestradas. Por ello es vital que la OTAN mantenga una adecuada vigilancia, así como el nivel militar preciso. Respecto a los niveles de aplicación de las tecnologías *stealth*, es algo que conviene tener muy presente, ya que éstas potencian los medios disponibles y multiplican su valor, como ha sido reconocido e incorporado a los buques y aviones de los Estados Unidos.

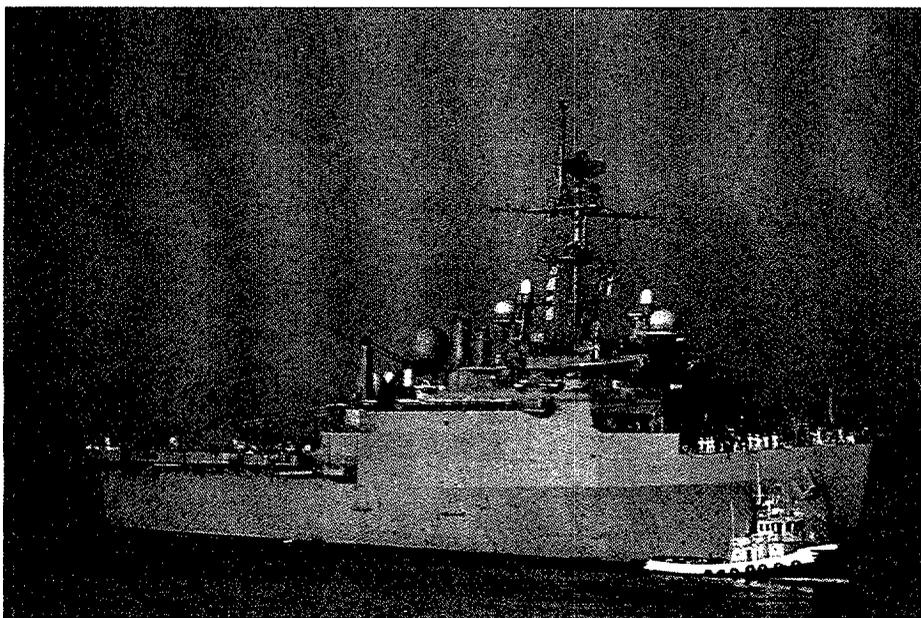
Los nuevos proyectos de buques ya citados resultan sumamente interesantes e implican nuevos conceptos para la Armada estadounidense. Principalmente, deberán tenerse muy presentes sus características de reducción de la dotación, posibilidades C4I, potencia de fuego ampliada y mayor flexibilidad del empleo de la plataforma con el correspondiente aumento de posibles objetivos, si bien todo ello deberá estar apoyado en unas constantes de calidad humana y adecuados conocimientos.

Por lo que se refiere a las nuevas construcciones europeas, en especial de submarinos, son buques cuyas características les diferencian considerablemente de las norteamericanas, país cuyas necesidades son muy distintas, ya que debe enfrentarse a distancias y movilidades muy diferentes.

De LPD a AGF

Por lo que toca al propio USS *La Salle*, digamos que fue originariamente un anfibio de la clase *Raleigh*, dotado de muelle interior, reconvertido en 1972 al empleo de buque de estado mayor. Su edad es algo dilatada si tenemos en cuenta la media de la Marina norteamericana, ya que entregado en febrero de 1964 tiene ahora más de 33 años.

Un AGF (*Miscellaneous Command Ship*) es lo que tradicionalmente se conocía como un buque de estado mayor o buque insignia, es decir, aquel en el que se hallan el comandante en jefe de una flota y todo su estado mayor, lo que quiere decir que, además de la imprescindible habitabilidad, debe estar

USS *La Salle* AGF-3.

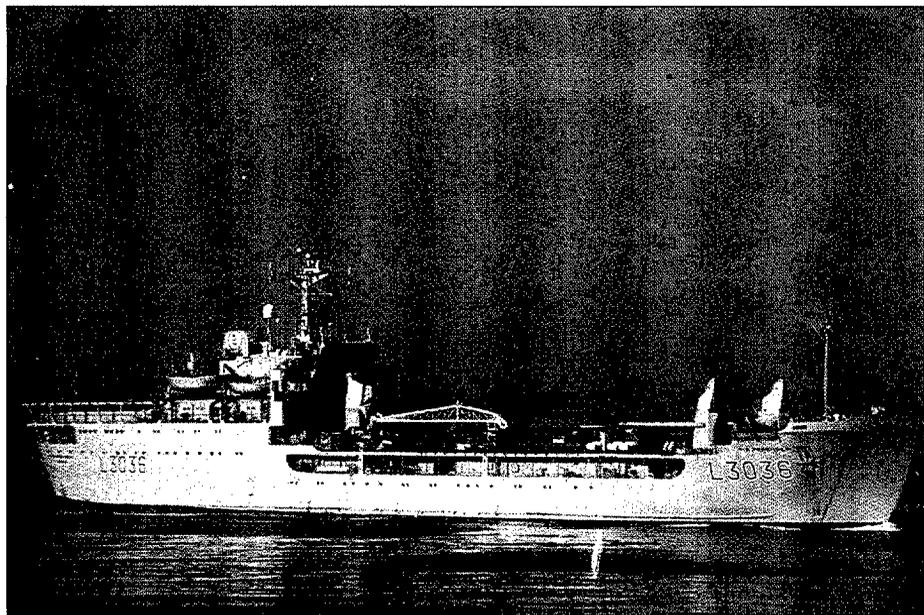
generosamente dotado de una completa y amplia red de comunicaciones y medios de trasbordo a otros buques. En el caso del *La Salle* tales necesidades se solucionaron de modo rápido y pragmático, al utilizar el amplio muelle interior para alojar en él un par de gabarras, una de oficinas y otra de comunicaciones, hasta ser modernizado en los años 1993-94.

El *La Salle* participó activamente en las campañas del Golfo de primeros de los 90 contra Irak, época en que fue pintado completamente de blanco para paliar los efectos del calor sobre sus estructuras, que de gris aminoraban el rendimiento de los equipos de aire acondicionado. Junto a ello lució el poco habitual sistema de toldos, parte del cual aún perdura.

Simultáneamente a la presencia en Barcelona del *La Salle* ya citado, también permaneció el destructor *John Hancock*, DD-981, de la clase *Spruance*, clase de buque que no parece merecer mayor comentario por ser suficientemente conocido.



Transporte logístico «Sir Percivale».—Del 18 al 21 de agosto amarró asimismo en el puerto barcelonés el transporte logístico de la Marina británica *Sir Percivale*, uno de sus cuatro *Sir Bedivere*, clase de buque que en su momento ofreció importantes novedades, por lo menos por lo que reza a su concepto.



HMS *Sir Percivale* L-3036.

Los «Sir Bedivere»

Mediada la década de los 60 la Marina británica puso en servicio varios buques anfibios auxiliares (LSL, *Landing Ship Logistic* o buque logístico de desembarco) que le fueron de gran utilidad durante la guerra de las Malvinas de 1982, durante cuya campaña se perdió uno de estos buques (*Sir Galahad*), y otro (*Sir Tristram*) sufrió graves averías.

La serie completa de estos «caballeros de la mesa redonda», un primer buque más otros cinco semejantes, estuvo compuesta por los *Sir Lancelot*, *Sir Bedivere*, *Sir Tristram*, *Sir Percivale*, *Sir Galahad* y *Sir Geraint*. Al perderse el *Sir Galahad* en las Malvinas se ordenó otro buque similar, algo mayor y con diversas modificaciones, y con igual nombre, entregado en 1987, por lo que de los seis buques originales (1+5), después de los años, de las acciones de guerra y de la cesión de uno (*Sir Lancelot*) a Singapur, sólo quedan cuatro y otro más moderno y algo distinto (*Sir Galahad*).

Se trata de buques ro-ro, es decir con capacidad de acceso directo por medios rodados, que llegan a bordo desde su porta popel o rampa proel y que además están intercomunicados entre sus distintas cubiertas con el fin de que los vehículos puedan quedar aparcados en cualquiera de ellas. Los buques de esta clase están siendo sometidos a programas SLEP o de extensión de su vida

de servicio, habiendo sido ya entregados después de pasar por ellos los *Sir Tristram* —se aprovechó su reparación después de las Malvinas— y *Sir Bedivere*. Básicamente dicho programa consiste en un alargamiento de su eslora en 29 pies, así como la de su cubierta de vuelo, que de este modo puede operar con helicópteros *Chinook*; el palo, trípode, se torna bípode y la grúa principal también cambia de aspecto y aumenta su fuerza. El puente cambia de forma y material, pasando de aluminio a acero; otros cambios afectan asimismo al número y modelo de sus equipos de comunicaciones (ERM y SATCOM), así como los de navegación y vuelo.

El *Sir Percivale*, aún de versión antigua, desplaza 5.674 ton a plena carga, con una capacidad de carga del orden de 340 hombres (hasta 534 en condiciones algo precarias) con su equipo, 34 vehículos de diverso tipo y 150 toneladas de carga varia, entre ella 30 de municiones.

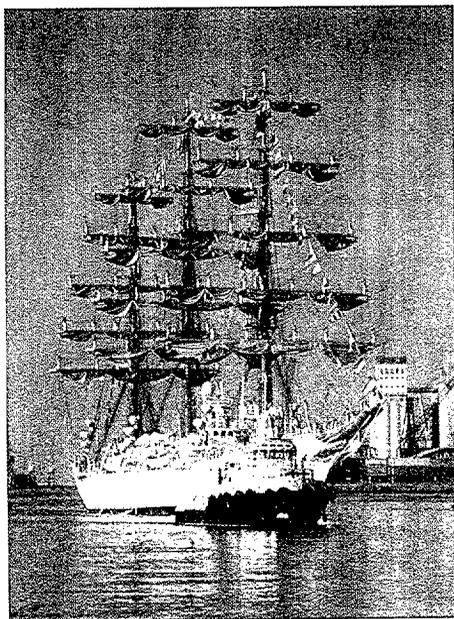
Propulsado por motores diesel, alcanza una máxima velocidad sostenida de 17 nudos, con una autonomía de 8.000 millas a 15 nudos. Su dotación es de un total de 51 hombres (18 oficiales), que en las versiones SLEP se reduce a los 49 con 15 oficiales.

La visita tuvo un carácter estrictamente operativo, pues el buque procedía de Hong-Kong, donde cargó los últimos restos de otrora poderoso imperio británico después de la independencia de aquella colonia, vía Alejandría, para llegar a la metrópoli a fines de agosto.



Buque-escuela argentino «Libertad».—Esta fragata-escuela a vela permaneció en Barcelona entre los días 20 y 26 de agosto. Llegó procedente de Mónaco, zarpando con destino a Las Palmas, donde llegó el 1 de septiembre, para rendir viaje a Buenos Aires el 4 de octubre después de tocar en Recife y finalizando de este modo su trigésimo primer crucero de instrucción, en el que ha dado la vuelta al mundo y tocado un total de 21 puertos (Valparaíso, El Callao, Acapulco, San Francisco, Honolulu, Kagoshima, Osaka, Manila, Yakarta, Singapur, Port Kelang, Mumbai, Jiddah, Estambul, El Pireo, Palermo, Génova, Mónaco, Barcelona, Las Palmas y Recife), además de su base de Río Santiago de donde partió el 14 de enero.

Como es sabido, este buque es de contrucción argentina y navega desde 1963, en que sustituyó a la fragata, asimismo escuela, *Presidente Sarmiento*, actualmente conservada como museo en Buenos Aires. Está aparejado de fragata con 27 velas con un total de 2.683,5 m². Desplaza 3.765 ton y mide 103,7 m de eslora máxima (91 pp.), con 11 de manga y 6,6 de calado. A vela alcanza una velocidad máxima de 13 nudos. Su dotación es de 267 hombres, de los cuales 24 son oficiales y 66 guardías marinas, de los que 32 eran del Comando Naval argentino, nueve de Infantería de Marina, cinco del escalafón ejecutivo, ocho de Intendencia y dos becarios bolivianos. Además también se



ARA Libertad Q-2.

llegan a viajar más de 3.000 hombres, entre su propia dotación —unos 1.100 entre oficiales y marineros— e infantes de Marina que suman cerca de otros dos millares. Están propulsados por turbinas de vapor probablemente a causa de su elevado desplazamiento.

Similares a la anterior clase *Tarawa*, difieren principalmente de aquella por la posición de sus ascensores (aletas de babor/estribor los *Wasp* y aleta de estribor/espejo de popa los *Tarawa*), por la forma y volumen de la isla y por la ubicación del CIC. La isla de los *Wasp* tiene una cubierta menos que la de los *Tarawa*, por lo que el CIC en éstos se aloja allí, mientras que en aquellos lo hace el interior de casco. En su aspecto interior, sin duda, los dos detalles más llamativos son las grandes superficies/volumenes de las cubiertas para vehículos y diques de embarcaciones (LCACs en los *Wasp* y lanchones más clásicos en los *Tarawa*), así como la capacidad del hospital, que puede albergar cerca del centenar de hombres.

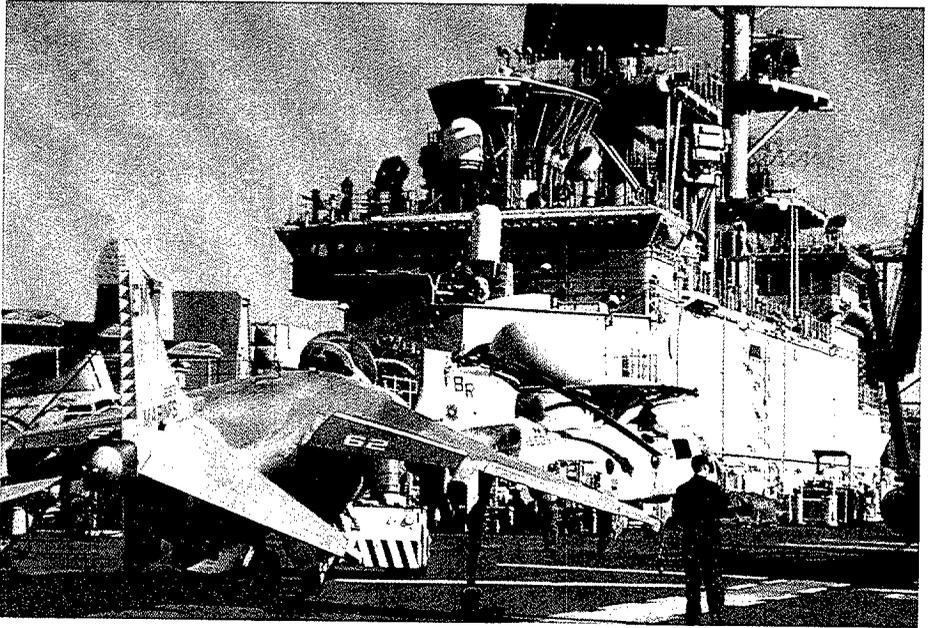
En la visita técnica que la REVISTA GENERAL DE MARINA realizó pudieron observarse algunos detalles interesantes, como la sustitución del montaje de misiles Sea Sparrow de proa de la isla por misiles RAM —con otro montaje en el voladizo de la aleta de babor—, así como dos radomos, uno en la parte interior proel de la isla y otro en la exterior popel que protegen sendos radares de vuelo. Por lo que respecta a la unidad aérea embarcada, junto a los habituales *Harrier* se hallaban algunos ejemplares del nuevo AV-8B provisto de dos

contaba con invitados de las armadas alemana, brasileña, chilena, canadiense, española, italiana, paraguaya, peruana, uruguaya y estadounidense. El buque se hallaba al mando del capitán de navío Edgardo Campiantico.



Buque de asalto anfibio «Kearsarge».—El 29 de agosto llegó el USS *Kearsarge*, tercera unidad de la aún no acabada clase *Wasp* (la sexta *Bonhomme Richard* entrará en servicio en julio de 1998, y la séptima, aún sin nombre, será entregada en febrero del 2001) y exponente máximo del moderno concepto de buque anfibio polivalente.

Se trata de un buque de más de 40.000 ton de desplazamiento, con eslora máxima de 257 m, en servicio desde hace tres años, y a cuyo bordo



USS Kearsarge LHD-3.

lanzachaffs, uno en la base del empenaje vertical y otro en posición ventral. En las marcas de identificación de costado —en este caso, de amura y aleta— son del tipo «baja visibilidad» en color gris, excepto el «3» de la isla, en blanco/negro tradicional, lo que no dejó de llamar la atención toda vez que la condición de detectabilidad por contraste de colores sigue siendo notoria.



Buque-escuela «Brasil».—El 3 de septiembre llegó la fragata-escuela *Brasil*, un habitual visitante de la ciudad barcelonesa a la que rindió su cita periódica casi anual. En esta ocasión, al coincidir el calendario de la visita con el día 7 de septiembre, se celebró a su bordo la fiesta nacional brasileña, por lo que la habitual recepción ofrecida a las autoridades e invitados se retrasó hasta aquel día para poder así celebrarla, al tiempo de contarse con la presencia del embajador de aquella nación en España.

El Grito de Ipiranga

La fiesta nacional brasileña se celebra todos los 7 de septiembre en conmemoración de que en tal fecha, de 1822, el príncipe don Pedro I proclamó la independencia de aquel país de su metrópoli portuguesa. Como ya es sabido,

ello sucedió a las orillas del río Ipiranga, de ahí que tal efemérides se conozca también como «El Grito de Ipiranga».

La nación brasileña presenta un hecho poco habitual en la historia de las independencias coloniales, haber sido, primero, colonia, luego metrópoli y, al obtener su independencia, nación soberana. Ello tuvo como origen la invasión de la Península Ibérica por Napoleón, ya que la reina María I de Bragança y el príncipe regente João, con toda su corte y séquito, hubieron de exiliarse al Brasil en 1808, primero a la ciudad de Salvador (Bahía) y luego al propio Río de Janeiro, nombrándose a aquella tierra capital del «Reino Unido de Brasil, Portugal e Algarve» (1815).

Cuando Napoleón fue vencido y la metrópoli quedó liberada, se reclamó el retorno del monarca, entonces ya João VI, y su corte (1820), quien dejó en Brasil a su hijo Don Pedro, el cual proclamó la independencia en el ya citado día 7 de septiembre de 1822, al tiempo de proclamarse emperador con el nombre de Pedro I.

La Armada brasileña

Hasta los albores de la segunda guerra mundial la armada brasileña estaba constituida mayoritariamente por buques de procedencia británica. La actual Marina militar de Brasil sigue manteniendo una fuerte presencia de buques de factura británica (portaaviones *Minas Gerais*, submarinos clase *Tonelero* y fragatas de las clases *Greenhalgh* y *Niteroi*), aunque también figuren de origen norteamericano (fragatas clase *Pará* y diversos anfibios y auxiliares) y japonés, junto a gran cantidad de buques de diversos portes de construcción nacional.

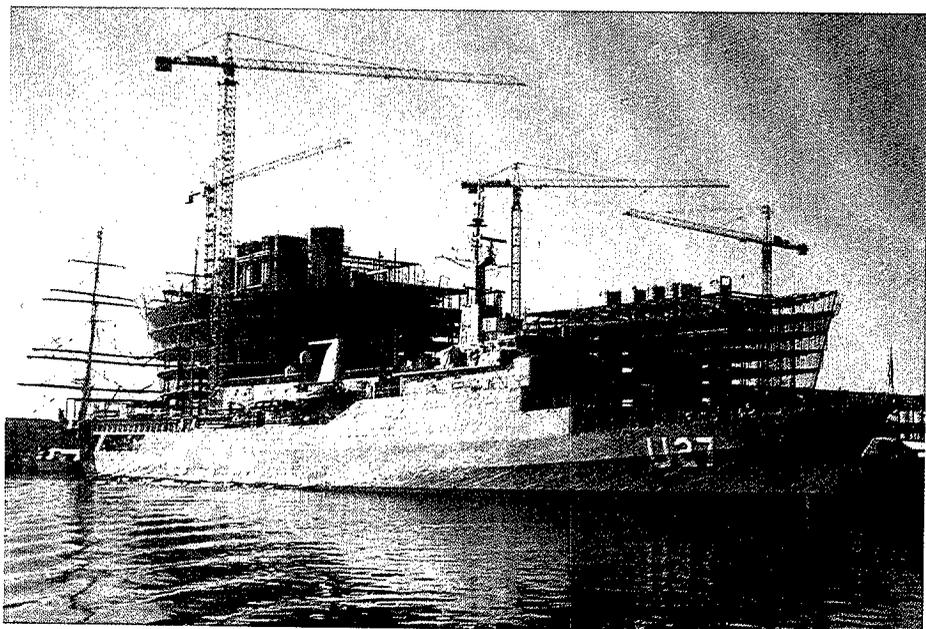
El nivel tecnológico alcanzado por la industria naval brasileña es ciertamente considerable, y actualmente en el astillero del Arsenal de la Marina, en Río de Janeiro, se construyen varios submarinos de modelo muy moderno (209/1400).

Por lo demás, digamos que el total actual de unidades de la Armada brasileña es del orden de 200, incluyendo auxiliares y flotilla fluvial, a los que se deben añadir unos 70 medios aéreos, entre helicópteros y aviones.

La fragata-escuela «Brasil»

Brasil dejó de mantener buque-escuelas a vela con la baja de sus *Almirante Saldanha* y *Guanabara* (ex *Albert Leo Schlageter*) hacia los primeros años de la década de los 60, optando por buques de propulsión mecánica, primero con el *Custodio da Mello*, un transporte de construcción japonesa, y luego con *Brasil*.

El 29 de septiembre de 1970 se firmó un contrato entre el gobierno brasileño y la firma británica Vosper Thornycroft por la que se construirían un grupo

Buque-escuela *Brasil*.

de seis fragatas del tipo Mk-10. La construcción se realizaría parte en el propio astillero británico y parte en astilleros brasileños, construyéndose los cuatro primeros buques en el Reino Unido y los dos últimos en Brasil. A ello se añadió un séptimo buque en junio de 1981, si bien muy modificado toda vez que se emplearía como buque-escuela. Por ello se le aumentó su habitabilidad en cerca del doble —para unos 200 alumnos—, disminuyó su armamento —de misiles antibuque y antisubmarinos y cañones medios a sólo dos Bofors de 40 mm— y su electrónica de combate, que quedó reducida a dos radares Decca de exploración y navegación, así como visores optrónicos para los cañones de 40 mm. Además se cambió el equipo propulsor que pasó de CODOG a únicamente diesel, con lo que variaron proporcionalmente su velocidad máxima y autonomía, pasando de 30 nudos a 18 y de 4.200 millas a 7.000 a 15, unas prestaciones más acordes con su nuevo empleo.

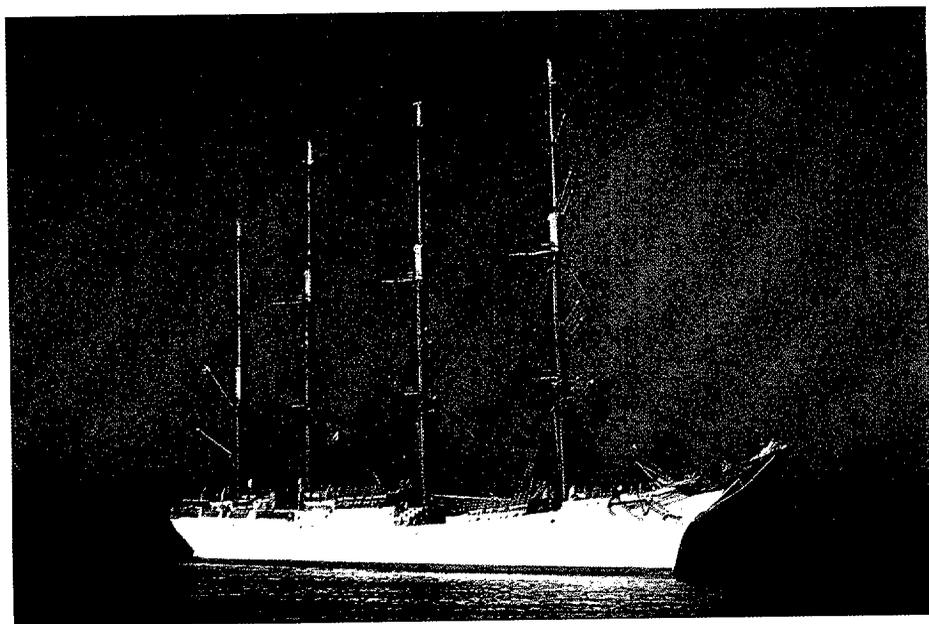


Bricbarca «Sedov».—El interés de este buque radica en que se trata de un buque histórico, según el libro de los récords del «Guinness», el mayor velero del mundo.

Una larga y azarosa vida

El *Sedov* comenzó sus días en la Alemania de la república de Weimar, con el nombre de *Magdalene Vinnen*, siendo la construcción 372 del astillero Fried Krupp AG, para la compañía Vinnen F. A. & Co., de Bremen, en 1921. Su aparejo de bricbarca de cuatro palos con un total de 4.150 m² de velamen repartidos en 30 velas, no modificado durante estos tres cuartos de siglo, le permiten alcanzar velocidades de hasta 17 nudos, navegando exclusivamente a vela.

Su vida entre los años 1921 y 1936 transcurrió bajo el mando del capitán Lorenz Peters transportando las más diversas cargas, como fosfatos de Chile, grano de Australia o carbón de Cardiff, entre aquellos países y la propia metrópoli alemana u otros puertos de destino. En sus diversos viajes demostró sus grandes cualidades marineras, llegando a cubrir considerables distancias en muy poco tiempo gracias a su gran velocidad, llegando hasta puntos tan distantes como las islas de la Reunión y las Seychelles, doblando en dos ocasiones el cabo de Hornos.



Buque-escuela *Sedov*.

En 1936 la célebre naviera alemana Norddeutscher Lloyd, de Bremen, decidió adquirirlo para convertirlo en un mixto de buque-escuela y carguero a vela, para lo que realizó las correspondientes obras, si bien no obtuvo dema-

siados éxitos en su uso comercial, ya que en aquellos años el vapor y la propulsión mecánica se habían afincado definitivamente en el transporte marítimo. Su nuevo armador lo bautizó con el nombre de *Kommodore Johnson*, siendo entonces cuando, con la práctica desaparición del buque de vela de la superficie de los mares, empezó a poder considerarse ya como el mayor buque a vela del mundo. Entre 1936 y 1939, en que el estallido de la guerra mundial le sorprende en puerto propio, navegó un total de 97.469 millas al mando de dos capitanes distintos, Lehmborg, de 1936 a 1937, y Clausen, de 1936 hasta 1945, en que fue cedido a la Unión Soviética como compensación de deudas de guerra.

En Rusia recibió el nombre de *Sedov*, en recuerdo del explorador Georgy Sedov, y fue empleado como buque oceanográfico hasta 1966, en que se reformó de nuevo ampliándosele su habitabilidad hasta un total de 240 personas, incluidos alumnos, siendo asignado a la Escuela de la Marina Pesquera de la URSS, con base en Murmansk. Desde 1989 es utilizado, asimismo, por países occidentales para formación de marinos, al tiempo de ofrecer también la posibilidad de realizar navegaciones *charter* a cuantos aficionados al mar lo deseen. Los pasajeros, que pagan cantidades del orden de los 150 DM/día, también pueden participar, si lo desean, en las diversas maniobras y trabajos.

El buque desplaza 3.432 TRB, y mide 117,5 m de eslora total, armando un total de 4.150 m² de velamen, con una guinda máxima sobre el agua de 58 metros.

Quienes estén interesados en navegar en el *Sedov* pueden contactar con Adventure Sailing GmbH, fax 49/89.64.93.99.85, en Alemania.

El último de su estirpe

Por lo que respecta al propio tipo de buque, cuyo último exponente cabe se considere al *Sedov*, digamos que los llamados grandes veleros cubrieron una de las épocas de mayor gloria —tal vez la que más— de la marina a vela y puede considerarse que la dinastía de estos buques empezó con la aparición de los llamados *clippers*; una denominación que tenía más que ver con las propias cualidades de velocidad del buque que con el tipo o forma del aparejo que emplease, aunque en determinadas ocasiones haya quien hable de «aparejo de *clipper*».

Los *clipper* fueron buques cuyas principales peculiaridades eran, además de la rapidez, unas formas de casco muy finas, mucha astilla muerta, gran superficie vélica y no demasiadas comodidades para el sufrido pasaje, toda vez que lo que se perseguía con tales buques era cubrir una travesía en el menor tiempo posible. Según parece, el primer buque que cabe considerarse como un *clipper* más o menos puro apareció hacia 1832 (*Ann Mc Kim*) o 1845 (*Rainbow*), ambos de procedencia norteamericana, o, si de británica se prefiere, 1839 (*Scottish Maid*). Aunque en sus primeros momentos su construcción era total-

mente en madera, la aparición del hierro y el acero, junto a la necesidad de mayores capacidades, condujeron a la llamada construcción mixta o, ya en el último cuarto del siglo pasado y primer cuarto de éste, totalmente metálica, con arboladura asimismo de acero, así como toda la jarcía fija e incluso parte de la de labor, principalmente brazas.

La creciente competencia del vapor fue empujándoles de modo exclusivo hacia el mercado de mercancías, ya que las líneas de pasaje servidas por vapores eran mucho más puntuales y fiables, pero en aquella tarea se hicieron famosos muchos de estos buques, transportando trigo, madera, carbón, lana o nitratos.

A causa de la necesidad de resultar competitivos frente al vapor, sus desplazamientos y medidas fueron aumentando, así como sus superficies vélicas, hasta llegar a la de verdaderos gigantes de los mares con arboladuras de hasta cinco palos, como los *Preussen* —la única fragata de cinco palos que se ha construido jamás— o *María Rickmers*, *Potosí* o *France* —aparejados de barca de cuatro palos—, de los que el mayor fue el primero, con eslora de 147 m, desplazamiento máximo de 11.150 ton y capacidad de carga de 8.000. Podía alcanzar velocidades de 16 y 17 nudos exclusivamente a vela, contando con una dotación de 48 hombres.

Durante los primeros años de nuestro siglo aún surcaron los distintos mares bastantes de aquellos buques, hasta el estallido de la segunda guerra mundial, en líneas dedicadas especialmente a los buques de vela, habitualmente propiedad de algún nostálgico del tema, como las del alemán Laesz —la célebre línea *P*—, el finlandés Eriksson, o alguna otra de menor importancia.

Actualmente los grandes buques a vela sólo pueden subsistir —y aun a base de grandes dificultades— como escuelas de vela y ocasionalmente como *charters* para aficionados, cuando no como buque-escuelas militares, ya que en este caso privan los intereses de la enseñanza y formación marinera.

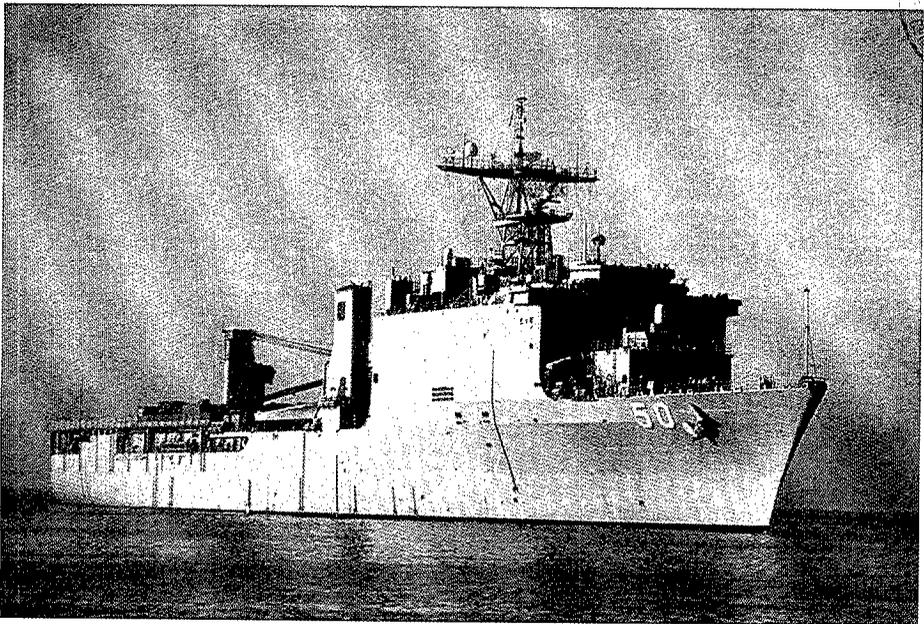


Buque anfibia «Carter Hall», LSD-50.—Este buque llegó a la ciudad condal el mismo día y a la misma hora que el *Sedov*, casi podría decirse que navegando en conserva, ofreciendo considerable contraste la blancura y gracilidad de uno con la grisácea y funcional mole del otro. El *Carter Hall*, LSD-50, es la 10.^a unidad de la clase *Whitbey Island*, LSD-41, aunque en la versión CV (carga variant) de la que es su segunda unidad, y llegó al mando del capitán de fragata Stanley V. DeGeus.

Los *Whitbey Island* se construyeron como una ampliación o superación de los *Anchorage* (un proyecto de los primeros 60), al tiempo que como sustitutos de los *Thomaston* (nacidos a raíz del desembarco de Inchon, durante la guerra de Corea). En un principio se proyectaron ocho LSD-41 y media docena de LSD-49 CV o *Harpers Ferry*, pero inconvenientes presupuestarios rebajaron su número a cuatro (3+1), de los que el último, *Pearl Harbor*, LSD-52 CV, se

autorizó con cargo al año fiscal de 1992, si bien no fue ordenado hasta octubre de 1993, por lo que se prevé entre en servicio el próximo 1998.

La principal diferencia entre un LSD-41 y un LSD-49 CV estriba en dos aspectos muy concretos: la menor longitud de su dique interior que permite dedicar mayor espacio a la carga, con mayor longitud de la cubierta de vehículos, y la mayor amplitud del punto de giro proel, que en los LSD-41 está provisto de una placa giratoria para que los vehículos no hayan de perder tiempo maniobrando, algo que en los CV no es menester, ya que disponen allí de una plazoleta de cierta amplitud (unos 15 m). Con ello los distintos vehículos —incluyendo carros *Abrams*—, al quedar interconectadas todas las cubiertas entre sí, pueden circular desde la cubierta superior hasta el muelle para su embarque o reembarque.



USS *Carter Hall* LSD-50.

La longitud del dique interior se reduce de los 134 m (440 pies) de los LSD-41 a sólo 54,9 (180 pies) en los CV, con lo que en él caben justo sólo dos LCAC (26,8 m) en vez de los cuatro habituales, o un solo LCU contra tres. Los volúmenes y superficies totales disponibles para carga de características diversas son de 1.913 m³ y 1.877 m². Disponen asimismo de habitabilidad para 450 infantes de Marina equipados, a los que deben añadirse los 330 hombres/mujeres de la dotación, más 22 oficiales.

Su desplazamiento máximo es de 16.740 ton, con 185,8 m de eslora, 25,6 de manga y 6,3 de calado. La propulsión se realiza mediante cuatro motores

diesel Colt-SEMT-Pielstick 16 PC2.5 V400, de 9.360 CV (6.875 MW), conectados en dos grupos a sendas hélices de paso variable y 4,1 m de diámetro. Su velocidad máxima es de 22 nudos, con autonomía de 8.000 millas a 18 nudos.

C. B. V.

Cádiz

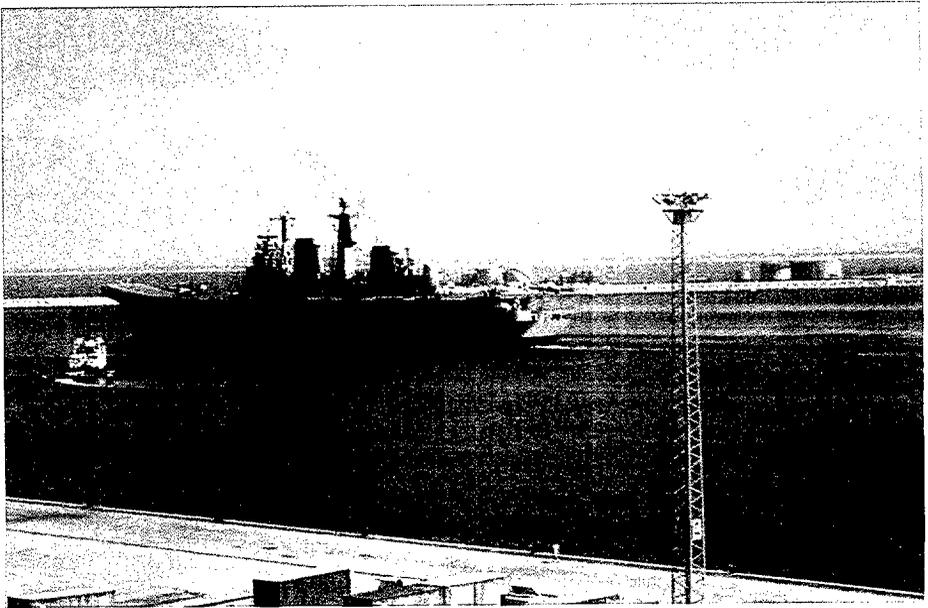
El portaaviones *Invincible* de la Marina británica realizó una escala en Cádiz entre los días 8 y 13 de septiembre. Su visita obedeció a la realización de las maniobras multinacionales TAPON-97 que se han desarrollado en aguas del estrecho de Gibraltar.

Se organizaron, por la Diputación y Ayuntamiento, numerosas actividades deportivas, entre ellas, partidos de fútbol, hockey, rugby, tenis y voley-playa, así como un torneo de golf en Novo Santi Petri.

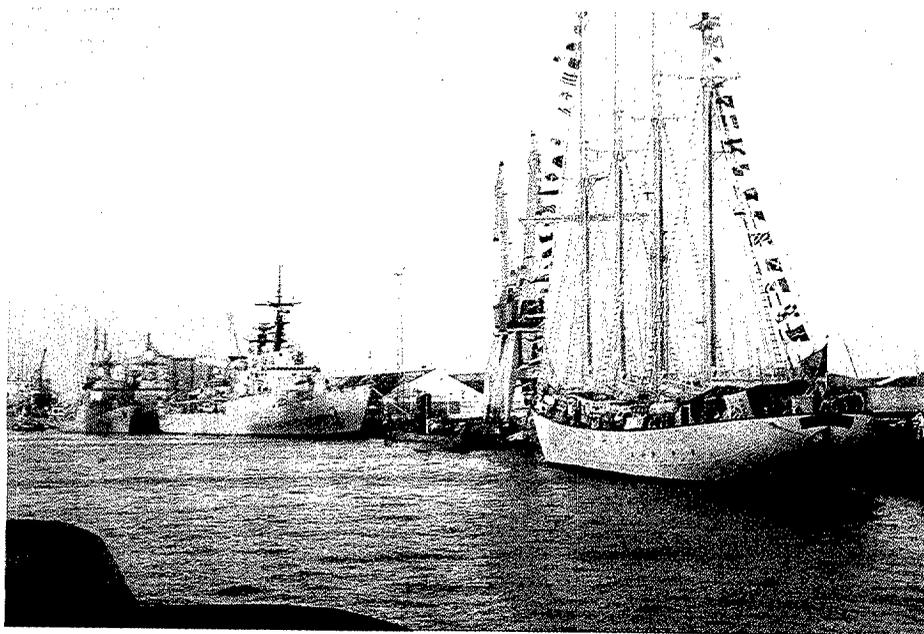
También se pudo visitar el buque el miércoles 10 y, como dice la prensa local, «los gaditanos tomaron el *Invincible*».

También el día 11 de septiembre entró en Cádiz el submarino de la Armada portuguesa *Albacora*, para intervenir en las maniobras TAPON-97. Pertenece a la clase *Daphne*, como algunos submarinos españoles.

J. del C.



El *Invincible* saliendo de Cádiz.



En primer término *Creoula*. Por su proa el submarino *Albacora*, fragata *Euro* y corbeta *Al Rahanani*.

Cuatro buques de guerra, la fragata italiana *Euro*, las corbetas *Al Rahanani* y *Descubierta*, de Marruecos aquélla, el submarino portugués *Albacora* y el velero portugués *Creoula* atracaron el día 22 de septiembre en el muelle de Cádiz, para pasar unos días de descanso. El *Euro* y el *Albacora*, después de participar en las maniobras TAPON-97, y las corbetas, fueron atracadas juntas, para realizar el adiestramiento y calificación operativa de la marroquí, con el asesoramiento y colaboración de nuestra *Descubierta*.

El *Creoula* es un buque-escuela de jóvenes, de edades comprendidas entre 16 y 25 años, seleccionados por el Ministerio de Educación, que realiza crucesos entre marzo y septiembre por las costas de Portugal, islas Azores y Madeira.

J. del C.

Cartagena

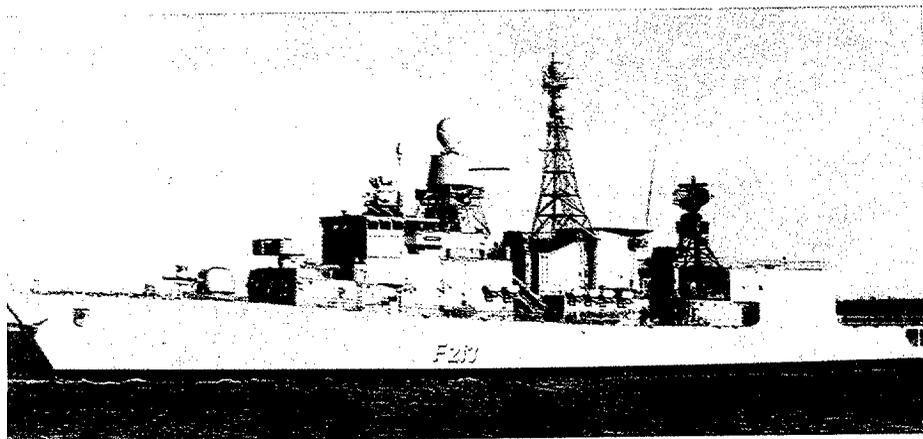
Entre los días 5 y 13 de septiembre hizo escala en el puerto de Cartagena la agrupación STANAVFORMED de la OTAN, integrada por las siguientes unidades: el destructor norteamericano *John Hancock* DD-981 y las fragatas: italiana *Aliseo* F-574, española *Navarra* F-85, alemana *Augsburg* F-213, de los Países Bajos *Van Amstel* F-831, griega *Epirus* F-456 y turca *Barbaros* F-244. El día

12 tomó el mando de la agrupación el capitán de navío don Fernando del Pozo, siendo la primera vez que una agrupación permanente OTAN está al mando de un oficial español. El día 13 la agrupación salió a la mar para participar en el ejercicio TAPON-97.

El destructor *John Hancock* pertenece a la clase *Spruance*, de los que existen treinta y uno en servicio. Fue entregado en 1979. Sus dimensiones son 171,7 m de eslora, 16,8 m de manga y 8,8 m de calado máximo; desplaza 8.040 toneladas a plena carga. La propulsión es de cuatro turbinas de gas GE LM 2500, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima de 33 nudos. El armamento consta de ocho misiles SSM Harpoon, misiles Tomahawk y cohetes ASROC en un mismo lanzador vertical Mk-41, un lanzador óctuple de misiles SAM Sea Sparrow, dos cañones 5/54, dos sistemas CIWS Vulcan Phalanx, y dos montajes triples Mk-32 para torpedos Mk-46. Embarca un helicóptero SH-60B LAMPS III.

La fragata italiana *Aliseo* pertenece a la clase *Maestrale*, de las que existen ocho en servicio. La fragata española *Navarra* pertenece a la clase *Santa María* y existen seis en servicio. La fragata de los Países Bajos *Van Amstel*, pertenece a la clase *Karel Doorman* de las que existen ocho en servicio. La fragata griega *Epirus* (ex *Connole*) pertenece a la clase norteamericana *Knox* y entró en servicio en Grecia en 1992. Estos buques se han descrito con anterioridad en esta sección.

La fragata alemana *Augsburg* pertenece a la clase *Bremen* y es la séptima de las ocho en servicio. Fue entregada en 1989. Sus dimensiones son 130 m de eslora, 14,5 m de manga y 6,5 m de calado; desplaza 3.600 toneladas a plena carga. La propulsión es CODOG con dos turbinas de gas General Electric Fiat LM 2500, dos motores diesel MTU 20V 956 TB92, dos ejes con héli-



Fragata *Augsburg*.

ces de paso variable y velocidad máxima de 30 nudos. El armamento consta de ocho misiles SSM Harpoon, un lanzador óctuple de misiles SAM Sea Sparrow, dos montajes de misiles de defensa de punto RAM, un cañón Oto-Melara de 76 mm, y dos montajes dobles Mk-32 de tubos lanzatorpedos. Embarca dos helicópteros *Westland Sea Lynx*.

La fragata turca *Barbaros* es la primera de las cuatro de su clase. Fue entregada en 1995. Sus dimensiones son 116,7 m de eslora, 14,8 m de manga y 4,3 m de calado; desplaza 3.350 toneladas a plena carga. La propulsión es CODOG con dos turbinas de gas General Electric LM 2500, dos motores diesel MTU 16V 1163 TB83, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima de 32 nudos. El armamento consta de ocho misiles SSM Harpoon, un lanzador óctuple de misiles SAM Sea Sparrow, un cañón FMC de 127 mm, tres montajes CIWS Oerlikon-Contraves de 25 mm y dos montajes triples Mk-32 de tubos lanzatorpedos. Embarca un helicóptero AB-212 con capacidad para lucha antisubmarina y antisuperficie con misiles Sea-Skua. Está preparada para actuar como buque insignia.

Entre los días 11 y 13 de septiembre hicieron escala en el puerto de Cartagena la fragata italiana *Euro* F-575. Pertenece a la clase *Maestrале*, de las que existen ocho en servicio.

Fue entregada en 1984. Sus dimensiones son 122 m de eslora, 12,9 m de manga y 4,6 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, dos motores diesel GMT B 230.20 DVM, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima de 32 nudos. El armamento consta de cuatro misiles SS Teseo Otomat, un lanzador de misiles SAM Albatros, un cañón Oto Melara de 127 mm, dos montajes dobles de cañones Breda de 40 mm, dos montajes triples Mk-32 de tubos lanzatorpedos y dos tubos lanzatorpedos de 533 mm. Tiene cubierta de vuelo para dos helicópteros AB-212 con sonares calables y capacidad de lucha antisubmarina.

Entre los días 10 y 13 de septiembre efectuó escala en Cartagena, permaneciendo fondeado en bahía, el submarino de los Estados Unidos *Jacksonville*. Pertenece a la clase *Los Ángeles* de los que existen sesenta y dos en servicio. Fue entregado en 1981. Sus dimensiones son: 109 m de eslora, 10,1 m de manga y 9,9 m de calado en superficie, con un desplazamiento en inmersión de 6.900 ton. La propulsión es nuclear con un reactor General Electric S6G, dos turbinas, un eje y velocidad máxima en inmersión superior a 30 nudos. Como armamento consta de cuatro tubos lanzatorpedos con capacidad para misiles Tomahawk, Harpoon y torpedos Mk-48.

El submarino participó en el ejercicio TAPON-97 y, a la finalización de éste, en el DYNAMIC MIX.

A. P. P.

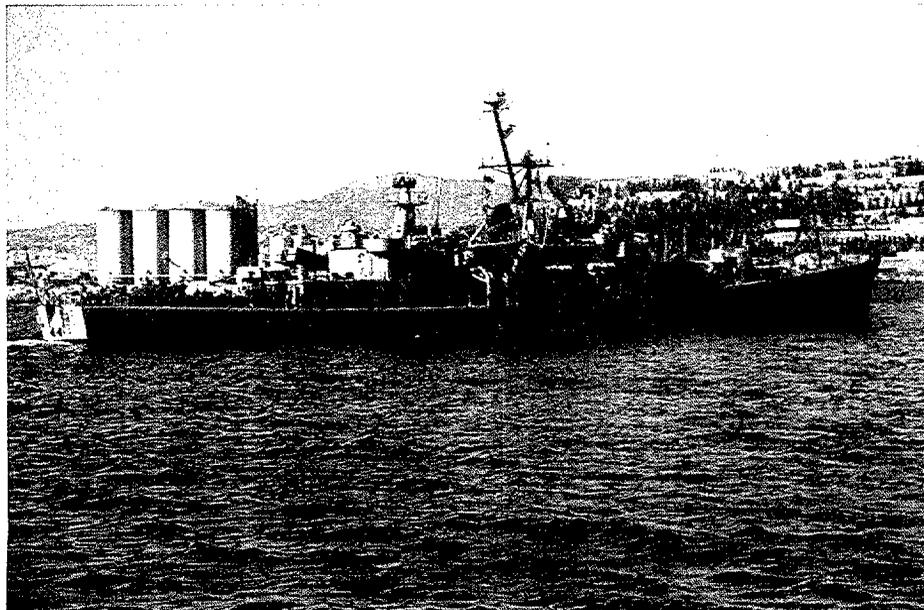
La Coruña

Entre los días 12 y 17 de septiembre hizo escala en el puerto de La Coruña la fragata francesa *Ventose* F-733.

Pertenece a la clase *Floreal*, es la cuarta de las seis de su clase y entró en servicio en 1992. Sus dimensiones son 93,5 m de eslora, 14 m de manga, 4,3 m de calado máximo, y su desplazamiento 2.950 toneladas a plena carga. La propulsión es CODAD con cuatro motores diesel SEMT Pielstick 6PA 6L280, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima de 20 nudos.

El armamento consta de cuatro misiles SS MM 40 Exocet, dos lanzadores dobles Matra Simbad de misiles SAM Mistral, un cañón DCN de 100 mm, y dos ametralladoras GIAT de 20 mm. Tiene capacidad para un helicóptero de tipo medio. El buque está diseñado para operaciones de baja intensidad y con especificaciones de buque mercante.

Entre los días 11 al 14 de septiembre efectuó escala la fragata noruega *Bergen* F-301. Es la segunda de las cinco de la clase *Oslo* y entró en servicio en 1967. Sus dimensiones son 96,6 m de eslora, 11,2 m de manga, 5,5 m de calado máximo, y su desplazamiento 1.745 toneladas a plena carga. La propulsión es de vapor con dos calderas Babcock & Wilcox, una turbina De Laval, un eje y velocidad de 25 nudos.



Fragata *Bergen*.

El armamento consta de cuatro misiles SS Penguin, un lanzador óctuple de misiles SAM Sea Sparrow, un montaje doble de 76 mm, un cañón Bofors de 40 mm, dos ametralladoras Rheinmetall de 20 mm, dos montajes triples Mk-32 de tubos lanzatorpedos para torpedos Mk-46 y un mortero AS Kongsberg Terne III.

Entre los días 14 al 16 de septiembre efectuó escala el buque de apoyo submarino de los Países Bajos *Mercur* A-900. Entró en servicio en 1987. Sus dimensiones son 64,8 m de manga, 12 m de eslora y 4,3 m de calado; desplaza 1.400 toneladas a plena carga. La propulsión es diesel con dos motores Brons 61 20/27, dos ejes y velocidad máxima de 14 nudos. Como armamento lleva dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm, un montaje triple lanzatorpedos de 324 mm y un tubo lanzatorpedos de 533 mm bajo la línea de flotación. El buque está preparado para lanzamiento de torpedos de ejercicio e investigación, y cuenta con talleres para su mantenimiento y puesta a punto.

A. P. P.

Málaga

Entre los días 8 y 12 de septiembre ha efectuado escala en el puerto de Málaga el buque de aprovisionamiento de la Marina británica *Fort Victoria* A-387.

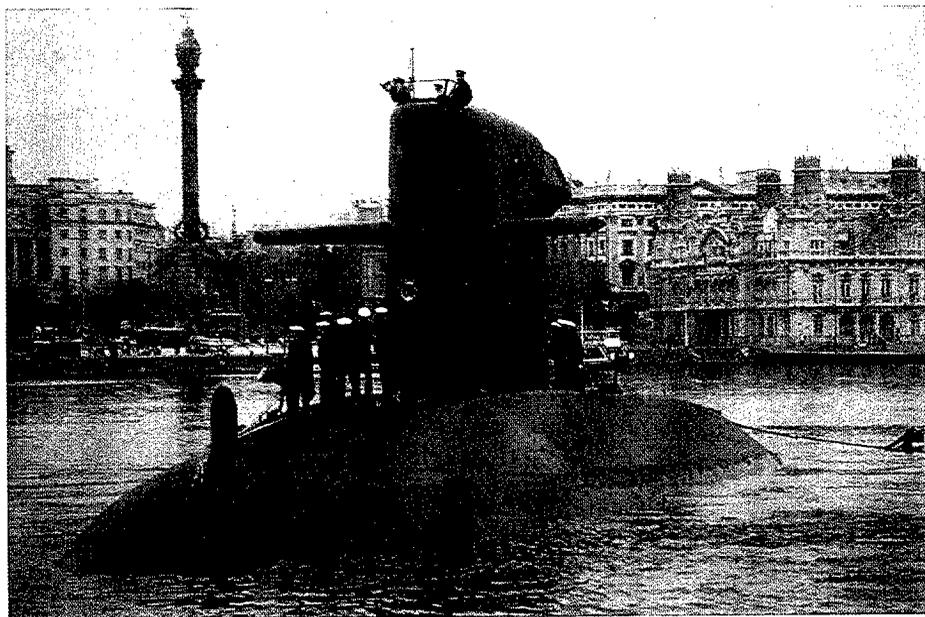
Es el primero de los dos buques de su clase. Fue entregado en 1994. Sus dimensiones son de 203,5 m de eslora, 30,4 m de manga, 9,8 m de calado y desplazamiento de 32.000 toneladas a plena carga. La propulsión es de dos motores diesel Crossley SEMT Pielstick 16 PC2.6V400, dos ejes y 20 nudos de velocidad máxima. Como armamento lleva cuatro ametralladoras de 30 mm, y está preparado para montar dos sistemas CIWS Goalkeeper. Tiene capacidad para cinco helicópteros *Westland Sea King* o *Merlin*. A la finalización de su estancia en Málaga se integró en las maniobras TAPON-97 como parte del TG del portaaviones *Invincible*.

Entre los días 10 a 14 de septiembre escala la fragata *Nicholas* FFG-47 y el destructor *Thorn* DD-988 de la Marina de Estados Unidos, y del 19 al 23 la fragata *Taylor* FFG-50.

Las fragatas *Nicholas* y *Taylor* pertenecen a la clase *Oliver Hazard Perry* de las que existen cincuenta y una unidades en servicio. Fueron entregadas en 1984.

El destructor *Thorn* pertenece a la clase *Spruance*, de los que existen treinta y uno en servicio.

Entre los días 14 y 17 de septiembre hicieron escala en Málaga el submarino de la Marina de los Países Bajos *Zeeleeuw* S-803. Pertenece a la clase *Walrus* de los que existen cuatro en servicio. Fue entregado en 1990. Sus dimensiones son 67,7 m de eslora, 8,4 m de manga y 6,6 m de calado en superficie. Desplaza 2.800 toneladas en inmersión. La propulsión es diesel-



Submarino Zeeleuw. (Foto: C. Busquets).

eléctrica con tres motores diesel SEMT Pielstick 12 PA4 200 VG, tres alternadores, un eje con hélice de siete palas, y velocidad máxima de 20 nudos en inmersión. Como armamento tiene capacidad para misiles SSM Sub-Harpoon y cuatro tubos lanzatorpedos Mk-48 Mod. 4.

Del 16 al 19 efectuó escala una flotilla de los Países Bajos compuesta por las fragatas *De Ruyter* F-806, *Van Speijk* F-828, *Tjerk Hiddes* F-830 y el buque de aprovisionamiento *Amsterdam* A-836.

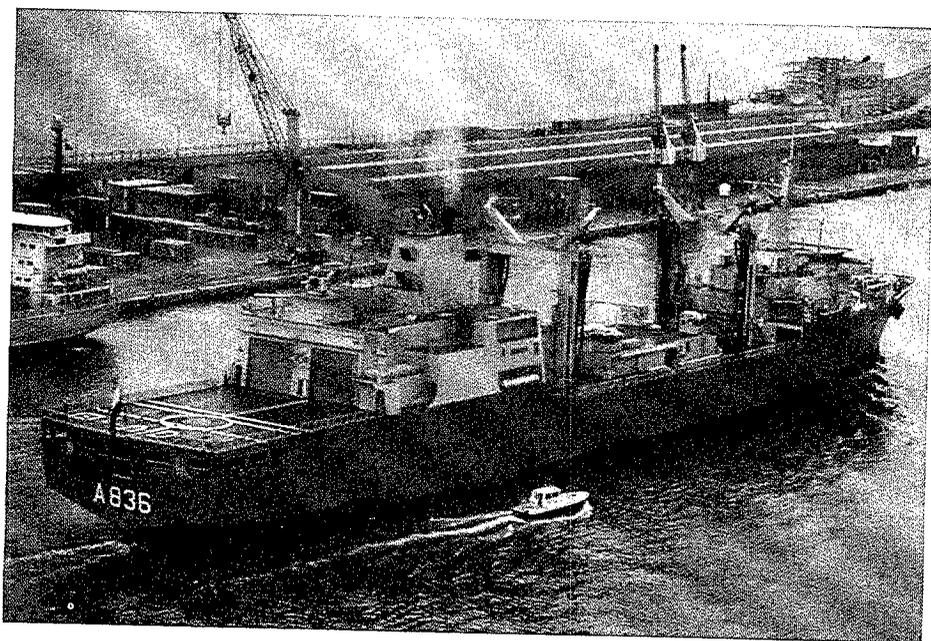
La *De Ruyter* pertenece a la clase *Tromp*, de las que existen dos en servicio. Sus dimensiones son 138,4 m de eslora, 14,8 m de manga y 4,6 m de calado máximo; desplaza 4.300 toneladas a plena carga. La propulsión es CODOG con dos turbinas de gas RR Olympus TM3B y dos turbinas de gas RR Tyne RM 1C, dos ejes y velocidad máxima de 30 nudos. El armamento consta de ocho misiles SSM Harpoon, un lanzador de misiles SAM Standard SM-1MR, un lanzador óctuple de misiles SAM Sea Sparrow, un montaje doble de cañones Bofors de 120 mm, un sistema CIWS Goalkeeper de 30 mm, dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm y dos montajes triples Mk-32 para torpedos Mk-46. Embarca un helicóptero *Westland* SH-14B *Lynx*. El buque está preparado para actuar como buque insignia.

Las fragatas *Tjerk Hiddes* y *Van Speijk* pertenecen a la clase *Karel Doorman*, de las que existen ocho en servicio. Fueron entregadas en 1992 y 1995. Sus

dimensiones son 122,3 m de eslora, 14,4 m de manga y 4,3 m de calado máximo; desplazan 3.320 toneladas a plena carga. La propulsión es CODOG con dos turbinas de gas RR Spey SM1C y dos motores diesel Stork-Wärtsilä 12SW280, dos ejes con hélices de paso variable y velocidad máxima de 30 nudos. El armamento consta de ocho misiles SSM Harpoon, un lanzador vertical de 16 misiles SAM Sea Sparrow, un cañón Oto Melara de 76 mm, un sistema CIWS Goalkeeper de 30 mm, dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm y dos montajes dobles Mk-32 para torpedos Mk-46. Embarcan un helicóptero *Westland SH-14B Lynx*.

El buque de aprovisionamiento *Amsterdam* es el único de su clase y ha sido construido en cooperación con la Empresa Nacional «Bazán», siendo de diseño similar al español *Patiño*. Sus dimensiones son 166 m de eslora, 22 m de manga y 8 m de calado máximo; desplaza 17.040 toneladas a plena carga. La propulsión es diesel con dos motores MAN 16V 40/45, un eje con hélice de paso variable y velocidad máxima de 20 nudos. El armamento consta de un sistema CIWS Goalkeeper de 30 mm y dos ametralladoras Oerlikon de 20 mm. Tiene capacidad para cuatro helicópteros *Westland SH-14B Lynx* o dos de tipo medio. Su capacidad de carga es de 6.700 ton de fuel F-76, 1.600 toneladas de combustible de aviación JP-5 y 500 toneladas de carga sólida. Dispone de cuatro estaciones de aprovisionamiento por el costado, una por la popa y tiene capacidad VERTREP.

A. P. P.



Buque de aprovisionamiento *Amsterdam*. (Foto: C. Busquets).

Palma

Entre los días 12 y 17 de septiembre hizo escala en el puerto de Palma el patrullero de los Estados Unidos *Cyclone* PC-1.

Es el primero de su clase, de los que existen trece en servicio. Fue entregado en 1993. Sus principales características son 52 m de eslora, 7,6 m de manga, 2,2 m de calado y desplazamiento de 328 toneladas a plena carga. La propulsión es cuatro motores diesel Paxman Valenta 16RP200CM, cuatro ejes y velocidad máxima de 35 nudos.

Como armamento lleva un lanzador séxtuple de misiles SAM Stinger, dos ametralladoras de 25 mm, dos ametralladoras de 12,7 mm y dos de 7,62 mm. Está preparado para actuar como apoyo a unidades de operaciones especiales SEAL.

Entre los días 12 y 25 de septiembre hicieron escala los buques *Stephen W. Pless* y *John P. Bobo*. Ambos pertenecen al escuadrón núm. 1 del programa MPS (*Maritime Prepositioning Ships*) de la Marina estadounidense. Contienen equipo para apoyo a una brigada de Infantería de Marina.

El *Stephen W. Pless* tiene 250 m de eslora, 32 m de manga y 9,8 m de calado, su desplazamiento es de 48.700 toneladas a plena carga. La propulsión es de vapor con dos calderas y turbinas, un eje y velocidad máxima de 20 nudos.

El *John P. Bobo* tiene 205 m de eslora, 32 m de manga y 9 m de calado, su desplazamiento es de 44.330 toneladas a plena carga. La propulsión es de dos motores diesel Stork Werkspoor 16TM410, un eje y velocidad máxima de 18 nudos.

A. P. P.

Rota

Entre los días 11 y 13 de septiembre ha efectuado escala en el puerto de Rota la fragata turca *Kocatepe* F-252 (ex *Reasoner*). Perteneció a la clase *Knox*, de las que existen ocho en servicio en la Marina turca.

Fue entregada en 1971 y en 1993 a Turquía. El buque participó en el ejercicio TAPON-97 y a la finalización atracó en Rota entre el 22 y el 24 de septiembre.

Entre los días 8 y 13 de septiembre hizo escala el crucero *Thomas S. Gates* CG-51 de la Marina de Estados Unidos, con motivo de su participación en el ejercicio TAPON-97.

Perteneció a la clase *Ticonderoga*, de los que existen veintisiete unidades en servicio. Fue entregado en 1987.

A. P. P.

Santander

Entre los días 26 y 30 de septiembre hizo escala en el puerto de Palma el patrullero estadounidense *Thunderbolt* PC-12.

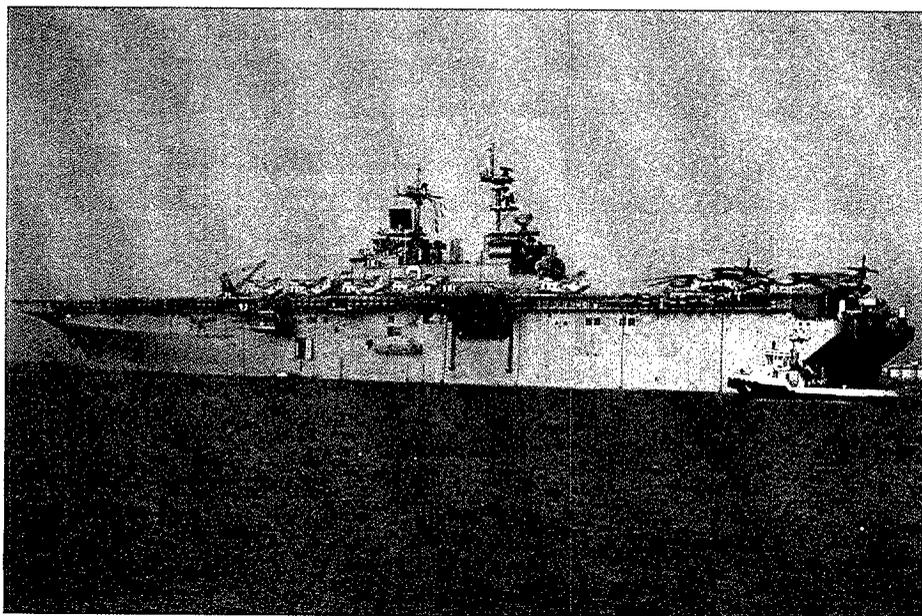
Pertenece a la clase *Cyclone* y es el duodécimo de los trece en servicio. Fue entregado en 1995.

A. P. P.

Valencia

Entre los días 6 y 14 de septiembre hizo escala en el puerto de Valencia el buque de asalto anfibio de Estados Unidos *Kearsage* LHD-3. (Véase detalles informativos en el apartado dedicado a su visita a Barcelona.)

A. P. P.



LHD-3 *Kearsage*.

Vigo

Entre los días 19 y 22 de septiembre hizo escala en el puerto de Vigo el patrullero de la Marina francesa *Sterne* P-680. Fue entregado en 1980. Sus principales características son 49 m de eslora, 7,5 m de manga, 2,8 m de calado y desplazamiento de 380 toneladas a plena carga. La propulsión es diesel

con dos motores SACM 195 V12 CZSHR, dos ejes y velocidad máxima de 20 nudos.

Como armamento lleva dos ametralladoras de 12,7 mm. Sus misiones principales son la de vigilancia de pesca, vigilancia marítima, antipolución y SAR. Participa habitualmente en la campaña anual del bonito como apoyo y vigilancia a los pesqueros franceses implicados.

Entre el 16 y 22 de septiembre el patrullero británico *Guernsey* P-297. Es el tercero de la clase *Island*, de los que existen seis en servicio. Fue entregado en 1977. Sus principales características son 59,5 m de eslora, 11 m de manga, 4,5 m de calado y desplazamiento de 1.260 toneladas a plena carga. La propulsión es diesel con dos motores Ruston 12RKC, un eje y velocidad máxima de 16 nudos. Como armamento llevan un cañón Bofors de 40 mm, una ametralladora Oerlikon de 30 mm y dos ametralladoras MG de 7,62 mm. Su misión principal es la de vigilancia de pesca.

A. P. P.

Disposiciones oficiales

La Orden de 12 de septiembre de 1997, del Ministerio del Interior, modifica determinados aspectos de la de 24 de febrero de 1994, en lo que se refiere a los modelos de licencias, autorizaciones, tarjetas y guías de pertenencia que serán utilizadas para documentar las diversas clases de armas.

G. Y.



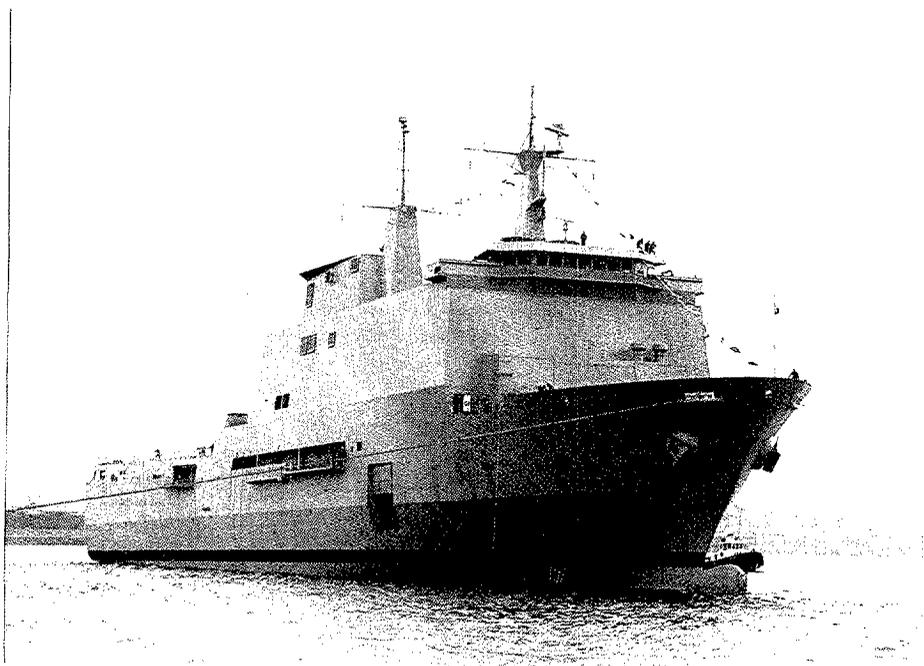
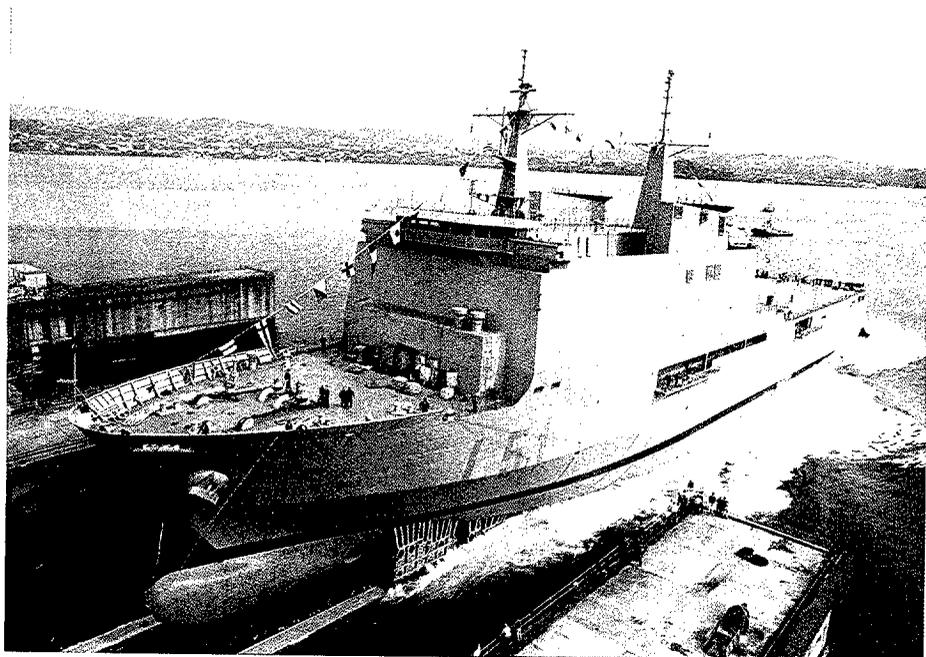
Botadura del buque anfibio «Galicia»

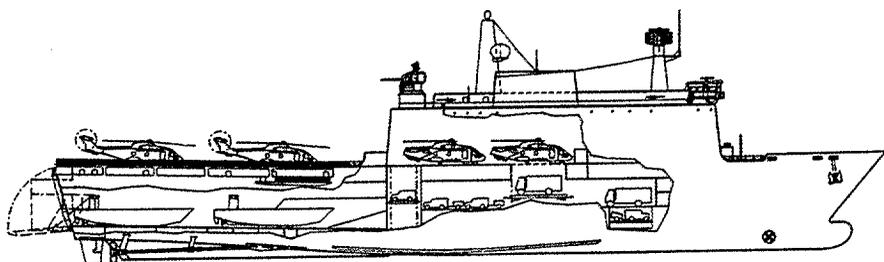
El pasado 21 de julio se realizó, sin el ceremonial habitual, la botadura del buque anfibio *Galicia* (L-51) en la factoría ferrolana de la Empresa Nacional «Bazán».

El buque, cuya clasificación corresponde a las siglas ATS/LPD (transporte de ataque/plataforma-dique de desembarco), es el desarrollo de un proyecto iniciado conjuntamente en 1990 con los Países Bajos, con los que se firmó un acuerdo de colaboración en 1994.

Por acuerdo del Consejo de Ministros del 9 de mayo se aprobó la construcción de una segunda unidad, básicamente similar, que está previsto comenzar en 1998 para ser entregada en el 2000.

La unidad holandesa, que lleva el nombre de *Rotterdam*, mojó su quilla por primera vez el 22 de febrero de 1997, adelantándose así a la nuestra en cinco meses.





Esquema del *Galicia* (Empresa Nacional «Bazán»).

La construcción del *Galicia* se inició en mayo de 1995 con el corte de las primeras planchas de acero; en octubre comenzó la prefabricación de bloques y en febrero de 1996 se inició la fabricación de módulos de acuerdo con el sistema de construcción integrada. La puesta de quilla se realizó el 31 de mayo de 1996.

Características principales: eslora total, 160 m; eslora entre perpendiculares, 142 m; manga, 25 m; puntal, 16,8 m; calado máximo, 6,4 m; desplazamiento, 13.815 toneladas; autonomía, 6.000 (12 nudos).

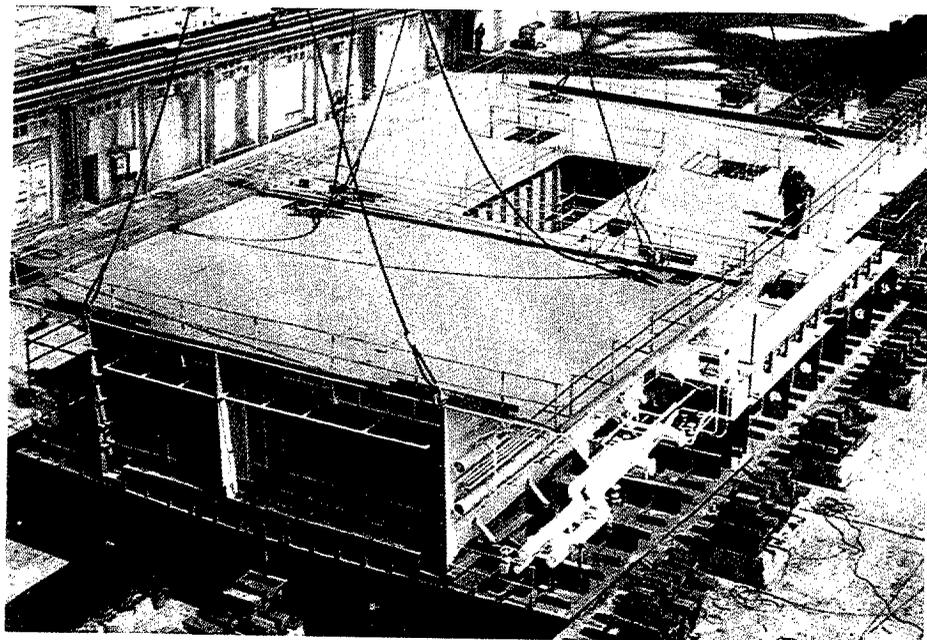
Materiales empleados: número de bloques, 69; peso medio en bloques, 73,5 toneladas; toneladas acero casco, 4.697; metros cable, 275.000; metros de tuberías, 70.600; pintura, 170 toneladas.

Misiones

Las misiones más significativas del buque son las siguientes:

- Participación en operaciones anfibas, transportando y desembarcando tropas, vehículos y carros de combate.
- Plataforma de helicópteros en operaciones de guerra antisubmarina.
- Apoyo logístico para operaciones de guerra contra minas.
- Apoyo quirúrgico y médico en operaciones anfibas.
- Proporcionar medios para la evacuación de heridos y coordinar operaciones de ayuda en zonas afectadas por catástrofes.

Para cumplir las misiones descritas, el buque responde al concepto de «carga equilibrada». El principio fundamental de este concepto es combinar en un solo casco las capacidades de transporte de tropas, carga, barcasas de desembarco y vehículos, incluyendo carros de combate.



Galicia. Módulo en construcción (Empresa Nacional «Bazán»).

Para ello el buque dispone de un dique inundable en la zona de popa, de 59 x 15 m y de cubiertas para vehículos, bodegas para la carga y alojamiento de la fuerza de desembarco.

El dique tiene una capacidad para transportar cuatro barcasas del tipo LCM 8. En los dos garajes se pueden establecer diferentes configuraciones de vehículos.

Sobre el dique, la cubierta de vuelo, de dimensiones 58 x 25 m, permite operar dos helicópteros simultáneamente. Asimismo puede operar un avión de despegue vertical sobre esta cubierta en caso de emergencia. A proa de la cubierta de vuelo está situado el hangar, de dimensiones 35 x 15 m, con capacidad para cuatro helicópteros de tipo pesado o seis del tipo medio.

Operaciones, sensores y armas

El sistema de combate está constituido por sensores, radares, sistemas de mando y control, sistemas de comunicaciones y de armas. Dispone de equipos de navegación, incluyendo GPS, astronómico, sondador, dos giroscópicas y una corredera. También lleva una instalación de distribución de señal de televisión y radio para el circuito de entretenimiento y recreo; las comunicaciones interiores se efectúan por teléfonos automáticos y autoexcitados; cuenta

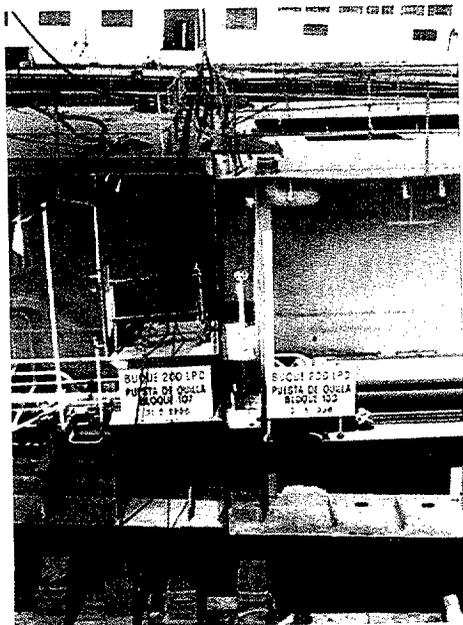
además con una estación meteorológica y un circuito cerrado de televisión independiente para vigilancia de la cubierta de vuelo, dique y control de aproximación de embarcaciones y aeronaves.

El puente de gobierno, con el local de derrota, el centro de información de combate y el centro de operaciones anfibas configurarán los principales locales operativos a bordo de esta unidad.

Las comunicaciones exteriores, centralizadas en los compartimentos de radio principal, auxiliar y emergencia se pueden realizar por medio de los equipos de HF, MF, LF, VHF, UHF y SHF. Los equipos de comunicaciones se complementan con los sistemas criptográficos y de trata-



Módulo en construcción. LPD *Galicia* (Empresa Nacional «Bazán»).

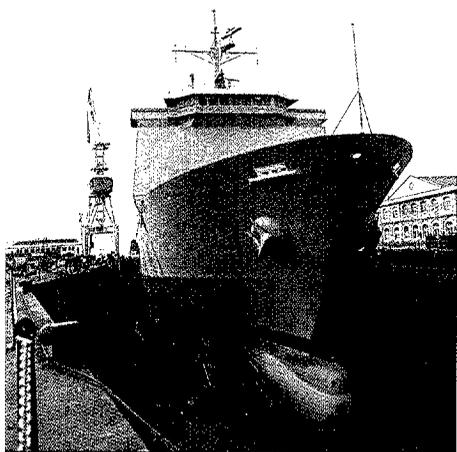


Puerta de quilla de los bloques 103 y 107 (Empresa Nacional «Bazán»).

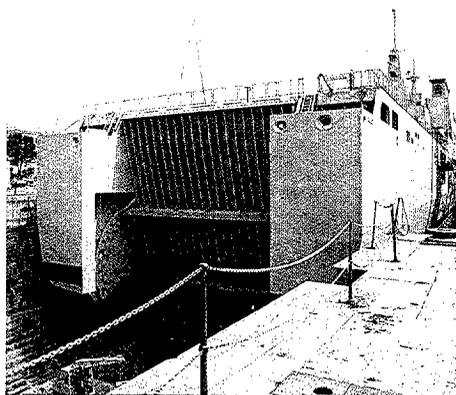
miento de mensajes y otros tales como el *facsimilar*.

Se destacan como sensores principales de esta unidad los siguientes:

- Radar de exploración de superficie y navegación.
- Radar de exploración aérea.
- Radar de control de helicópteros.
- Sistema de contramedidas Aldebarán.
- Sistema Tacan.
- Con relación a las armas debemos mencionar: dos ametralladoras Oerlikon 20 mm, seis lanzachaff, armas portátiles, bombetas antibu-ceador y bengalas, la posibilidad de instalación de un cañón múltiple Meroka y disponibilidad del buque para operar con cuatro helicópteros con torpedos.



Vista de proa (Foto: Justo Gimena).



Vista de popa (Foto: Justo Gimena).

Energía, propulsión y control de averías

La instalación propulsora consiste en dos plantas, cada una de ellas compuesta de:

- Dos motores diesel Bazán Caterpillar 3612 Vee, con una potencia unitaria de 4,60 kW y un motor eléctrico de 500 kW, todos ellos acoplados a un engranaje reductor que mueve una línea de ejes accionando una hélice de paso controlable de 5 palas y de 4 m de diámetro.

El buque cuenta además con un empujador transversal de proa, compuesto por una hélice de paso fijo, movida por un motor eléctrico de velocidad variable, con una potencia de 1.250 kW.

Las operaciones de navegación del buque, incluyendo las velocidades de crucero y máxima, se cubren con los motores diesel, mientras que los motores eléctricos y el empujador de proa están previstos para utilizarlos en operaciones anfibas y para maniobras.

La energía eléctrica del buque está producida por cuatro generadores con motores diesel Bazán-Man 2027, 18V, con una potencia unitaria de 1.600 kW, conectados a un cuadro eléctrico principal, con sus secciones correspondientes.

Para el control y vigilancia de la instalación propulsora, generación y distribución de energía eléctrica, equipos y sistemas auxiliares del buque y sistema de control de averías, el buque está dotado con un sistema de control y supervisión, formado por una red de transmisión de datos que

conecta los equipos y sistemas del buque con los centros operativos de control, proporcionando así al operador toda la información precisa para poder realizar el control de una forma simple y segura. De esta forma los equipos y sistemas del buque se operan normalmente desde la cámara de control central.

Con el fin de situar el buque en las condiciones idóneas para las operaciones anfibas, se dispone de un sistema de lastre con capacidad de control en tres modos (automático/semiautomático/manual) que permite alcanzar las condiciones de calado del buque necesarias, inundar/achicar el dique y mantener las condiciones de asiento y escora en él dentro de unos límites precisos.

El buque, asimismo, cuenta con los puestos operativos del puente de navegación, control del dique, central de seguridad interior y estación de control de vuelo.

Dispone de un sistema de desmagnetización, dos trozos de seguridad interior, dos estaciones de descontaminación para emergencia nuclear, biológica o química, tres estaciones de espuma.

El buque tiene talleres de máquinas, electricidad y armas, buceo, helicópteros, soldadura y de fuerza de desembarco.

Pañoles y bodegas

En el buque existen 42 pañoles generales y 16 de munición, donde se estarán los elementos necesarios para la vida a bordo, así como las municiones tanto para las armas propias del buque como las que corresponde a las fuerzas de desembarco. Dispone asimismo de locales refrigerados para el almacenamiento de víveres (dos locales para congelados, uno para lácteos, uno para patatas, uno para vegetales y uno para harinas).

Las capacidades de carga de los distintos pañoles es la siguiente: munición, 180 toneladas; repuestos, 24 toneladas; suministros médicos, 12 toneladas; víveres, 150 toneladas; agua dulce, 180 toneladas; sonoboyas, 25 toneladas.

Para la manipulación de la carga y vehículos se dispone de cuatro ascensores: uno de 4 toneladas, dos de 7,5 toneladas y uno de 25 toneladas.

Dotación y habitabilidad

La capacidad de alojamiento del buque alcanza un total de 793 plazas, incluyendo almirante del mando anfibia y comandantes del buque y de la fuerza de desembarco, según la siguiente distribución: dotación, 178; UNAEM (Unidad Aérea), 30; grupo naval de playa, 18; estado mayor, 24; fuerza de desembarco, 543; total, 793.

Independientemente de lo anterior, se podrán embarcar durante 24 horas 150 personas (sobrecarga de 150 personas).

Los oficiales se alojan en camarotes de 1 ó 2 plazas, los suboficiales en camareras de 2, 4 ó 6 plazas, siendo las de 6 plazas para la fuerza de desembarco.

Los cabos 1.º y marinería en camareras y sollados de 6 a 36 personas; cada categoría tiene su propio comedor o sala de recreo con repostería y barra cantina; para uso general el buque dispone de sala de estudio y gimnasio. También existen locales para cartería, peluquería, tienda y lavandería. La cocina es única, así como la panadería, para elaborar un menú idéntico para toda la dotación. El buque dispone de lavaplatos, compactador de basuras y local almacén de las mismas. Cuenta con un área de locales médicos compuesta por una enfermería/UCI para 10 plazas, zona de aislamiento para dos plazas, salas de consulta, radiología, farmacia, odontología, quirófanos, de esterilización, laboratorio, etc.

A bordo hay 12 oficinas, dotadas con un sistema de gestión de datos para controlar asuntos de personal, económicos, logísticos y de mantenimiento, una de ellas podrá ser utilizada como local de usos múltiples, pudiendo emplearse en diversas funciones, como, por ejemplo, actos religiosos.

Embarcaciones menores y seguridad

Cuenta con dos embarcaciones semirrígidas, RIB, con velocidad de hasta 45 nudos.

El número de plazas disponibles en balsas salvavidas está calculado para el 160 por 100 del personal embarcado, incluyendo las posibles 150 personas de sobrecarga.

Se disponen de equipos de respiración de escape para el personal de dotación y 100 por 100 del personal de transporte.

El buque va provisto de una grúa de 25 toneladas y otra de 2,5 toneladas para el manejo de carga y de las RIB's.

Existen controles automáticos/manuales, remoto/locales para la prevención de incendios, inundaciones y averías.

T. T.



El nombre.—Éste es el séptimo buque de nuestra Armada que lleva el nombre de la región tan ligada a su historia.

El primer *Galicia* fue un navío de 74 cañones, el primero de los construidos en los astilleros de La Graña; botado en 1731, formó en la escuadra del marqués de Mari y en la de Cornejo, también en la del inmortal Blas de Lezo cuando en 1742 el almirante inglés Vernon intentó apoderarse de Cartagena de Poniente.

El segundo fue también un navío de 74 cañones, botado en La Habana en 1750 y que tras muchas campañas fue excluido en La Carraca en 1797.

El tercer fue un cañonero, al que curiosamente se clasificó de crucero-torpedero (540 toneladas) construido en 1891.

El cuarto fue el remolcador en que ganó la Laureada de San Fernando el entonces alférez de navío don Federico Sánchez-Barcáiztegui, por el hundimiento del submarino *B-6*. Había sido adquirido por la Armada en 1922, construido en Inglaterra por Crichton & Co. en 1918 y en la Armada británica llevó el nombre de *St. Clement*. El álbum de Jane's de 1941 dice que: «... aunque este buque lleva el mismo nombre que un crucero descrito en páginas precedentes, no le ha sido cambiado». A pesar de su tradicional exactitud, en esta ocasión creo se equivocó, pues el nombre de *Galicia* se le dio al crucero en 1939, cuando el remolcador no figuraba ya en las listas de la Armada.

El quinto fue botado con el nombre de *Príncipe Alfonso* en 1925; en 1931 se le cambió por el de *Libertad*, y en 1939, como ya dijimos, tomó el de *Galicia*. Fue, como los otros dos de su serie, un magnífico crucero de 7.400 toneladas, ocho cañones de 152 mm, 12 tubos lanzatorpedos... A su bordo partió Alfonso XIII de Cartagena y fue insignia de la flota republicana.

El sexto fue el LSD cedido por los Estados Unidos (ex *USS San Marcos*) y al que tanto rendimiento sacamos entre 1971 y 1987.

Y el séptimo es el hermoso buque anfibio que hemos descrito.

J. B. N.

EXTRANJERO

Argentina

Adquisición de aviones «Orion».—La Marina de los Estados Unidos venderá a la Armada argentina seis aviones de reconocimiento marítimo *Orion* P-3, cuya autonomía de hasta 24 horas les permite cubrir en una sola misión toda la costa argentina y hacer frente a las actividades fraudulentas de contrabando y pesca ilegal. Para ello, antes de viajar hacia Argentina deberán sufrir una puesta a punto, ya que actualmente se encuentran estacionados en el desierto de Mont Davis, en Arizona. Para reforzar la misión anterior, en la base aeronaval de Punta Indio tuvo lugar la entrega a la Armada del primero de los cuatro aviones *Beechcraft Super King Air* B 200, acondicionados y equipados para la vigilancia del mar territorial argentino. Estos aviones podrán comunicarse con los pesqueros, y para el rescate de náufragos dispondrán de balsas salvavidas eyectables.



Australia

Botadura de un cazaminas.—El HMAS *Huon*, primero de una serie de seis cazaminas, fue botado el pasado mes de julio en los astilleros de Intermarine de Australian Defence Industries. El buque tiene previsto iniciar sus pruebas de mar a comienzos de 1998, para ser entregado definitivamente en diciembre de ese mismo año. El *Huon* pertenece a la clase *Gaeta*, de diseño italiano, aunque con ligeras modificaciones, dado que su ámbito de actuación será muy diferente al Mediterráneo. Con el casco realizado en GRP, su desplazamiento es de 720 toneladas a plena carga.

Brasil

La fuerza submarina cumple 83 años.—La *Força de Submarinos* de la Marina brasileña ha celebrado sus 83 años de existencia. Creada en 1914 como *Flotilha de Sumersiveis*, al incorporar sus tres primeras unidades, los F-1, F-2 y F-3, la fuerza de submarinos ha servido a la flota no sólo como un medio de disuasión eficaz, sino también como el principal instrumento de adiestramiento A/S de sus buques, aeronaves y unidades de buceo. En 1997 la Marina brasileña ha presentado un proyecto de investigación nuclear con vistas a construir un submarino, propulsado por un reactor cien por cien nacional, en el año 2006. Este proyecto ha sido desarrollado por 19 universidades y unas 400 empresas privadas en el Centro Experimental Aramar de São Paulo, con un costo de 700 millones de dólares. El actual ministro de Marina, Mauro Cesar Pereira, considera este proyecto como la prioridad principal de la fuerza submarina brasileña, y acorde con su lema «Usque ad Sub Acquam Nauta Sum».

Chile

Dos nuevos patrulleros lanzamisiles.—El pasado mes de agosto, en el curso de una ceremonia a la que asistió su comandante en jefe, almirante Jorge Martínez Busch, la Marina chilena recibió en Hamburgo dos patrulleros lanzamisiles procedentes de la Marina alemana.

Los buques pertenecen a la clase *Tiger* o *Tipo 148*, de 47 metros de eslora y 264 toneladas de desplazamiento, capaces de dar 36 nudos. Su armamento está compuesto por un cañón de 76 mm y cuatro misiles Exocet, habiendo sido construidos entre 1972 y 1975, junto con otras 18 más de la misma clase, que están siendo transferidas en los últimos dos años. Los patrulleros recibirán los nombres de *Riquelme* y *Serrano*, héroes del combate naval de Iquique, en la guerra del Pacífico. El almirante Martínez, al término de la ceremonia, destacó que era la primera vez que Chile adquiriría este tipo de buques en Alemania, ya

que anteriormente lo había hecho en Francia e Israel, y que posiblemente se adquirieran otros dos por un importe total de 15 millones de dólares.

China

Problemas con los submarinos clase «Kilo».—La Marina china sufre serias dificultades para conseguir que sus nuevos submarinos clase *Kilo*, o Proyecto 877EKM, estén operativos. Los problemas se deben a los calentamientos que sufren sus baterías, diseñadas para aguas mucho más frías. Este inconveniente, que ya había experimentado la Marina india, se solventó instalando baterías nacionales con un alto costo. Irán, que tiene un problema similar con las cálidas aguas del Golfo, ha resuelto parcialmente su problema reduciendo el tiempo de carga de snorkel. Los dos próximos submarinos, adquiridos por China en Rusia Proyecto 636, tienen prevista su entrega en noviembre de 1997 y a finales de 1998.

Estados Unidos

Entra en servicio el «Seawolf».—El submarino nuclear de ataque *Seawolf*, primero de su serie, entró en servicio el pasado mes de julio. El buque, construido con tecnología furtiva (*stealth*), desplaza 9.150 toneladas en inmersión y 8.300 en superficie, puede destruir cualquier tipo de blanco en el 75 por 100 de la superficie terrestre, gracias a sus misiles de crucero Tomahawk. El *Seawolf* encabeza una serie de sólo tres unidades, dado que su costo de 300.000 millones de pesetas se consideró demasiado elevado para proseguir con la construcción de más de esta clase. Su capacidad ofensiva es muy superior a la clase *Los Angeles*, contando entre otros con doble número de tubos lanzatorpedos y pudiendo estibar un número de armas superior en un 30 por 100 al de la clase 688.

Filipinas

Entran en servicio tres patrulleros.—La Marina británica oficialmente dio de baja el pasado 1 de agosto a los tres últimos patrulleros asignados a la antigua colonia de Hong Kong. Tres días más tarde, en Manila, los tres buques causaron alta en la lista oficial de buques de la Marina filipina con los nombres de *Emilio Jacinto* (ex *Peacock*), *Apollinario Mabini*, (ex *Plover*) y *Artemio Ricarte* (ex *Starling*). Los dos primeros rememoran los nombres de líderes independentistas y el tercero el del primer jefe del Estado Mayor de las FAS filipinas. La venta de los buques se hizo al precio simbólico 1.500 millones de pesetas. El vicealmirante Eduardo Santos FOIC (*Flag Officer In Command*),

en su discurso de recepción de los buques, dijo que éstos cubrirían un período de transición mientras la Marina filipina adquiría buques más modernos y capaces para poder realizar un mayor número de misiones y cometidos.

India

Portaaviones para la India.—El jefe del Estado Mayor de la Marina india, vicealmirante Sushil Kumar, dijo el pasado 19 de julio que la Marina india iniciaría la construcción en astilleros locales de un buque de defensa aérea (ADS) de 24.000 toneladas para reemplazar al portaaviones *Vikrant*, que ha sido dado de baja este año. El buque, con un costo estimado de 475 millones de dólares, sería construido en los astilleros de Cochin, y llevaría aviones *Harrier* VSTOL, helicópteros A/S *Sea King* y *Kamov Ka-27 Helix*, y una combinación no especificada de misiles superficie-aire. El único portaaviones que le queda, el *Viraat*, está sometido a una gran carena que permitirá prolongar su vida operativa hasta el año 2012.



Adquisición de aviones de patrulla marítima.—La Marina india ha iniciado conversaciones con la de los Estados Unidos para la adquisición de aviones de patrulla marítima (APM) P-3C, en una versión similar a la de los APM adquiridos por Pakistán el pasado año. Los Estados Unidos consideran esta venta como parte de su política de no favorecer en exclusiva a una de estas dos naciones. La India pretende con esta adquisición reemplazar sus cinco anticuados IL-38, de fabricación rusa, adquiridos a comienzos de los años 80.



Programa naval.—El gobierno indio ha lanzado un ambicioso programa naval para reemplazar las unidades ya anticuadas y evitar así una disminución de su fuerza naval. El programa incluye la construcción de tres fragatas clase 1135, con especificaciones nacionales y dos submarinos clase *Kilo* o Proyecto 877EKM mejorado. Además se adquirirán dos aviones *Harrier* GRT MkIV de adiestramiento a la Marina británica, mientras continúan las negociaciones para modernizar su flotilla de 17 *Sea Harrier* con una inversión de 30.000 millones de pesetas. Simultáneamente se ha autorizado la construcción en los astilleros Mazagon de Bombay de dos submarinos alemanes Tipo 209/1500, con propulsión AIP, que deberán entrar en servicio dentro de cuatro años. A medio plazo y en el año 2002 deben iniciarse los Proyectos 17 y 18, que se refieren respectivamente a la construcción de seis fragatas y cuatro submarinos. Además de todo lo anterior, el gobierno indio espera comenzar ese mismo año la construcción del portaaviones de 24.000 toneladas.

Irlanda

Primeras mujeres oficiales.—El ministro de Defensa irlandés entregó el pasado mes de septiembre los despachos de alférez de navío a las señoritas Roberta O'Brien y Orlaith Gallagher, tras superar dos años de estudios y las correspondientes prácticas en la mar; con ello el Naval Service ofrece ahora igualdad de oportunidades a ambos sexos, en todos los escalones. Actualmente hay nueve mujeres marineras profesionales y las dos oficiales. Sus principales cometidos son la protección pesquera y la lucha contra el contrabando y el tráfico de droga. Los oficiales de marina irlandeses suelen permanecer en la mar una media de 180 días al año en condiciones muy duras, dada la adversa meteorología, en comisiones de 21 días de duración.

Kuwait

Programa naval.—Tres de los ocho patrulleros clase P-37BRL encargados por el gobierno de Kuwait a los astilleros franceses de Cherburgo CMN, se encuentran ya a flote, estando prevista su entrada en servicio para 1998, pero la marina kuwaití encuentra dificultades para completar sus dotaciones. Los buques, de 42 metros de eslora y por un valor total de 75.000 millones de pesetas, llevarán los nombres de los patrulleros hundidos durante la guerra con Irak. Aunque la dotación necesaria para cada patrullero es de 30 hombres, el total de personas necesarios para operarlos y mantenerlos se eleva a 800, cifra respetable en una Marina que no alcanza los 2.000, la mayoría de reemplazo y con un bajo nivel de instrucción marinera. Esta serie de patrulleros montará el misil antibuque Sea Skua, de British Aerospace.

Marruecos

Nuevo buque de aprovisionamiento.—El nuevo buque de apoyo logístico *Dakhla* terminó sus pruebas de mar en aguas de Lorient el pasado 30 de julio, iniciando su tránsito hacia Casablanca el 18 de agosto, a donde llegó cuatro días después. El buque, de 69 metros de eslora, se distingue claramente por su prominente grúa de 17 toneladas situada en el centro, estando diseñado para apoyar a cinco patrulleros clase *Rais Bargach* OPV, que operarán en aguas de Agadir. La capacidad de carga del *Dakhla* es de 800 toneladas, y resolverá un grave problema de aprovisionamiento en su futura base, dado el deficiente estado de las vías de comunicación con el sur de Marruecos.



Malasia

Entrega de dos fragatas.—Los astilleros italianos de Fincantieri, en La Spezia, entregaron dos corbetas armadas con misiles antibuque a la Marina malaya el pasado mes de julio. Los buques, de 650 toneladas, son el *Laksamana Han Nadim* (F134) y el *Laksamana Tun Abdul Jamil* (F-135). El contrato de adquisición incluía el adiestramiento de las dotaciones por parte de la Marina italiana y la modernización de su sistema de combate por la firma italiana Alenia Difesa. Recordemos que estas corbetas fueron encargadas inicialmente por Irak en 1981, pero sufrieron un embargo debido a las dos guerras del Golfo iniciadas por esta nación.

Reino Unido

Nuevo proyectil naval.—El Ministerio de Defensa británico ha otorgado a la firma British Aerospace Royal Ordnance un contrato por valor de más de 13.000 millones de pesetas para diseñar, desarrollar y producir un nuevo proyectil de alcance ampliado para el cañón naval de 4,5" (114 mm). Con esta adjudicación termina el largo programa que comenzó con un trabajo de Vickers Shipbuilding & Engineering Ltd. y PRB de Bélgica, programa que estuvo a punto de desaparecer al fracasar la compañía belga, por lo que tuvo que continuar por su cuenta Royal Ordnance.

El nuevo proyectil, de alta eficacia y alcance ampliado (HE/ER), pesará 20,6 kg, con una carga de 3,6 kg de RDX/TNT. La carga de proyección de 7,1 kg le proporcionará una velocidad inicial de 869 metros por segundo. Su producción comenzará en el 2003 y su pedido alcanzará las 2.000 unidades. Actualmente la Marina británica desarrolla siete diferentes proyectiles de 4,5", de los que generalmente utiliza sólo dos, uno multipropósito (HE N1A4) y otro para ejercicios (N7A2).



Regreso del grupo de combate «Ocean Wave».—Tras siete meses de ausencia, ha regresado a su base de Portsmouth la UKTG 327.01, que salió el pasado mes de enero al mando del contralmirante Alan West, que arbolaba su insignia en el portaaviones HMS *Illustrious*, habiendo hecho escala, entre otras naciones, en Australia, Hawai, Hong Kong, Japón, Rusia, Nueva Zelanda, Singapur y Malta. El yate real *Britannia* se unió a la Task Group en la entrega de la colonia de Hong Kong a China, habiendo formado parte igualmente de esta agrupación táctica el destructor *Gloucester*, las fragatas *Beaver*, *Richmond*, *Iron Duke* y *Chatham*, los SSN *Trenchant* y *Trafalgar*, los buques anfibios *Fearless*, *Sir Galahad*, *Sir Geraint* y *Sir Percival*, así como los buques auxiliares *Fort Austin*, *Fort George*, *Olna* y el buque de mantenimiento *Diligence*.

El objetivo del «Ocean Wave» era demostrar que la Marina británica podía mantener fuera de sus aguas tradicionales una fuerza naval efectiva y autosuficiente durante un largo período de tiempo. Esta Task Group ha sido la mayor desplegada desde el conflicto del Golfo en 1990/91, y ha podido visitar 32 naciones y realizar ejercicios con 14 Marinas de guerra amigas.



Modernización del sistema fijo de comunicaciones.—El Ministerio de Defensa británico ha firmado un contrato con la firma British Telecom por un importe de 200.000 millones de pesetas, para proporcionar a la Marina británica un sistema de comunicaciones integrado, así como un enlace de datos o *data link*. Este es el mayor proyecto realizado a iniciativa del gobierno británico con financiación privada, y supondrá una importante mejora en las comunicaciones de los buques de guerra británicos con las estaciones de tierra al servicio fijo.



Incendio en un cazaminas.—El cazaminas *Cattistock*, de la clase *Hunt*, sufrió un importante incendio que se inició en la sala de máquinas el pasado 22 de julio. El fuego, que se extendió rápidamente por todo el compartimento, no causó víctimas humanas afortunadamente, pero dejó el buque sin propulsión, por lo que tuvo que ser remolcado por el *Bustler* hasta Portsmouth, donde será reparado con un costo superior a los 250 millones de pesetas. El fuego se produjo al explosionar una botella de aire comprimido que destrozó la bomba de combustible del motor diesel que se encontraba en funcionamiento. En mayo de 1996 otro cazaminas de la misma clase, el *Hurworth*, sufrió otro incendio que hizo desaparecer su chimenea al fundir su cubierta de titanio.



Pruebas de mar del LPH «Ocean».—El nuevo LPH de la Marina británica, HMS *Ocean*, comenzó el pasado verano las pruebas de mar al navegar desde los astilleros donde fue construido en Clyde hasta las instalaciones de VSEL en Barrow, donde le será instalado el sistema de combate. Aunque la orden de construcción data de 1987, no se inició su construcción hasta 1993 por dificultades de financiación. Basado en el diseño de los portaaviones clase *Invincible*, pero con un casco mucho más sólido y una superestructura modificada, el *Ocean* será el primer buque anfibia ideado para operar con helicópteros. Su cometido principal será transportar una escuadrilla de helicópteros, compuesta por doce HC4 *Sea King* y seis *Lynx*, que transportarán a los 800 infantes de Marina, con su equipo, vehículos y artillería de apoyo hasta la cabeza

de playa. En su amplia cubierta de vuelo tienen igualmente cabida helicópteros *Chinook* o aviones VSTOL *Harrier*. Su dotación la componen 284 personas, a las que hay que añadir las 180 de la UNAEMB.

Rumanía

Nuevo jefe de la Marina rumana.—El contralmirante Traian Atanasiu fue nombrado el 1 de mayo de este año por el gobierno rumano nuevo jefe de la Marina de su país. Nacido el 20 de noviembre de 1947 en Mangalia, terminó sus estudios en la Academia Naval de Constanza en 1968. Como alférez de navío estuvo destinado en dragaminas. Al ascender a teniente de navío realizó el curso de Estado Mayor en la Escuela de Altos Estudios Militares de Bucarest en 1975, siendo nombrado comandante de un dragaminas, y posteriormente jefe de comunicaciones de la Armada. Antes de su ascenso a capitán de navío, mandó la escuadrilla de corbetas de 1985 a 1990, y posteriormente la de fragatas de 1990 a 1993. Desde este año hasta 1995 fue jefe de operaciones navales del EMA, y posteriormente 2.º jefe del EMA. En 1996 fue ascendido al empleo de contralmirante.

Rusia

Adquisición de un dique flotante.—La Marina rusa ha adquirido a los astilleros Kherson un dique flotante inacabado, con capacidad para levantar 13.500 toneladas, que será completado a corto plazo para poderlo utilizar en el desguace de submarinos nucleares que hayan sido dados de baja. Una característica común en todos los diques construidos por Kherson es que sus flotadores están contruidos de hormigón armado y los costados de acero.

Sri Lanka

Hundimiento de dos patrulleros.—El pasado 14 de agosto, la Marina de Sri Lanka hundió dos patrulleros y averió otros tres pertenecientes a la guerrilla de los Tigres de Tamil, al norte de la isla de Ceylán. Al menos 15 rebeldes resultaron muertos durante las tres horas que duró el enfrentamiento. Los buques rebeldes se dirigían hacia su base de Mullaitivu cuando fueron interceptados por patrulleros gubernamentales entre Pulmoddai y Almapil. Los tres buques averiados vararon voluntariamente en la playa de Almapil para evitar su hundimiento.



Suecia

Primera flotilla de submarinos AIP.—La Marina sueca cuenta con una flotilla de cuatro unidades propulsadas por AIP (Propulsión Independiente del Aire), que utilizan el motor Stirling de combustión externa para este fin. A finales de septiembre de 1996, el *Halland*, de la clase *Gotland*, fue botado en Malmö, uniéndose así a los otros tres submarinos de esta clase que habían sido botados a intervalos de seis meses. Con el AIP instalado, los submarinos suecos pueden permanecer en inmersión durante semanas sin necesidad de dar *snorkel*, habiendo realizado el *Gotland* el tránsito entre Suecia y el puerto noruego de Bodo, que se encuentra al norte del círculo polar ártico, en inmersión total usando el motor Stirling.

Tailandia

Nuevas corbetas.—La Marina tailandesa tiene tres nuevas corbetas en construcción, con un diseño similar a la clase *Khamronsin*, construidas entre los años 1987/92, pero con una forma de casco diferente y adaptadas a su cometido de patrulleros. Su armamento consiste en un cañón Oto Breda de 76 mm compacto a proa y uno Bofors de 40 mm a popa, más dos de 20 mm y una ametralladora del 12,7 en el centro. La construcción se inició en noviembre de 1996 en los astilleros ASIMAR, en las proximidades de Bangkok, poniéndose la quilla a la primera de ellas en marzo de este año.

Ucrania

La Marina de Ucrania ha decidido sacar a la venta de nuevo al portaaviones convencional *Varyag*, que se encuentra al 80 por 100 de su construcción, al pararse todos los trabajos con el colapso de la Unión Soviética. El portaaviones se encuentra en los astilleros Pontic (ex Nosenko), en Mykolaiv (antigua Nikolayev). Todos los esfuerzos realizados para venderlo anteriormente fueron vanos e incluso se llegó a pensar en el desguace, pero a finales de agosto salió de nuevo a la venta. Si es vendido para chatarra, no será comprado por ningún empresario europeo, por la gran cantidad de amianto que contiene, aunque es más posible su adquisición por un país en vías de desarrollo con deseos de incrementar su poderío naval.

J. M. T. R.



MARINA MERCANTE

Control de la flota

Todos los indicios apuntan a que el sector naviero, tras una larga y profunda crisis, ha conseguido invertir la tendencia, y se percibe una pequeña pero clara recuperación. Así, a 15 de mayo de este año, la flota de pabellón nacional había aumentado su tonelaje un 3,5 por 100, aunque el número de buques había disminuido en dos unidades, totalizando, en esa fecha, una flota de 221 buques. Asimismo, mientras a 1 de enero de 1996 se encontraban inscritos en el Registro Especial de Canarias, también conocido como Segundo Registro, 37 buques de transporte, en 1 de enero de 1997 contaba ya con 67 unidades. Además, en los últimos meses y por primera vez en la historia de este Segundo Registro, se han transferido al mismo dos petroleros *Suezmax*, que anteriormente operaban bajo bandera extranjera.

Por último, a 1 de enero de 1997 el tonelaje controlado por empresas navieras españolas bajo otros pabellones suponía el 53,6 por 100 del total de la flota controlada, aunque bajo bandera nacional se encontraban el 66 por 100 de los buques. En el cuadro adjunto se señalan los buques, por tipos, controlados por navieros españoles. (Fuente: Boletín de la ANAVE).

DATOS AL 1 DE ENERO DEL 97						
TIPOS	PABELLÓN ESPAÑOL		PABELLÓN EXTRANJERO		TOTAL	
	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT
Petroleros	24	539.249	12	749.756	36	1.289.005
Graneleros	0	0	19	554.024	19	554.024
Carga general	19	34.405	47	100.981	66	135.386
Portacontened.	17	77.928	2	3.173	19	81.101
Ro-Ro	36	211.518	4	12.227	40	223.745
Frigoríficos	13	22.309	19	42.328	32	64.637
Gaseros	5	16.871	3	33.414	8	50.285
Pasaje/Ferries	64	274.222	2	17.223	66	291.445
Otros	45	142.330	7	12.034	52	154.369
TOTAL	223	1.318.832	115	1.525.160	338	2.843.992

J. L. T.

Venta de la Empresa Nacional «Elcano»

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha aprobado la venta de la empresa pública «Elcano», la más veterana de las empresas públicas de este sector. El comprador es el grupo constituido por las empresas «Soponata», «Remolcanosa» y «Naviera Murueta». No obstante, el cierre de la operación, con un montante de 5.700 millones de pesetas, está pendiente de dictamen del Consejo Consultivo de Privatizaciones y de la aprobación definitiva del Consejo de Ministros. El grupo comprador se compromete a mantener la naviera como sociedad y marca independiente y a mantener su equipo humano. La capacidad de transporte de la Empresa Nacional «Elcano» asciende a 1,4 millones de TPM.

J. L. T.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Colaboración de astilleros privados

Algunos astilleros privados españoles están negociando no sólo la ampliación de la colaboración ya existente, sino también la posibilidad de iniciar un proceso de fusión. Las factorías que negocian estos aspectos son la Unión Naval de Levante, Astilleros de Huelva y Factoría Vulcano, y dentro de esta estrategia de fusión también se habla de la posible compra de ASTANDER, a AESA por parte de la Unión Naval de Levante.

Las instalaciones en Valencia de la Unión Naval de Levante pueden construir buques de crucero de 20.000 gt y cargueros de 30.000 tpm. Por su parte, Astilleros de Huelva construye buques de pasajeros, aunque a menor escala, además de pesqueros, ro-ro y portacontenedores. Finalmente, Factorías Vulcano construye pesqueros, ro-ro y remolcadores.

J. L. T.

Compañía Trasatlántica

La Compañía Trasatlántica, la más veterana de España, fundada en 1850 por don Antonio López, primer marqués de Comillas, va a contar dentro de poco con un portacontenedores, que llevará el nombre del fundador, *Marqués de Comillas*, construido en los Astilleros Hijos de J. Barreras, de Vigo. Este nuevo buque, de 150 metros de eslora, con 9.300 trb, tiene capacidad de transporte de 1.000 ten y cuenta con unas instalaciones que permiten transportar 100 contenedores con carga refrigerada con control de temperatura. Esta

Compañía ya ha formalizado con el astillero vigués otro buque gemelo del anterior. Esta naviera mantiene servicios desde el Mediterráneo, Venezuela, Colombia, Centroamérica y el Pacífico suramericano, así como también desde el norte de España y de Europa hasta el Caribe, Colombia y Venezuela.

J. L. T.

MARINA DE PESCA

Declaración de La Toja

Las 50 delegaciones que constituyeron la III Conferencia Mundial de Ministros de Pesca, reunidos en la isla de La Toja, rubricaron un documento conjunto de compromiso en el que se pide la aplicación en breve de soluciones eficaces para el comercio y la pesca responsable, documento éste que será conocido como Declaración de La Toja, y que servirá, además, como orientación de las políticas pesqueras nacionales e internacionales.

Los ministros han mostrado también su preocupación por la venta del pescado inmaduro y la dificultad de controlarla, así como por la falta actual de identificación de los productos pesqueros en los circuitos comerciales, y exhortan a las medidas de apoyo a la conservación de los recursos marinos que no se conviertan en trabas arancelarias al comercio, recordando el obstáculo que supone para la preservación de las riquezas naturales el aumento del número de buques con pabellón de conveniencia.

En dicha declaración se ratifica también la decisión de regirse por los principios, derechos y obligaciones que establece la Organización Mundial de Comercio, a la que se han adherido ya 130 naciones. Por su parte, la comisaria europea de pesca, señora Emma Bonino, se congratuló de que Italia haya decidido la supresión de las redes de volantas. Pero el problema de la eliminación de estas redes afecta a más de 50 barcos franceses, unos 10 británicos y dos irlandeses, que son los países que pueden oponerse con una minoría de bloqueo, de la que ya se han descolgado Italia y Alemania.

J. L. T.

Página pesquera en Internet

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación ha presentado en la Feria Pesquera de Bruselas «Seafood 97» la incorporación de una página Web mediante el sistema de conexión Internet, que facilitará el acceso a múltiples informaciones acerca del ámbito pesquero. Esta página se ha diseñado con

una estructura que sea práctica para el público en general y en especial para los sectores comerciales implicados, a cuyo objeto se ha incluido información sobre la estructura de la Secretaría General de Pesca Marítima, el Fondo de Regulación y Ordenación de los Productos de Pesca (FROM) y diversos datos de toda índole. Además, se han incorporado dos directorios, uno sobre la pesca española, donde se ha pretendido incluir a todos los operadores que intervienen en la comercialización del pescado, y el otro sobre la identificación de aquellos operadores comerciales que actúan en el conjunto de la Unión Europea y Noruega.

La dirección por la que se puede acceder a este nuevo servicio a través del Internet es: www.from.mag.es.

J. L. T.

Exposición Mundial de la Pesca

Entre los días 17 y 21 de septiembre se ha celebrado en Vigo la Exposición Mundial de la Pesca.

Es la cuarta vez que la ciudad viguesa se convierte en capital mundial de la pesca: en 1973, 1985 y 1991 también Vigo acogió la Feria Mundial de la Pesca. No es una casualidad que esta ciudad sea sede de la exposición, ya que actualmente es el principal puerto pesquero de España.

En la edición actual ocho países han contado con pabellón nacional: Países Bajos, Noruega, Suecia, Dinamarca, Islandia, Reino Unido, Francia e islas Feroe. Paralelamente a la exposición se han celebrado la Conferencia de Ministros de la Pesca y la Conferencia Mundial del Mejillón.

En la Conferencia de Ministros de Pesca se ha tratado fundamentalmente de lograr imponer el lema: «Lo que no se puede vender, no se puede pescar». Con ello se hace hincapié en la necesidad de una certificación de tallas mínimas y de imponer sanciones a la venta de juveniles o inmaduros. Asimismo, la liberación de los mercados, la escasez de recursos, la limitación de los caladeros, y las nuevas tecnologías obligan a racionalizar las capturas respetando las especies y buscando nuevos caladeros y recursos.

A. P. P.

ECOLOGÍA MARINA

Descontaminar el Mediterráneo

Los expertos de los países miembros del Convenio de Barcelona, reunidos en Ischia (Italia), acordaron la puesta en marcha de un plan urgente de descontaminación del Mediterráneo, ya que la supresión de los vertidos de sustancias

tóxicas, persistentes y bioacumulativas prevista para el año 2010 no es suficiente, a la vista de los graves efectos actuales sobre el medio marino y la salud de los seres humanos.

Las nefastas consecuencias de las sustancias orgánicas, tóxicas y persistentes, conocidas por POP's han sido denunciadas por científicos y organizaciones ecológicas de todo el mundo. Desde estas páginas ya nos hemos hecho eco, con gran preocupación, de estos peligros. Aparte de los efectos letales en distintas especies, estas sustancias también pueden actuar en toda una serie de aves y mamíferos marinos, y entre estos efectos se ha comprobado que se encuentra la denominada inversión sexual, esto es, la feminización de los machos y la masculinización de las hembras, y ello puede afectar también a los seres humanos por el consumo muy contaminado. Esta inversión es provocada por perturbadores endocrinológicos, según un informe al que ha tenido acceso esta REVISTA GENERAL DE MARINA, redactado por la World Wildlife Foundation (WWF). Los perturbadores endocrinológicos forman parte de la lista de productos químicos que deben ser suprimidos para el año 2010, pero dada la gravedad de la situación actual, se ha decidido que hay que empezar a actuar desde ahora mismo, y para ello se va a acometer la descontaminación de 130 puntos negros a lo largo de las costas mediterráneas, entre los cuales figura la zona del delta del Ebro, en la provincia de Tarragona, un lugar rico en pesca y cultivos de arroz.

J. L. T.

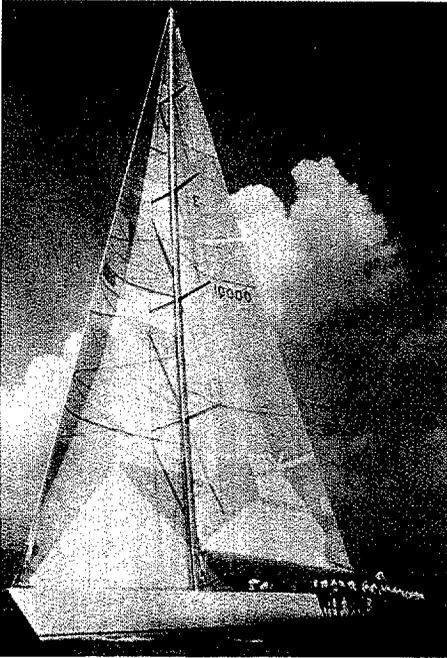
VELA

XIX Trofeo Homenaje a las Fuerzas Armadas

Con un adelanto de dos semanas sobre la fecha en que ha venido celebrándose en los últimos años, transcurrió la Regata Trofeo Homenaje a las Fuerzas Armadas el pasado día 3 de agosto. El motivo de este adelanto fue el interés de la organización por contar con los barcos de más alto nivel procedentes de todo el Mediterráneo para participar en la copa de S. M. el Rey, que dos días más tarde daría comienzo en las mismas aguas de la bahía de Palma.

Este cambio fue, sin duda, todo un éxito, pues no sólo llenaron la bahía con sus velas los barcos entre clásicos, botes mallorquines o cruceros familiares que cada año participan con entusiasmo en esta prueba, sino que se les unieron numerosos barcos de regata y crucero del más alto nivel internacional, que contribuyeron con su presencia a elevar aún más, si cabe, el prestigio de esta popularísima regata.

La convocatoria que realizó nuestro almirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, tuvo una muestra multitudinaria. Más de cien barcos se dieron cita en la línea de salida, protagonizando un espectáculo magnífico.



Hispania.

idóneo para la práctica de la vela, la nota destacada la puso como cada año el maxi *Hispania* de la Armada, que patroneado por el delegado de vela de la Armada don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, y con el capitán de navío Rodríguez-Toubes a bordo, mantuvo una bonita lucha en tiempo real con el italiano *Sotto Voce* a lo largo del recorrido costero desarrollado entre el Club Náutico del Arenal y el espigón del puerto de Palma.

El interés de la Familia Real por esta regata se mostró a través de S. M. la Reina, que presenció la regata desde la lancha rápida *Llamp*, así como por la participación de S. A. R. el Príncipe de Asturias y la Infanta Doña Cristina.

La entrega de trofeos, celebrada el día cuatro en las instalaciones del mismo Club, fue presidida un año más por S. A. R. el Príncipe de Asturias, acompañado en esta ocasión por S. A. R. la Infanta Doña Cristina y la Princesa Doña Alexia de Grecia, a quien entregó deportivamente el trofeo de primer clasificado en la clase regata. Junto a ellos asistieron al acto numerosas personalidades, entre las que destacaban la delegada del Gobierno en Baleares doña Catalina Cirer, el comandante militar de Baleares, jefe del Sector Naval de Baleares y demás autoridades. El acto, en el que reinó la cordialidad y el buen humor entre los participantes, brilló por la abundancia y calidad de los trofeos donados de manera desinteresada por más de ciento diez entidades, lo que

A nivel deportivo, el hecho más destacable de esta XIX edición del Trofeo Homenaje a las Fuerzas Armadas fue la pugna mantenida en la nutrida y competida categoría IMS regata entre el *Aifos* de la Comisión Naval de Regatas de Baleares y el *Azur de Puig*, patroneados, respectivamente por S. A. R. Don Felipe de Borbón y por su hermana S. A. R. la Infanta Doña Cristina. Esta pugna se resolvería con una apretadísima victoria de la Infanta obtenida por escasos segundos en el último tramo de la prueba. El *Aifos*, segundo clasificado, obtenía más de un minuto de ventaja sobre el resto de los clasificados, entre los que se encontraban la elite de la flota internacional, como el francés *Spirit of Coyote* o el alemán *Paulaner*.

Sobre el espectáculo del que el público pudo disfrutar, más de cien velas desplegadas en un magnífico día

supuso que casi cada barco tuvo su pequeño recuerdo de esta prueba, que año tras año se consolida como la regata más popular de cuantas se celebran en la bahía de Palma, y que, sin duda, cumple con éxito su cometido en particular, y con el de las comisiones navales de regatas en general: acercar la Armada al público y contribuir al hermanamiento con las gentes del mar. Unión y compañerismo entre la marina deportiva y la Armada.

La regata finalizó con unas palabras del contralmirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui agradeciendo la presencia de la Familia Real, de las autoridades, de todos los participantes y del público en general, que ha permitido una vez más un éxito rotundo en la celebración de esta regata.

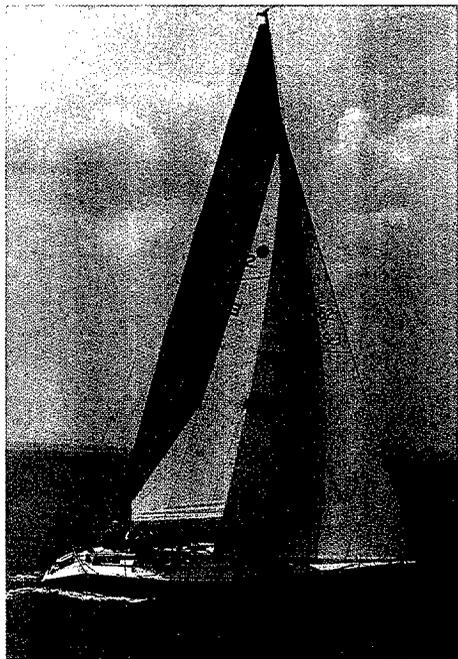
N. P.

Trofeo Hermenegildo Zegna. Trofeo Conde Godó, Barcelona 97

Los trofeos Hermenegildo Zegna y Conde de Godó constituyen la segunda cita del calendario nacional de regatas IMS de alto nivel, y si en cada edición brillan por la cuidadosa organización del Real Club Náutico de Barcelona, las de este año serán recordadas por dos motivos: el primero, por el alto número de participantes, que casi superó el centenar en cada uno de los fines de sema-



S. A. R. el Príncipe de Asturias a la caña del *Aifos*.



Sirius II.

na, lo que supone un verdadero éxito de convocatoria. El segundo, por el alto nivel de la flota Regata IMS, con estrenos sonados de barcos como *Bribón*, *Breitling*, *Freixenet*, *Codornú* o *Casera*, que junto con barcos competitivos con más antigüedad, como *Zuritel*, *Azur de Puig*, *Porcelanatto* o *Whisky Langs* prometían una lucha de lo más apretada. Este último punto demuestra que la flota española está en su mejor momento y que es, sin duda, una de las más fuertes de Europa, no sólo por contar con una sólida representación de los barcos más modernos y competitivos, sino porque además son barcos fuertemente patrocinados.

Ante tal despliegue de medios técnicos y humanos, la Armada envió el *Aifos*, un barco IMS del año 96 tripulado por oficiales de la Armada y patroneado por S. A. R. Don Felipe de Borbón el segundo fin de semana,

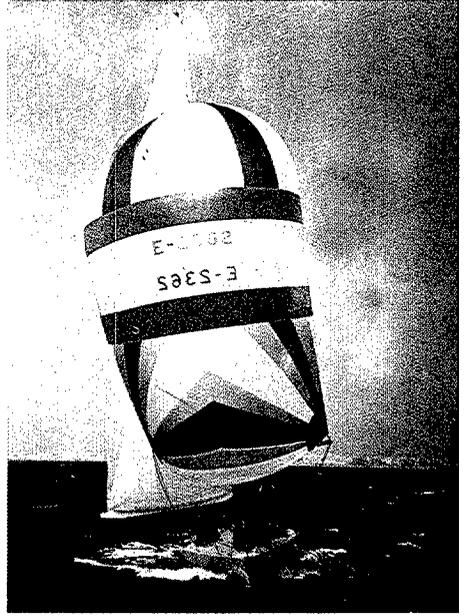
y por el capitán de corbeta Joaquín González Devesa el primero.

El primer fin de semana trajo consigo unas condiciones de fuerte viento y mar, muy adecuados para algunos de las nuevas embarcaciones, entre las que sobresaldría un inalcanzable *Bribón*, con S. M. Don Juan Carlos de Borbón a la caña, que se alzó con el triunfo de la clasificación general IMS. Si algo se puede decir de esta clasificación, es que fue extremadamente apretada: el *Bribón* empató a puntos con el *Zuritel*, al que ganó por número de victorias; entre los demás, menos de un minuto separaban al primero del séptimo clasificado, lo que provocaba que un mínimo error de táctica o maniobra se saldaba con la pérdida de al menos cuatro puestos.

Así, uno de los grandes favoritos, el *Codornú*, brillante ganador de la Copa del Rey 96, perdía toda opción a la victoria de un error de maniobra en la última regata, siendo finalmente segundo clasificado. El *Aifos*, por su parte, fue tercero de la clase, muy cerca de *Codornú*, pero a gran distancia del cuarto clasificado, *La Casera*.

El segundo fin de semana, con presencia de S. A. R. Don Felipe de Borbón a la caña del *Aifos*, fue todo lo contrario al anterior: el viernes se suspendieron las pruebas por la absoluta falta de viento. El sábado se repitió la historia, con lo cual quedaba un único día para la celebración del trofeo, lo que dificultaba

notablemente la clasificación, pues todo iba a depender de una sola regata, algo así como jugársela a cara o cruz. Por fin, el domingo la flota pudo disfrutar de una regata con viento fresco del NE de 18 nudos, en la que el *Aifos* se colocó segundo de la clase por detrás del *Bribón*, que con su nueva victoria confirmaba su superioridad. Esta única victoria le bastó para alzarse con el primer puesto, ya que la segunda regata del día tuvo que suspenderse, como las de días anteriores, pero esta vez por exceso de viento. El primero en felicitar a Su Majestad el Rey fue el delegado de vela de la Armada don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, quien presentó todas y cada una de las pruebas de ambos trofeos a bordo de una embarcación auxiliar.



Sirius II.

N. P.

CULTURA NAVAL

XV Semana de Estudios del Mar

El 23 de septiembre S. A. R. el Príncipe de Asturias inauguró en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Cádiz la XV Semana de Estudios del Mar, en la que, tras el discurso de apertura por el Príncipe Don Felipe y una representación a cargo del vicealmirante don Julio Albert Ferrero, se desarrollaron los siguientes temas, cuya enunciación da idea de su interés y variedad: «Cádiz en la encrucijada de 1898», por don José Ramón Cervera Pery; «Observación del planeta Tierra desde los satélites artificiales», a cargo de don Manuel Catalán Pérez de Urquiola; «Oceanografía del Estrecho de Gibraltar», por don Juan A. Rico Palma; «Interacción atmósfera-océano», por don Antonio Ruiz Cañavate; «La Armada, presente y futuro», por don Manuel Acedo Manteola; «El puerto de Cádiz», por don Armengol Viñas Castro; «Calidad de las aguas del litoral marítimo andaluz», por don Diego Sales; «Los estudios en la Facultad de

Ciencias del Mar de Cádiz», por don José A. Hernando Casal; «Gestión integrada de las zonas húmedas», por don Francisco López Aguayo; «Explotación pesquera de la flota de Cádiz», por don José M.ª Naranjo Márquez; «El transporte marítimo de contenedores frente al de carga rodada», por don Fernando Bouthelier Doñate; «La producción acuícola», por don Lázaro Rosa Jordán; «Las tecnologías de doble uso en la construcción naval», por don José R. López Díaz-Delgado, y «La construcción naval en los astilleros españoles», por don Francisco Archanco Fernández.

El ciclo, que se cerró con unas «Conclusiones», finalizó con la sesión de clausura por el almirante de la Zona Marítima del Estrecho y el director general de la Marina Mercante, entregándose 127 diplomas de asistencia.

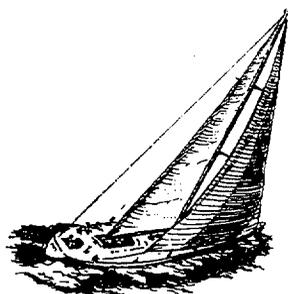
A la sesión inaugural asistieron también el presidente de la Junta de Andalucía, el vicepresidente primero del Gobierno y la alcaldesa de Cádiz.

G. Y.

Beca «Fundación Alvargonzález»

Por Resolución del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada número 609/38994/1997, de 2 de septiembre (BOD núm. 183), se concede a don Juan Saúl Pastor Bajo la beca de ayuda a la investigación sobre fondos patrimoniales, histórico-artísticos y bibliográficos del Museo Naval de la Fundación Alvargonzález, año 1997, para la realización del trabajo «Catalogación, indización e informatización del fondo de folletos del Museo Naval de Madrid».

G. Y.





LIBROS

LLEDÓ CALABUIG, José: **Buques de vapor de la Armada española, del vapor de ruedas a la fragata acorazada (1834-1885).**—Aguialarga Editores, S. L. Madrid, 1997; 175 págs. 2.495 pesetas.

Gran acierto de la Editorial Aguialarga, S. L., al editar este libro, el primero, a nuestro juicio, en su clase; se trata de un documentado y extenso estudio sobre los buques de vapor, tanto de ruedas como de hélice, y su empleo en la Armada desde el primero, el año 1834, durante la guerra carlista (1833-1840), el *Royal Williams*, bautizado con el nombre de *Isabel II*, de ruedas, hasta los de hélice, triunfando al final éstos.

Precedido de un *Prólogo* del ingeniero naval don Juan Bautista Robert Roglá, hijo de nuestro recordado colaborador don Juan Bautista Robert Mendiolzgoitia (J. B. R.), a quien dedica el libro Lladó, le sigue una *Introducción* del autor, en la que éste manifiesta, entre otras cosas, que: «esta obra fue emprendida en el año 1969 y llevada a cabo con el propósito de contribuir a la celebración del centenario de la muerte del almirante don Casto Méndez Núñez, hecho ocurrido el 21 de agosto de 1869, en Pontevedra y, además, para que los laboriosos trabajos y esfuerzos realizados en reunir la documentación necesaria, y su estudio durante más de veinticinco años no se perdieran y pudieran ser útiles a todo aquel que se interesara en conocer este período tan activo y glorioso de nuestra Armada»; ¡lástima, pero nunca es tarde!

Divide el autor la obra en tres partes: la primera «comprende los antecedentes generales del estado inicial de nuestra Armada y los planes y ministros que contribuyeron a que alcanzase su máximo esplendor e importancia, conseguido en los tiempos modernos y con el fin de que se pueda comprobar dicho progreso se mencionan todas las escuadras que se organizaron desde 1860 a

1885»; la segunda, los historiadores de los barcos, agrupados a su vez en cinco capítulos o secciones, empezando por los vapores de ruedas, siguen a éstos *Las fragatas acorazadas y otros buques blindados*, continuando con *Las fragatas de hélice*, *Corbetas y goletas de hélice* y, finalmente, *Abarca los cañoneros, avisos, transportes y remolcadores*. Sigue un *Apéndice de documentos*, ocho en total, son éstos: *La Armada española en 1845*, seis con los *Estados Generales de los buques de la Armada*, de los años 1858, 1860, 1863, 1870 y 1879, y la *Lista oficial de los buques de la Armada en 1885*, y como final una extensa *Bibliografía*.

Digamos que el trabajo de Lledó reviste una gran importancia; fuente de investigación necesaria para todos los dedicados a este tema tan poco conocido y tratado, y de obligada inclusión en las bibliotecas dedicadas a asuntos navales.

Una gran documentación gráfica acompaña al texto.

F.



VARIOS: **Fuerzas Armadas y Sociedad Civil. Conflictos de valores.**—

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Cuadernos de Estrategia (89). Ministerio de Defensa. Madrid, 1997; 273 págs.

Comprende el libro una serie de «Estudios de investigación» realizados por la segunda sección: *Medios para la Defensa*; Grupo de Trabajo número 4.

Precedido de una *Introducción*, por don Juan González Anleo, doctor en Filosofía, en la que éste hace un resumen de los trabajos realizados; son éstos nueve capítulos:

I. *¿Qué entendemos por sociedad civil?*, por doña Marisa Rodríguez Mojón, doctora en Ciencias Políticas y Sociología y licenciada en Psicología. II. *Un análisis transcultural de los valores*, por don Carlos Echevarría Domínguez, coronel del Ejército de Tierra. III. *Los valores de la sociedad española*, por don Juan González Aleo. IV. *Los valores de la juventud española*, por don Marcos Guerrero García, licenciado en Ciencias Políticas y en Sociología. V. *Los jóvenes y las Fuerzas Armadas*, por doña Ana María Huesca González, licenciada en Sociología y doctora en Ciencias Políticas. VI. *Valores institucionales de las Fuerzas Armadas*, por don Francisco J. Berrio Álvarez-Santullano. VII. *Nuevas misiones de las Fuerzas Armadas españolas. Imagen de los medios de comunicación y percepción en la sociedad*, por don Alberto Pérez Moreno, coronel DEM, Ejército de Tierra, y don Jorge Aspizua Turrión, licenciado en Filosofía y Letras. VIII. *Indicadores de conflicto*, por don Jesús I. Martínez Paricio, doctor en Ciencias Económicas, y don Eulogio Sánchez Navarro, licenciado en Sociología. IX. *Fuentes de información utiliza-*

das para el estudio del tema: *Fuerzas Armadas y Sociedad Civil. Conflictos de valores*, por don Antonio Malalana Ureña, licenciado en Geografía e Historia. Sigue, *Composición del Grupo de Trabajo; Abstracto*, en inglés, y un *Índice*.

Como conclusión, razón tiene el coordinador del Grupo de Trabajo al decir que: «no debe hablarse tanto de conflicto como de disonancia o discrepancia entre lo que se es y lo que se debería ser, entre lo que se mantiene como herencia de situaciones pasadas y lo que exige hacer frente a nuevas situaciones no previstas».

F.



VARIOS: Participación española en las Fuerzas Multinacionales.—Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Cuadernos de Estrategia (90). Ministerio de Defensa. Madrid, 1997; 219 págs.

Se trata de unos «Estudios de investigación» realizados por la Tercera Sección: *Estrategia para la Defensa*, por el Instituto Español de Estudios Estratégicos, por el Grupo de Trabajo número 7.

Precedido de una *Introducción*, por don José A. Jáudenes Lameiro, general auditor, le siguen siete capítulos: El I. *Panorama de la seguridad europea*, por don Alejandro Yáñez Rodríguez, contralmirante. II. *La multinacionalidad en las organizaciones de Defensa europeas. Aspectos generales*, por don Gonzalo de Montoliu Zunzunegui, licenciado en Derecho. III. *Las fuerzas multinacionales europeas*, por don Arturo Paz Pasamar, general de división de Infantería de Marina. IV. *Compromisos internacionales de España*, por don José Luis Ripoll Gutiérrez, capitán de navío, colaborador de nuestra REVISTA. V. *Factores legales, políticos, sociales y económicos*, por don Ignacio Cosidó Gutiérrez, licenciado en Ciencias Políticas. VI. *Evaluación de capacidades y límites*, por don Carlos Bravo Regueira, general de brigada. VII. *Requerimientos militares ante los compromisos adquiridos*, por don Miguel Ruiz Nicolau, general de brigada del Ejército del Aire.

Siguen unas *Conclusiones*, por don José A. Jáudenes Lameiro; *Composición del Grupo de Trabajo; Abstracto*, en inglés, es un resumen de todo lo tratado, y un *Índice*.

Dice el coordinador del Grupo de Trabajo que: «el presente trabajo trata de acercarnos a estos problemas en relación con España, dedicando especial atención al estudio de las distintas instituciones multinacionales, de las que forman parte las Fuerzas Armadas españolas, su evolución histórica, su presente y su futuro».

F.

VARIOS: El mar en la defensa económica de España.—Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Ministerio de Defensa. Madrid, 1997; 259 págs.

El Instituto Español de Estudios Estratégicos, en sus «Cuadernos de Estrategia», número 88, *Estudios de investigación*, realizados por la Segunda Sección: *Medios para la Defensa*, reúne en este libro ocho trabajos relativos todos al dicho tema, precedidos de una *Introducción* de don José María García Alonso, doctor en Ciencias Económicas y Coordinador del Grupo de Trabajo, en la que hace un resumen del contenido de los mismos.

El primero de ellos, capítulo I. *Visión geopolítica del mar*, por don Emilio Conde Fernández-Oliva, general de división del Ejército del Aire (DEM) y doctor en Ciencias Económicas y Empresariales. El II. *Régimen jurídico. Evolución del Derecho del Mar*, por don Adolfo Elices Huecas, licenciado en Derecho. El III. *La situación marítima de España desde la perspectiva económica. Implicaciones estratégicas*, por don José María García Alonso, doctor en Ciencias Económicas. El IV. *Recursos geológicos y energéticos del mar*, por don Luis A. Gutiérrez Díez, general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Politécnicos (ET). El V. *La flota mercante española*, por don Gonzalo Sirvent Zaragoza, capitán de fragata, licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales y colaborador de nuestra REVISTA. El VI. *Los espacios portuarios; Consideraciones económicas y logísticas sobre los mismos*, por don Luis Mateo Canalejo, general de división de Intendencia (ET) y licenciado en Ciencias Económicas. El VII. *Las flotas españolas en la Europa azul*, por don Álvaro Canales Gil, doctor en Derecho. El VIII. *Transformación y comercialización en pesca*, por don Ángel Luis López Roa, catedrático de Universidad. Siguen, *Composición del Grupo de Trabajo; Abstract*, en inglés, y un Índice.

Como resumen, el coordinador del Grupo de Trabajo número 3 dice que, con estos ocho trabajos se «ha pretendido aportar una visión amplia y actual de lo que supone el mar en nuestra economía y de las derivaciones que pueden considerarse más relevantes desde la óptica de la Defensa Nacional», considerando éstos como una importante contribución «que pueda hacer despertar la conciencia marítima de España».



F.

VARIOS: Ceuta y Melilla en las relaciones de España y Marruecos.—Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Cuadernos de Estrategia (91). Ministerio de Defensa. Madrid, 1997; 209 págs.

Se trata de unos «Estudios de investigación» realizados por la Primera Sección: *Fines de la Defensa*.

Precedido de una *Introducción* de don Darío Valcárcel Lezcano, coordinador del Grupo de Trabajo número 1, que ha dedicado el curso 1995-1996 a un asunto no precisamente fácil, el futuro de Ceuta y Melilla, asunto muy complejo por lo inseparable de la política exterior de España en su relación con Marruecos. Nueve son los ponentes, actuando como secretario nuestro colaborador el coronel de Infantería de Marina don Gonzalo Parente.

Los capítulos son siete: El I. *Situación geopolítica y geoestratégica*, es su autor don Jesús R. Argumosa Pila, teniente coronel de Ingenieros (DEM). El II. *Ceuta y Melilla en el ordenamiento constitucional*, por don Dionisio García Flórez, doctor en Relaciones Internacionales. El III. *Aspectos demográficos y poblacionales de Ceuta y Melilla*, por don Alejandro Klecker de Elizalde, licenciado en Ciencias Políticas. El IV. *La opinión pública sobre Ceuta y Melilla*, por don Ricardo Martínez Isidoro, coronel de Ingenieros (DEM). El V. *Realidad actual y perspectivas económicas de Ceuta y Melilla en el marco de cooperación entre España y Marruecos*, por don Jesús A. Núñez Villaverde, licenciado en Ciencias Económicas. El VI. *Cultura, religión y sociedad*, por don Rafael Cámara Gorge, coronel de Intendencia. El VII. *Ceuta y Melilla en las relaciones España y Marruecos*, por don Miguel Segarra Gestes, coronel de Infantería (DEM). Siguen la *Composición del Grupo de Trabajo*; *Abstract*, en inglés, explicando los distintos temas de que se trata, y un *Índice*.

Los temas tratados en las varias ponencias son todos, por demás, interesantes y oportunos, ya que recordemos este asunto de Ceuta y Melilla ha sido siempre «un foco de sensibilidad, tanto para España como para Marruecos», y es por eso que este Grupo de Trabajo «ha buscado la forma de convertirlo en un elemento de cooperación entre ambas naciones, dentro del marco que estableció la Conferencia de Barcelona para los países mediterráneos».

F.



Pesca, un nuevo horizonte.—Fundación de las Cajas de Ahorro Confederadas (*Papeles de la Economía española*). Editado por la Fundación de las Cajas de Ahorro Confederadas. Madrid, 1997.

La fundación de las Cajas de Ahorro Confederadas para la Investigación Económica y Social ha dedicado su último número de la serie *Papeles de la Economía española* a analizar desde diferentes perspectivas el sector de la pesca, con la mirada puesta en el futuro. Esta publicación consta de una primera parte dedicada a la actual situación del sector pesquero, recogiendo los cambios que han tenido lugar últimamente.

En su segunda parte se estudia la evolución de este sector desde el enfoque de las Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta la cantidad y calidad de

sus flotas respectivas. En la tercera parte se hace un análisis de la política pesquera española hasta los cambios que han tenido lugar en fechas recientes, y los que se esperan para un futuro inmediato.

Un estudio muy completo, a nuestro juicio, de éste a veces tan problemático sector, tan importante para nuestra economía, y de gran utilidad no sólo para los que siguen de cerca sus vicisitudes, sino también para ayudar a «ponerse al día» a los que de una forma u otra se interesen en ello.

J. L. T.



CÁNOVAS DEL CASTILLO, Antonio: **Bosquejo histórico de la Casa de Austria en España.**—Editorial Alfaguara. Málaga.

Con motivo del centenario del fallecimiento de don Antonio Cánovas del Castillo, se ha exhumado su trayectoria política, y en ello han entrado plenamente en acción sus defensores y sus detractores.

Pero el señor Cánovas del Castillo tiene también una vertiente literaria, concretamente en el campo historiográfico, que aún siendo muy notable, ha quedado siempre en un segundo plano, bastante difuso, debido al protagonismo político de este personaje.

En este libro que comentamos se describe con bastante detalle el impacto de la Casa de Austria en España, y en diversos pasajes de su capítulo se trae a colación la importancia de la Armada Real en la defensa y seguridad de los vastos territorios españoles que recibió Felipe II. Lo curioso es que sus sucesores tenían muy clara esta realidad, pero no ponían los medios necesarios para no sólo mantenerlos, sino para potenciar los efectivos de todo orden de esta Armada, máxime desde comienzos del siglo XVII, en que el corso y piratería, con Inglaterra al frente, comenzaron a minar y debilitar los pilares de dicho imperio, es decir, a debilitar el tráfico marítimo español, que era el sistema circulatorio de España y sus posesiones de ultramar. Así enjuicia el autor el estado en que se encontraba la España marítima al desaparecer la Casa de Austria del trono español con la muerte, en 1700, del rey Carlos II «... los puertos marítimos, con el muelle para España y las mercancías para fuera, sacando los extranjeros los géneros para volverlos a vender beneficiados; galeras y flotas pagadas a costa de España, pero alquiladas para los tratos de Francia, Holanda e Inglaterra; el Mediterráneo, sin galeras ni bajeles...»

J. L. T.

REVISTAS

REVISTA DE LA OTAN. Núm. 4, julio-agosto 1997

Este número, subtítulo «Especial Cumbre», está, pues, dedicado a la Conferencia Cumbre de Madrid, celebrada el pasado mes de julio.

Se encabeza con una *Carta del Secretario General*, en la que don Javier Solana enumera nueve puntos debatidos en la reunión, resaltando que la Conferencia ha supuesto un punto de inflexión para la Alianza dentro de un proceso de adaptación y renovación en un nuevo entorno estratégico, reflejando su compromiso con una estabilidad euroatlántica más amplia, y cita al respecto al Consejo de Asociación Euroatlántico, la Asociación para la Paz, las reuniones con Rusia y Ucrania y el diálogo mediterráneo.

Siguen *Próximas etapas para los nuevos miembros de la Alianza*, por Gebhardt von Moltke, secretario general adjunto para asuntos políticos de la OTAN; *Una asociación más profunda es la clave para una estabilidad a largo plazo en Europa*, por Sergio Balanzino; *OTAN y Rusia: una asociación natural*, por Ulrich Brandenburg; *La Carta con la OTAN ayudará a Ucrania a ocupar su lugar en Europa*, por Donald McConnell; *Diálogo Mediterráneo: disipar malentendidos y fomentar la confianza*, por Jette Nordam, y *La adaptación interna de la Alianza ante los desafíos del futuro*, por Anthony Cragg.

En la sección *Documentación* figuran los textos de la *Declaración de Madrid sobre Seguridad y Cooperación Euroatlántica*; la *Declaración especial sobre Bosnia-Herzegovina*, *Carta para una Asociación específica entre la Organización del Tratado del Atlántico Norte y Ucrania*; *Acta fundacional sobre relaciones, cooperación y seguridad mutuas entre la Organización del Atlántico Norte y la Federación Rusa*, el *Documento de Bases del Consejo de Asociación Euroatlántico*, la *Reunión ministerial del Consejo del Atlántico Norte*, y la *Reunión del Consejo del Atlántico Norte en sesión de ministros de Defensa celebrada en Bruselas el 12 de junio de 1997*.

Varios gráficos y resúmenes sinópticos acompañan a los textos, constituyendo un conjunto de alto valor informativo.

T. T.



INGENIERÍA AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA. Núm. 347, abril 1997. Publicación trimestral.

De entre los artículos técnicos de interés de este número nos referiremos solamente al que con el título *Programa de pequeños satélites Minisat*, se

refiere a esta importante actividad del INTA, definiendo el programa para seguidamente enumerar y ubicar los segmentos que componen la primera misión Minisat 01, que desde el pasado 21 de abril se encuentra ya realizando ésta en el espacio de manera muy satisfactoria, misión que comprende tres experimentos científicos y un demostrador tecnológico de vuelo.

Se describen los segmentos —el de vuelo, satélites Minisat 01, segmento de tierra y vehículo lanzador—, las características y prestaciones fundamentales, «filosofía» de diseño, desarrollo, fabricación, integración y pruebas. Sigue la descripción de la plataforma, la operación de lanzamiento, la operación de la Misión 01 y *Agradecimientos*.

Acompañan a este interesante trabajo varias tablas y gráficos, dando su conjunto una idea resumen muy esclarecedora del significado y desarrollo de este importante programa, inicio de un futuro desarrollo espacial que, por el momento, tiene en estudio las fases uno, para misiones de observación de la Tierra, tanto militares como civiles, cuyo lanzamiento se prevé a finales del año 2001, y la dos, para comunicaciones.

T. T.



DEFENSA. Núm. 234, octubre 1997

Figura en portada en este número una fotografía del *Chakri Naruebet*, portaaviones tailandés al que ya hemos dedicado nuestra atención en varias ocasiones en esta REVISTA GENERAL DE MARINA, y que es objeto de un interesante artículo debido a J. M. Peñaranda, en el que a lo largo de cinco páginas, muy oportunamente ilustradas, trata de cómo y por qué fue seleccionada la Empresa Nacional «Bazán» para su construcción, proceso de ésta, adiestramiento de su dotación por nuestra Armada, pruebas y entrega del buque, con sus características principales.

G. Y.

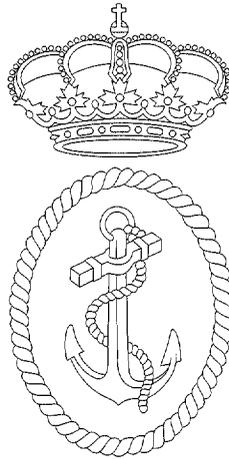


NEPTUNUS. Núm. 247, junio 1997

Esta revista oficial de Marina belga, de publicación trimestral, celebra con este número el 40 Aniversario de su publicación, iniciada como medio de difusión de la Asociación del mismo nombre, creada con el fin de «propagar el espíritu marítimo y naval», según consta en sus estatutos. También celebra la Marina de este país el 50 Aniversario de la creación de la Banda de Música

de la Fuerza Naval (Ostende, 1 de julio de 1947), compuesta en principio con miembros procedentes de las Fuerzas de Tierra, y con este motivo el número que comentamos viene acompañado de una separata en la que se relata la evolución de esta banda, ahora llamada de la Marina desde 1995, al tomar esta denominación la anteriormente designada como Fuerza Naval. Desde su fundación ha cosechado muchos éxitos en ceremonias, militares o no, participando también en concursos internacionales dentro y fuera del país. Actualmente, la componen 70 músicos profesionales, contribuyendo no sólo a dar realce a las ceremonias de la Marina, sino también a la vida cultural de Bélgica. En esta separata figura además la partitura y letra de la «Marche de la Force Navale» y un disco compacto grabado en el Palais des Beaux-Arts el 12 de marzo de 1996, como tributo musical a S. M. el rey Bhumibol Adulyadej de Tailandia, en el 50 aniversario de su entronación, conteniendo entre sus diecinueve composiciones nueve, de las que es autor el propio rey.

T. T.



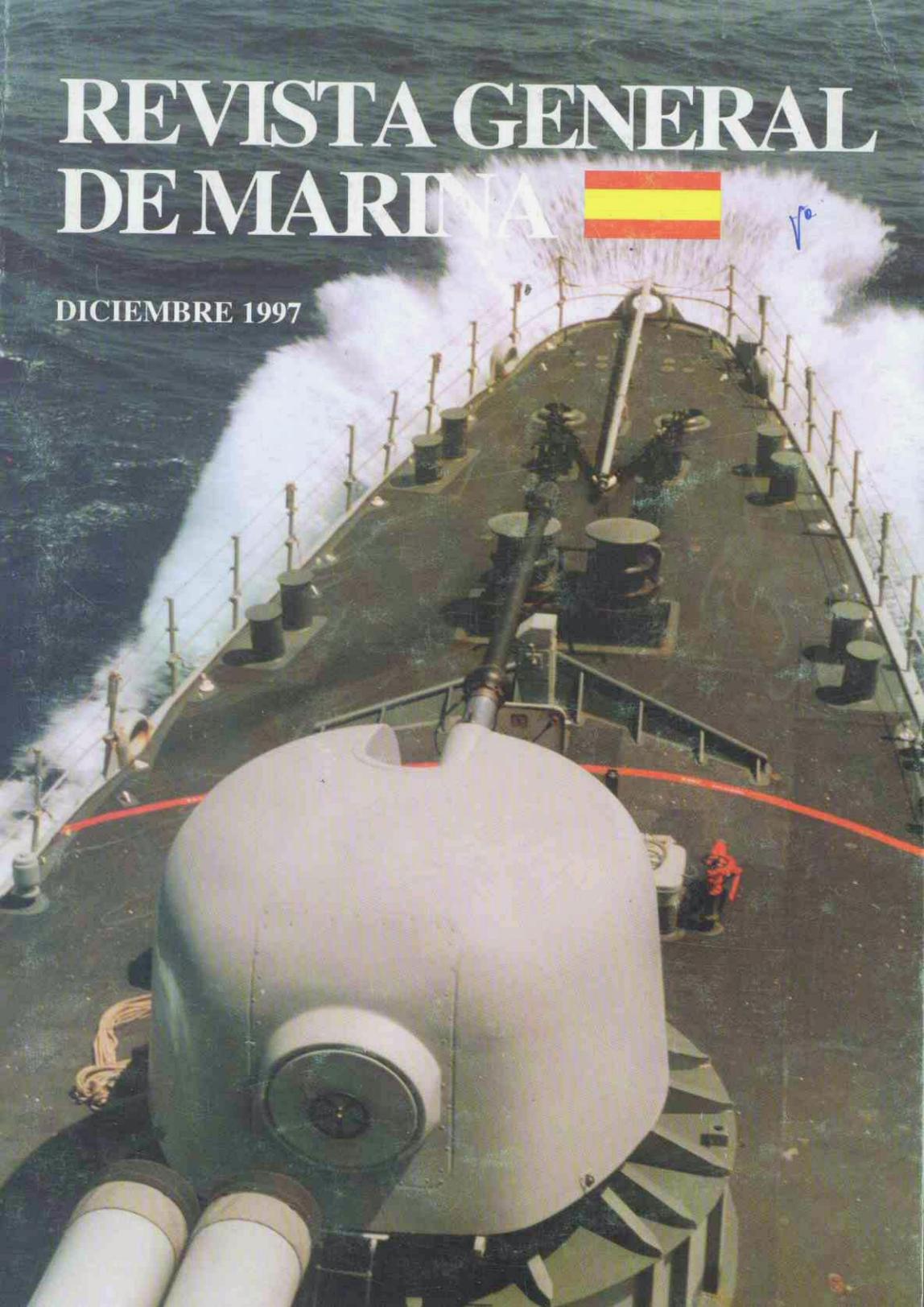
 SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

REVISTA GENERAL DE MARINA



70

DICIEMBRE 1997





EDITORIAL

631

TEMAS GENERALES

- Alferez de Infantería de Marina Javier Jordán
Enamorado
LA GUERRA EN EL NUEVO ORDEN
MUNDIAL 633

TEMAS PROFESIONALES

- General de División Alejandro Domingo Gu-
tiérrez
PROBLEMÁTICA EN TORNO A LA SANIDAD
NAVAL 645
- Teniente de Navío Saturnino Suanzes Fernán-
dez de Cañete
CARTOGRAFÍA VIRTUAL 653

INFORMACIONES DIVERSAS

- Alfonso de Carlos Peña
EXPOSICIÓN NAVAL EN FARNBOROUGH:
LOS BUQUES (II) 661

HISTORIAS DE LA MAR

- Coronel de Infantería de Marina José Fernán-
dez Gaytán
EL CONTRALMIRANTE EXCMO. SEÑOR
DON JULIO FERNANDO GUILLÉN TATO,
MARINO, HISTORIADOR, CARTÓGRAFO,
ESCRITOR Y HUMANISTA 679

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: 076-97-005-7

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



REPETIDAMENTE nos hemos referido a la nueva situación del mundo en lo que se refiere a las relaciones entre los Estados y su conflictividad. Y también a que los nuevos problemas exigen nuevas soluciones; las tensiones que hoy existen imponen el análisis racional de las nuevas amenazas y el modo de hacerlas frente. En nuestro *Tema General* del cuaderno que tiene el lector en sus manos se hace un estudio global de esta situación y cómo

debe contemplarse con un enfoque nuevo desde el punto de vista de que, si bien parece conjurado el peligro de guerra universal que durante tantos años ha tenido en vilo al mundo entero, ante las terribles consecuencias de destrucción a que hubiera podido conducir, no puede hablarse tampoco de una nueva Arcadia feliz de paz y estabilidad: la guerra, localizada pero real, sigue existiendo en muchos lugares de la Tierra, pero sus repercusiones en otros son de imprevisibles efectos, y de ello se infiere la necesidad de no bajar la guardia, sino, por el contrario, disponer de los medios adecuados para afrontar esta realidad, medios que no serán los mismos de antes, pero sí imprescindibles para garantizar la seguridad.

Plantear la misión específica de la sanidad naval como la de apoyo sanitario a la fuerza naval parecería obvio de no haberse quizá diluido aquélla en otras misiones, también necesarias pero en cierto modo secundarias, de la sanidad general. En este sentido, creemos que el trabajo dedicado a este tema es de gran importancia como clarificador de este concepto, al que hay que conceder valor preferente, asignándole los medios adecuados, tanto normativos como de recursos materiales, para poder cumplir esta misión. Englobado entre los *Temas Profesionales*, hemos considerado, pues, oportuno colocarlo en el lugar destacado que merece tanto por la competencia de su autor como por su intención de despertar el interés sobre un asunto tan transcendente.

Con éste y otros dos temas de rigurosa modernidad y actualidad damos difusión a asuntos que en su conjunto dan una cierta medida de la preocupación dominante hacia el logro de la mayor eficacia de la fuerza, demostrada libre y espontáneamente a través de los colaboradores que honran las páginas de esta REVISTA.



A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, cuya extensión no excederá de más de 15 folios, se remitirán mecanografiados a dos espacios en papel tamaño DIN-A4, o similar en el caso de que se utilice ordenador, por una sola cara y dejando margen suficiente a la derecha para correcciones; la Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

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

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

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

LA GUERRA EN EL NUEVO ORDEN MUNDIAL

Javier JORDÁN ENAMORADO



Un nuevo orden mundial



ON el fin de la Guerra Fría, la apertura de la Europa del Este y el desmantelamiento de la URSS, el orden mundial ha sufrido grandes transformaciones. Del sistema bipolar estamos pasando a un nuevo diseño multipolar, cuyos protagonistas no son del tipo de las antiguas potencias coloniales, sino que en la actualidad adquieren el carácter y el tamaño de verdaderos continentes: Estados Unidos, la Unión Europea, Japón, China y Rusia se

están configurando como los principales protagonistas de las relaciones internacionales, aunque los dos últimos todavía con algunas incógnitas. Se trataría de un liderazgo sobre todo de tipo económico y político, ya que en el terreno militar se podría hablar de una única potencia, Estados Unidos.

De este modo, el nuevo orden mundial podría asemejarse a un sistema estructurado en términos de centroperiferia (Buzan, 1995). Por un lado, existiría un centro, compuesto por una coalición de las principales potencias económicas (Estados Unidos, Unión Europea, Japón, algunos países del sudeste asiático, y con ciertos matices Rusia y China) (1), mientras que por otro lado se encontrarían las naciones situadas en la periferia o en la semiperiferia, la mayor parte de las cuales pertenecerían al Tercer Mundo de la Guerra Fría. Buzan identifica el centro con una comunidad de seguridad en la que ninguno de sus miembros espera o supone una amenaza militar para el resto. La prosperidad y los logros económicos de dichos actores se hallan estrechamente entrelazados; el capital mismo está sustancialmente internacionalizado, y una característica común a las economías de todos ellos es la interdependencia.

Al mismo tiempo, los países que forman el centro se asemejan en el terreno político al compartir en su mayoría sistemas democráticos (2) y al poseer unas

(1) Sobre la pertenencia de estos dos países a dicho club existen variedad de opiniones, según los autores. Aunque no todos los admiten como miembros actuales del centro, se da un mayor consenso en considerarlos futuros protagonistas del nuevo diseño multipolar.

(2) En este aspecto, Rusia todavía debería afianzar su naciente democracia, mientras que China necesitaría unos cambios más profundos.

instituciones políticas consolidadas. Se podría hablar de ellos como de Estados fuertes, pero entendiendo como tales a sistemas firmes y ajenos a crisis políticas que lleguen a amenazar los propios fundamentos institucionales. También es importante el desarrollo cultural de sus respectivas sociedades, así como la importancia creciente que en ellas adquiere el respeto y la valoración de los derechos humanos. Aunque gran parte de los Estados que forman parte del centro tienen un pasado colonialista, en la actualidad tales aspiraciones se han desvanecido. En las conciencias de estos pueblos la descolonización se presenta hoy como un fenómeno que era inevitable, necesario y conforme a los principios de los derechos humanos. Ya no aspiran a la expansión territorial ni a adueñarse de lo que los nazis llamaban el *espacio vital*. Aunque todavía existen en algunos de estos Estados ciertas reivindicaciones territoriales de escasa entidad, en general todos son conscientes de que la prosperidad de sus naciones depende en mayor medida del desarrollo tecnológico y económico que de la posesión de territorios habitados por otros pueblos. La experiencia colonial les ha enseñado que la gestión de posesiones de ese tipo plantea problemas difíciles y frecuentemente costosos, y que la conquista de mercados no depende del control político y militar.

Los Estados miembros del centro no pueden identificarse con una única civilización del tipo de las descritas por Samuel Huntington. Ni tampoco con un espacio regional, aunque en ocasiones dichos países sean englobados en el Norte, a él pertenecen Estados del hemisferio meridional.

Por otro lado, los diferentes polos componentes del centro experimentan también una tendencia hacia la integración, que puede tomar formas diversas: sistemas de seguridad colectiva, sociedades internacionales, «repúblicas», asociaciones de libre comercio, etc. Este proceso integrador puede desarrollarse de dos modos, de forma regional o globalmente sobre todo el centro. Ambas opciones no son en modo alguno excluyentes, ya que pueden darse los dos movimientos simultáneamente. Dentro de los fenómenos integradores de carácter regional, la Unión Europea es el ejemplo más claro.

El otro elemento del nuevo sistema internacional sería la *periferia*. A ella pertenecería un número mayor de naciones situadas principalmente en África, Oriente Medio y Suramérica. Dichos Estados comparten diversas culturas y existen entre ellos mayores diferencias; no se puede hablar de la relativa homogeneidad que se da en el centro. En cierto modo, los miembros de la periferia son la antítesis del club multipolar.

En su mayoría son Estados débiles, donde las instituciones se hallan poco consolidadas; abundan también los sistemas autoritarios, y las fuerzas internas que pueden desafiar a la existencia del mismo Estado son en muchas ocasiones importantes. Al escaso desarrollo económico y a la pobreza se une la incultura de la población, y a veces problemas de diversidad racial, étnica o religiosa. En determinados casos son ricos en recursos naturales, pero la debilidad interna y la falta de infraestructura impiden su aprovechamiento. Muchos de estos Estados son de reciente creación y las convulsiones que

sufren en la actualidad son habituales en tales procesos de desarrollo, sólo que agravados por las condiciones sociales y económicas expuestas.

Los fenómenos de desintegración estatal también son característicos de la periferia. Por desgracia, estos procesos suelen desarrollarse de una forma violenta y caótica, como ha sido el caso del Líbano, Somalia, Ruanda, Sudán, Mozambique, Angola y, en menor medida, otro amplio número de Estados.

En lo referente a las relaciones internacionales, los Estados pertenecientes a la periferia siguen una conducta diferente a la de los integrantes del centro. Al ser en muchos casos regímenes totalitarios, muestran poco interés en abrirse al exterior. Las dictaduras, por lo general, suelen ser reacias a establecer vínculos internacionales, sobre todo si suponen de alguna forma un menoscabo de su propia soberanía.

Por otro lado, es difícil diseñar la estructura política internacional que pueda ser útil a las necesidades de una determinada región, como puede ser, por ejemplo, el caso de África subsahariana. Los países integrantes de dicha arquitectura carecen en muchos casos de los recursos políticos y sociales para consolidarse dentro de ella. Al mismo tiempo, se ven amenazados por fuerzas internas y externas, muchas veces sostenidas por las mismas naciones con las que deberían integrarse. Por seguir con el ejemplo propuesto, sólo las disputas fronterizas y raciales del África subsahariana impiden cualquier intento de crear una organización regional eficaz que contribuya a la estabilidad y desarrollo de dichos países.

Con respecto al centro, la periferia mantiene una relación de dependencia fundamentalmente como suministradora de recursos. Esto hace que el mismo centro sea también dependiente de la periferia al necesitar de las materias primas para su desarrollo económico. Sin embargo, tal dependencia mutua no puede compararse a la interdependencia que existe entre los polos del mismo centro, ya que además de recursos comparten entre ellos mercado. Los problemas internos de la periferia no afectan en la misma medida a los que puedan darse dentro de uno de los Estados del centro. En el primer caso existirían unos recursos naturales a los que habría que seguir teniendo alcance del modo que fuera necesario; con respecto a una nación del centro, el resto de miembros podrían resultar perjudicados por la pérdida de mercado y de inversiones.

En materia de seguridad, la periferia también contrasta con el centro. No se puede hablar en ella de sistemas de seguridad colectiva ni de seguridad común. La fórmula que todavía tendría vigencia sería la tradicional, la de las alianzas. Aunque sus principales amenazas para la seguridad son en muchos casos de carácter interno, y fundamentalmente de tipo social y económico, estos países recurren con relativa frecuencia a las armas como medio de resolver las disputas. De hecho, la inmensa mayoría, por no decir todos, los conflictos regionales que se dan en el mundo tienen lugar en la periferia. Al mismo tiempo es en estos países donde se produce un mayor número de violaciones de los derechos humanos, y donde se recurre a las fuerzas armadas para asegurar el mantenimiento de estructuras sociales en ocasiones injustas.

Al final de esta breve descripción cabe preguntarse, como hacen ciertos analistas, si realmente se puede hablar de *orden* en este Nuevo Orden Mundial. Hablar de un sistema de centro-periferia ya es en algún modo diseñar un orden en la comunidad internacional, de la misma manera que se hacía al concebirse en bloques enfrentados. Algo diferente es hablar de *estabilidad*, pues como hemos visto disminuye según nos alejamos del centro hacia la periferia. La estabilidad del mundo de hoy es diferente a la que se daba durante la época de los bloques, pues en realidad ambos hacían de contrapeso en la balanza de las relaciones internacionales. Por otro lado, la estabilidad se entendía mayormente en términos militares y de enfrentamiento; en la época de la guerra fría los desafíos a la estabilidad venían sobre todo del exterior y del otro bloque. En nuestros días, para una gran parte de los Estados del mundo —la periferia— las amenazas son de carácter interno, y las de tipo externo son las militares clásicas. En cuanto al centro, la mayoría de los riesgos a la estabilidad proceden del exterior, de la periferia, y son principalmente de tipo económico y social. Para el centro los riesgos han cambiado, ahora son de índole diferente y menos previsibles.

La guerra en el nuevo orden mundial

Todos estos cambios en la configuración del sistema internacional han repercutido de una forma importante en el modo de relacionarse los miembros de la comunidad mundial, muy especialmente en lo referido a los conflictos bélicos. Durante siglos la guerra ha sido, tristemente, el modo normal de relación entre los países. Sin embargo, desde hace cinco décadas Europa se ha visto libre de tal azote —si exceptuamos el caso yugoslavo—, a pesar de contar con una larga tradición de conflictos. Esta tendencia parece consolidarse en el nuevo orden mundial, sobre todo en lo que se refiere a guerras globales. Siguiendo a William Thompson (Thompson, 1994), se pueden distinguir las siguientes causas de este proceso.

El fin de la historia

Francis Fukuyama en su artículo titulado «¿El fin de la historia?» (Fukuyama, 1989) desarrolla la idea hegeliana según la cual la historia termina cuando no existen contradicciones fundamentales que no puedan ser resueltas dentro del contexto del liberalismo occidental. Lo que Fukuyama defiende es que una vez que el liberalismo ha triunfado sobre el resto de ideologías, contrarias o alternativas, ha desaparecido la posibilidad de tensiones en la política mundial, lo cual contribuye a hacer menos probable el estallido de un conflicto a gran escala. El autor del artículo señala, sin embargo, que todavía una

gran parte del mundo vive inmerso en la *historia*, precisamente muchos de los países pertenecientes a la periferia, por lo que los conflictos en dicho sector pueden seguir produciéndose pero de una forma limitada en cuanto a su repercusión y alcance. Por el contrario, en los Estados donde el liberalismo ha triunfado —el centro—, las estrategias económicas, el consumo y la tendencia a un mercado común serán las relaciones internacionales que prevalezcan (Gaddis, 1994). Esta opinión es también compartida por otros autores como Deudney o Ikenberry, que resaltan la importancia de la victoria de los valores liberales (sistema democrático, economía de mercado...) sobre el sistema soviético (Deudney e Ikenberry, 1991).

El fin del autoritarismo

Muchos autores coinciden al argumentar que los sistemas democráticos son de por sí mucho más reticentes en iniciar una guerra que los Estados autoritarios. Esta idea fue expuesta hace dos siglos por Kant (Reiss, 1970); según él, los Estados, al ser gobernados por el mismo pueblo y no por unas élites con intereses propios, serían mucho más reacios a recurrir a las armas a la hora de resolver las disputas. Los sistemas autoritarios como los que existían en el antiguo régimen, lanzaban al combate a sus poblaciones por motivos muchas veces nimios. Por ello, la república de la que habla Kant debe cumplir una serie de requisitos tales como soberanía, economía de mercado, derecho a la propiedad privada, respeto a los derechos de la persona y gobiernos representativos elegidos democráticamente. La legitimidad de dichos gobiernos facilita la unión entre los ciudadanos entre sí y con las autoridades, lo cual es esencial para hacer frente a las amenazas exteriores. Por otro lado, la infraestructura legal combinada con los derechos y deberes de los gobiernos representativos sirven de freno a la agresividad de los dirigentes. De este modo, el pueblo serviría en cierto modo de barrera a la hora de lanzarse a una guerra, ya que sería el principal afectado de las consecuencias de ésta. Por el contrario, los sistemas autoritarios no consideran tanto el parecer de su población antes de enzarzarse en un conflicto.

Al mismo tiempo, Kant piensa que un grupo de gobiernos democráticos crean entre sí una zona de paz o «unión pacífica», ya que, según las ideas de la Ilustración, *las democracias no luchan*. No sucedería de igual forma entre los Estados que él llama republicanos (democráticos) y los no republicanos. Los primeros podrían, con razón, sospechar de los segundos, ya que éstos son por definición diferentes e injustamente organizados. Los republicanos se beneficiarían de una presunción de amistad, mientras que los contrarios serían objeto de una sospecha de enemistad. Como consecuencia, los conflictos serían menos probables entre las democracias y más entre los Estados democráticos y los que no lo son.

Estos argumentos de Kant han sido estudiados en la actualidad por otros autores, y en general se puede encontrar una opinión común en todos ellos, similar a la del filósofo. Lo que se concluye, por tanto, no es que las democracias no luchen, como se afirmaba en el «siglo de las luces», sino que son más reticentes a resolver las disputas por medio de las armas. De hecho está empíricamente comprobado que entre todos los tipos de regímenes políticos las democracias han sido las que menos han tomado parte en conflictos durante las dos últimas décadas (Benoit, 1996).

Exponiéndolo de modo esquemático, las razones por las que las democracias no suelen luchar entre sí son las siguientes:

- En las democracias se espera que los dirigentes políticos, tanto de un país como de otro, sean capaces de resolver las disputas por medio del compromiso y sin uso de la violencia, respetando los derechos y la vida de sus oponentes. Esta conducta presupuesta favorece la resolución pacífica de los conflictos. Cuanto más estable y afianzada sea una democracia, más se esperará una conducta como la apuntada en el párrafo anterior, y de hecho será así su comportamiento. La consolidación de las democracias favorece los arreglos pacíficos entre ellas (Gilpin, 1994).
- Por tanto, cuando estalle una guerra entre democracias lo más probable es que una de ellas no goce de estabilidad política.
- Al mismo tiempo, en los regímenes democráticos la presión de la opinión pública, la división de poderes y la necesidad del debate político para obtener el apoyo necesario, retardan la decisión de hacer uso de la fuerza a gran escala.
- Como consecuencia de lo anterior, los líderes de las democracias se verán unos a otros limitados en sus decisiones y, por tanto, confiarán en la posibilidad de entablar negociaciones con el fin de resolver el conflicto, y al mismo tiempo no temerán tanto que se produzca un ataque sorpresa por parte de la otra democracia.

Por otro lado, y expuestas de un modo similar, las razones por las que un régimen totalitario puede iniciar más fácilmente un conflicto contra otro Estado —democrático o no— serían las siguientes:

- En los Estados no democráticos los dirigentes utilizan la violencia y la amenaza como medio de resolver los conflictos dentro de su propia sociedad, y esperan que sus oponentes hagan lo mismo. Son más proclives a mantener dicha conducta en sus relaciones con otros Estados, y esto es percibido también por los demás países, con lo que aumenta la desconfianza mutua.
- Los líderes de los sistemas autoritarios no se ven tan limitados como los dirigentes democráticos, y tienen, por tanto, mayor capacidad de

iniciar de un modo más fácil, rápido y secreto operaciones militares a gran escala

- Los dirigentes de los Estados autoritarios pueden aprovechar las limitaciones expuestas de los sistemas democráticos para forzarlos excesivamente a realizar concesiones. Esto puede obligar a que las democracias adopten conductas no esperadas y menos pacíficas, que lleven al inicio de hostilidades antes que ceder a las demandas del Estado autoritario, y por el temor a sufrir un ataque sorpresa.

El fin de la rentabilidad de la guerra

Durante siglos la guerra ha sido una forma *normal* de relación entre las sociedades, en parte debido a las ventajas que proporcionaba a sus actores (Howard, 1983). En nuestros días dichos beneficios han desaparecido como consecuencia de los cambios que analizaremos a continuación.

Antiguamente la guerra era un medio de obtener nuevas tierras, aumentar el número de siervos que las cultivasen, capturar esclavos...; en definitiva, enriquecerse a costa de las propiedades de los otros. En una sociedad feudal la base del poder político y económico en un medio fundamentalmente agrario se encontraba sobre todo en la posesión de tierras y de la fuerza de trabajo para cultivarlas. La victoria en una guerra significaba más territorio y más recursos humanos a un precio relativamente bajo (Nye, 1996). La escala limitada de los combates suponía poca destrucción y un número generalmente bajo de muertes. En la actualidad las fuentes de riqueza se encuentran no tanto en la agricultura y en la mayor población, como en la producción industrial y en el comercio; por lo que la guerra de botín carece de sentido. Quizá la única excepción estaría en lo referido a los recursos naturales, ya que en tales conflictos las ganancias pueden llegar a ser de gran magnitud: como hubiera sido la conquista de Kuwait por Irak de no haber perdido la guerra del Golfo (Nye, 1996).

Por otro lado, además de proporcionar escasas ganancias, la guerra actual supone unos costes económicos enormes. En la época antigua y medieval las campañas eran relativamente baratas, ya que muchas veces los mismos combatientes eran los propietarios de sus armas, y por lo general no eran choques entre ejércitos muy numerosos, sobre todo en la Edad Media. En la época moderna, con la generalización de las armas de fuego, la creación de ejércitos nacionales, unida a la industrialización de los diversos países que hizo posible armar y poner en pie de guerra a miles de combatientes, la guerra empezó a convertirse en una actividad tremendamente cara que apenas la hacía rentable (Kennedy, 1987). Al mismo tiempo, la agricultura fue perdiendo importancia como fuente de riqueza, siendo sustituida por el comercio y las actividades industriales, que se convirtieron en los principales motores del desarrollo económico. La revolución industrial y sus consecuencias supusie-

ron un cambio fundamental en la relación coste-beneficio de la guerra. La creciente introducción de las máquinas y la electricidad en los sistemas de producción, el uso cada vez mayor de materiales sintéticos en lugar de productos naturales, la generalización de las fábricas..., todo ello contribuyó a la primacía de la sociedad urbana sobre la rural, al tiempo que también tuvo importantes consecuencias en la esfera militar (Buzan, 1991). Los ejércitos aumentaron enormemente el número de soldados, y el desarrollo industrial y los logros en el campo de la logística y de las comunicaciones también contribuyeron a la capacidad de sostener guerras a gran escala. Todo este proceso determinó finalmente que la actividad bélica se convirtiese en algo contraproducente en términos económicos (Kaysen, 1990).

Sin embargo, los pueblos no se han lanzado a combatir por motivos únicamente económicos. Clausewitz definía la guerra como la continuación de la política por otros medios, y, por tanto, el recurso a las armas era también una forma de ganar influencia o prestigio, mantener un determinado orden regional, o simplemente defenderse de una agresión (Keegan, 1993). Cuando la diplomacia fracasaba en la consecución de los objetivos propuestos era el momento de resolver los problemas en el campo de batalla.

La modernización de los ejércitos, que hace poco comentábamos, ha supuesto que todas las energías de un país se concentren en el esfuerzo bélico, al tiempo que los medios militares también hayan experimentado un gran desarrollo en lo que se refiere a potencia de fuego y alcance. En la actualidad, la guerra además de ser enormemente cara es terriblemente destructiva (Thompson, 1995). El primer conflicto mundial costó varios millones de vidas y el que le siguió veinte años después se cobró cerca de 50 millones, además de provocar la destrucción casi total de varios países. Con el desarrollo posterior de las armas nucleares, el desenlace de una nueva guerra global podría haber supuesto el fin de la Humanidad.

Según William Thompson (Thompson, 1994) esta conciencia de la irracionalidad de la guerra quedó tan claramente marcada tras la primera guerra mundial que de no haber sido por la figura de Hitler el mundo no habría conocido otra tragedia similar. Lo cierto es que cincuenta años después del segundo conflicto global en la mente de los gobernantes de los países desarrollados se encuentra clara la idea de que la guerra, sobre todo a gran escala, es totalmente contraproducente y que los intereses nacionales son el primer motivo para evitarla (Mueller, 1989).

Conclusiones

A pesar de todo lo analizado, no puede decirse que la guerra haya dejado de ser un elemento de las relaciones internacionales. Desde 1945 hasta la actualidad se han producido cerca de 140 conflictos que han causado unos

veinte millones de muertes (Booth, 1991). Sin embargo, lo anteriormente descrito sí ha influido en las características de los enfrentamientos actuales.

La mayor parte de las guerras de la segunda mitad del siglo xx han sido de naturaleza interna (étnicas, civiles o revoluciones) más que entre países, o de tratarse del segundo caso, más entre pequeños actores que con participación de grandes potencias. Lo realmente llamativo ha sido la larga paz que ha reinado en Europa durante este medio siglo, un hecho casi sin precedentes en su historia.

Por otro lado, el escenario de la inmensa mayoría de los conflictos ha sido la periferia descrita por Buzan. De este modo, el recurso a las armas sería otra de las notas que caracterizarían a esa parte del nuevo orden mundial. Los cambios que hemos descrito sobre la concepción de la guerra no se aprecian tanto en dichos países. La inestabilidad, los graves problemas socioeconómicos y la falta de democracia son los factores que causan la mayor parte de esos conflictos. Si en el centro la guerra resulta contraproducente, al poner en peligro la prosperidad y el bienestar de sus sociedades, en la periferia la ausencia de ambas cosas constituye un obstáculo menos a la hora de utilizar la violencia.

Por tanto, los enfrentamientos armados que se producen en la periferia no pueden compararse a las guerras de Europa durante la época moderna. Los estadistas occidentales utilizaban a sus ejércitos con el fin de mantener el equilibrio de poder en el viejo continente, o como instrumento para lograr la hegemonía sobre el resto de potencias. Era una guerra muy calculada en la que se perseguían unos objetivos concretos. En aquellas naciones europeas también faltaba en muchos casos la democracia y existían enormes diferencias sociales, sin embargo, éste no era el motivo fundamental de la violencia que se descargaba en el exterior. Las guerras napoleónicas, las franco-prusianas y la primera guerra mundial respondieron sobre todo a desequilibrios en la balanza del poder continental. En la periferia actual los choques armados se deben principalmente a la inestabilidad interna de los propios países. Las instituciones políticas, además de no ser democráticas, en muchos casos tampoco están consolidadas. Gran parte de la población de esos países vive muy por debajo del umbral de la pobreza, al tiempo que los porcentajes de analfabetismo incluyen a amplios sectores sociales. Todo esto nos lleva a afirmar que si en la Europa anterior a 1945 la causa de las guerras era el *poder*, en la periferia mundial de nuestros días el origen de los conflictos se encuentra en la *inestabilidad*.

Por consiguiente, la naturaleza de las guerras actuales se encuentra marcada por su génesis. La inestabilidad y los problemas internos de un país llevan a que la violencia se vuelque en el interior del mismo. Según un informe del SIPRI, de los treinta y un conflictos que se produjeron en 1990 sólo uno de ellos enfrentó a países distintos, el resto tuvo un carácter interno, como consecuencia de las luchas por el control del gobierno o la creación de nuevos Estados. Las diferencias raciales, étnicas y religiosas también han llevado al enfrentamiento de comunidades diferentes que forman un mismo país, y por lo general han

tenido como consecuencia las mayores matanzas que se han producido en los últimos años, tales como las de Ruanda, Burundi o antiguo Zaire.

También se producen disputas entre vecinos en la periferia, pero muchas de las veces se deben a causas internas que actúan en simbiosis con motivaciones externas. Ésta es la razón por la que no siempre es fácil distinguir los orígenes de una disputa interestatal, ya que puede darse una conjunción de factores internos y externos. Como hemos analizado en los factores que han influido en el cambio de concepción de la guerra, cuando una determinada nación inicia un conflicto contra otra es más que probable que al menos una de ellas se encuentre en una situación interna inestable. Por ello, en los conflictos entre países de la periferia la inestabilidad juega un papel importante. Sin embargo, también se pueden encontrar otras raíces en dichas disputas que responderían a las tradicionales aspiraciones de poder y de dominio sobre el resto de actores. Motivaciones que en el centro del nuevo orden mundial siguen vigentes, pero que no se pretenden lograr por medio del recurso a las armas, y que, por el contrario, mantienen un esquema clásico (uso de la guerra) en la periferia. De este modo, las dinámicas regionales también afectan a la seguridad de los Estados poco estables y están relacionadas entre otras cosas a los balances regionales de poder. La mayor parte de las ocasiones tales conflictos se producen cuando los Estados vecinos se hallan en un proceso de construcción o de crisis social. Generalmente es la simultaneidad de este proceso, que frecuentemente incluye la reivindicación de un espacio demográfico y territorial disputado con otros países vecinos, lo que subyace en muchos de los choques armados entre Estados en formación o reconfiguración (guerra Irán-Irak), o con graves problemas internos (Perú-Ecuador).

En cuanto a los países que forman parte del centro multipolar, el recurso a la guerra, como hemos analizado anteriormente, se ha convertido en algo obsoleto como medio de obtener beneficios y aumentar su poder. Sin embargo, la realidad nos muestra que los Estados democráticos y desarrollados también van a la guerra en determinadas ocasiones. El último conflicto en el que han tomado parte activa las potencias occidentales, es decir, la guerra del Golfo (no entran en consideración las operaciones de paz en las que se ha hecho necesario el uso de la fuerza: Somalia, Bosnia...) es un ejemplo de cómo dichos Estados son capaces de recurrir a las armas en los casos en que se encuentren en grave peligro sus intereses nacionales. La invasión de Kuwait por parte de Irak, y la consiguiente posibilidad de que Saddam Hussein llegase a controlar la mayor parte del petróleo mundial constituía una amenaza vital para las economías de los países desarrollados. Las consecuencias que podía tener un agravamiento de la situación se consideraron mucho más perjudiciales que los costes de la empresa militar que se puso en marcha para restablecer la situación. Aunque la guerra del Golfo suponía un grave sacrificio en vidas humanas y recursos, los Estados occidentales la prefirieron antes de que se llegase a una situación que podía acarrear peores consecuencias.

De este modo, los miembros del centro pueden participar también en conflictos, pero lo normal es que se recurra a las armas sólo cuando no exista otro medio para defender una serie de intereses que se consideren vitales por cada país. Estos intereses suelen ser, por lo general, la vida de sus ciudadanos, la integridad territorial, la supervivencia de las instituciones, las fuentes de energía y los recursos que permiten el desarrollo económico. Por esta razón, los Estados del centro ya no van a la guerra movidos por el poder, como antaño, sino empujados por la seguridad.

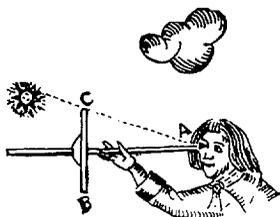
Al mismo tiempo, y como consecuencia, lo normal será que los Estados del centro no luchen contra otros miembros del centro, ya que entre ellos existe diversidad de medios para solucionar las disputas, y ninguno de ellos desea poner en peligro los intereses vitales del otro, pues conoce las consecuencias. Esta situación se da en la actualidad: es difícil imaginar un choque armado entre los países europeos que lucharon entre sí en la segunda guerra mundial, o entre Estados Unidos y Japón. Por tanto, de producirse algún episodio bélico será entre uno o varios países del centro contra algún miembro, o miembros, de la periferia. Como hemos señalado anteriormente, no nos estamos refiriendo aquí a las operaciones militares de paz, sino a la participación activa en conflictos. En estos casos se puede llegar a una escalada bélica entre miembros del centro y la periferia cuando se vean afectados los intereses vitales del primero. Esto, por lo general, no será en cualquier punto de la periferia, sino en aquellas zonas en las que radican dichos intereses, tales como recursos energéticos y su acceso a ellos (golfo Pérsico); o que se encuentran cercanas geográficamente a las fronteras de los Estados del centro (Mediterráneo).

Como conclusión final, podemos señalar que la posibilidad de una guerra global ha desaparecido del nuevo orden mundial. Sin embargo, no se puede hablar todavía del inicio de una era de paz. Pese al derrumbamiento del bloque soviético y a la implantación de la democracia en la Europa del Este y en otras zonas del planeta, todavía gran parte del mundo sigue gobernado por regímenes autoritarios o inestables, en los que se dan graves problemas sociales y económicos. La guerra está presente en muchas de esas zonas de la Tierra, y durante muchos años seguirán produciéndose conflictos armados entre los miembros de la periferia, y con mucha probabilidad entre éstos y algunos del centro. Tales conflictos serán regionales, y en los casos que cuentan con la participación de países del centro, se procurará que sean de corta duración, con el fin de alcanzar los objetivos previstos eficazmente y con el menor número de pérdidas.

BIBLIOGRAFÍA

- BENOIT, K.: «Democracies Really Are More Pacific (in General)», *Journal of Conflict Resolution*, vol. 40, núm. 4, december 1996, pp. 636-657.
- BUZAN, B.: «Security, the State, The New World Order, and Beyond», en Lipschutz, R. *On security*, Columbia University Press, New York, 1995, pp. 187-211.

- BUZAN, B.: *Introducción a los estudios estratégicos*. Ediciones Ejército, Madrid, 1991.
- DEUDNEY, D. & IKENBERRY, G. J.: «Soviet Reforms and the End of the Cold War: Explaining Large-Scale Historical Change», *Review of International Studies*, vol. 17, núm. 3, pp. 225-251.
- FUKUYAMA, F.: «The End of History?», *The National Interest*, núm. 16 (Summer, 1989), pp. 3-18.
- GILPIN, R.: «The Cycle of Great Powers: Has it Finally Been Broken?», en Lundestad, G. *The Fall of Great Powers, Peace, Stability and Legitimacy*, Oxford University Press. New York, 1994, pp. 313-329.
- HOWARD, M.: *Las causas de las guerras y otros ensayos*. Ediciones Ejército, Madrid, 1983.
- HUNTINGTON, S. P.: «The Clash of Civilizations?», *Foreign Affairs*, vol. 72, núm. 3, Summer, 1993, pp. 22-49.
- KAYSSEN, C.: «Is War Obsolete? A Review Essay», *International Security*, núm. 14, 1990, pp. 42-69.
- KEEGAN, J.: *Historia de la guerra*, Planeta, Barcelona, 1993.
- KENNEDY, P.: *Auge y caída de las grandes potencias*, Plaza & Janes, Barcelona, 1987.
- LUNDESTAD, G.: *The Fall of Great Powers, Peace, Stability and Legitimacy*, Oxford University Press, New York, 1994, pp. 351-368.
- MUELLER, J.: *Retreat from Doomsday: The Obsolescence of Major War*, Basic Books, New York, 1989.
- NYE, J.: «Conflicts after the Cold War», *The Washington Quarterly*, vol. 19, núm. 1, 1996, pp. 5-24.
- REISS, H.: (ed.) *Kant's Political Writings*, Cambridge University Press, 1970.
- Sipri Yearbook 1991: World Armaments and Disarmament*, Oxford University Press, 1991, p. 345.



TEMAS PROFESIONALES



PROBLEMÁTICA EN TORNO A LA SANIDAD NAVAL

Introducción



A misión específica de la Sanidad Naval es el apoyo sanitario a un componente de la Fuerza Armada, el naval a la cual se suman otras misiones comunes a las sanidades militares de los Ejércitos de Tierra y Aire.

El primer problema que hay que considerar es la necesidad de dar preferencia a esta misión específica, tanto a la hora de organizar y planificar los servicios sanitarios como en el momento de asignación de recursos para cada actividad, necesidad que en muchas ocasiones no es simple.

Si la razón de ser de la Sanidad Naval es el apoyo a la Fuerza Naval, ésta debe ser prioritaria, subordinando a ella misiones comunes que pueden ser cumplimentadas por otras organizaciones sanitarias militares o civiles. Razones de rentabilidad económica o social pueden aconsejar realizar prestaciones asistenciales a otros colectivos no considerados como Fuerza, pero nunca en detrimento de lo que consideramos primordial y justifica la existencia de la Sanidad Naval como tal organización diferenciada dentro de la Sanidad Militar.

Misión específica de la Sanidad Naval

El apoyo sanitario a la Fuerza Naval se realiza de acuerdo con los principios generales de la función logística sanitaria y las circunstancias concretas en que ésta se presta.

Principios generales de flexibilidad, seguridad de actuación, sencillez, oportunidad, equilibrio, autoridad, protección, economía y movilidad, matizados para ajustarse a las necesidades logísticas de las Fuerzas Navales. Circunstancias específicas de la asistencia sanitaria en la mar, como son el aislamiento geográfico y profesional, necesidad de conocimientos amplios en medicina de urgencia, servicios de veinticuatro horas a una población cautiva en un ambiente potencialmente peligroso, actividad en espacios reducidos, deben ser consideradas en la planificación y ejecución de apoyo.

Principios y circunstancias que aplicados o considerados deben lograr un apoyo sanitario integral e integrado a la Fuerza Naval. Apoyo integral que supone prestar al combatiente no sólo una asistencia sanitaria diagnóstica o terapéutica, sino todas y cada una de las actividades que componen la Medicina Integral, como son las funciones de promoción de la salud, prevención, rehabilitación, salud laboral, gestión sanitaria, etc. Apoyo integral más necesario en el ambiente naval por las circunstancias específicas arriba mencionadas. Apoyo integrado, contrapunto al anterior, que supone una realización de actividades coordinadas, tanto entre los diversos órganos de asistencia sanitaria naval como con otras sanidades militares o civiles, nacionales o supranacionales, con objeto de desarrollar más eficazmente la misión encomendada.

La aplicación de la doctrina aquí expuesta presenta una problemática derivada en parte de las dificultades que aparecen para lograr ese apoyo sanitario integral e integrado. Dedicación casi exclusiva a la función asistencial curativa, preparación insuficiente en determinadas técnicas epidemiológicas, rehabilitadoras, de gestión, falta de motivación para determinadas actividades periciales o de selección, realización obligada de misiones no sanitarias a bordo, son algunas de las causas que dificultan la meta y que deben ser resueltas previamente a la planificación de un escalonamiento en profundidad de todas estas actividades, mandamiento imperioso de toda actividad logística militar.

Organización y funcionamiento de la Sanidad Naval

Dirección de Sanidad del Cuartel General de la Armada

Según la Orden 22/1991, de 12 de marzo, del Ministerio de Defensa, la DISAN es el órgano responsable de la gestión, administración y control en materia de sanidad, tanto en su aspecto asistencial como en el logístico-operativo.

Tan importante misión, encomendada legalmente, presenta una problemática para su ejecución que sólo puede ser resuelta mediante la publicación de una serie de medidas normativas de desarrollo que posibiliten su cumplimiento, siendo la más importante la asignación de mayor competencia en la administración de recursos materiales, humanos y financieros que permitan una gestión y control directo, ya que las simples propuestas, no vinculantes, que actualmente dirige la DISAN a los órganos distribuidores de recursos no alcanzan la mayor parte de las veces la finalidad buscada.

Dirección de Sanidad de las Zonas Marítimas, Flota y Jurisdicción Central de la Armada

Son los órganos subordinados periféricos de gestión, administración y central a nivel territorial, con importantes misiones de asesoramiento al mando, abastecimiento de recursos sanitarios, preparación de apoyo sanitario en circunstancias extraordinarias, planificación de actividades epidemiológicas, medicina laboral y de carácter médico-legal, todo dentro de su ámbito territorial.

Este órgano, con estas características, sólo existe en la Sanidad Naval y no sólo debe ser mantenido, sino potenciado en su organización y funcionamiento, dada su eficacia y ventajas de su existencia.

Escalonamiento del apoyo sanitario y órganos ejecutores

Primer Escalón

Es el encargado de prestar asistencia médica de emergencia, realizando las actividades de clasificación y evacuación junto a las demás misiones sanitarias precisas para el apoyo a la Fuerza Naval, tanto a nivel de Flota (buques de superficie, submarinos, aeronaves y unidades de Infantería de Marina) como de Fuerzas de Zona (unidades de protección de bases navales, de vigilancia, de apoyo logístico, buques científicos y buque-escuelas). Actividades que se extienden igualmente a los órganos que constituyen el apoyo a la Fuerza, tanto a nivel central (Cuartel General, Escuelas, etc.) como periférico (Arsenales, Bases, Centros Logísticos y Estaciones Navales).

Este escalón está formado por personal sanitario (médicos, ATS y auxiliares), siendo su infraestructura básica los puestos de socorro y enfermerías a bordo o en tierra con los recursos materiales idóneos para cumplir sus misiones.

La problemática en este nivel de la Sanidad Naval es importante, tanto cualitativa como cuantitativamente, pues afecta al tema de los recursos huma-

nos, materiales y financieros asignados al escalón, así como al replanteamiento y priorización de misiones en el mismo.

Recursos humanos que en este momento se muestran insuficientes por una serie de factores bien estudiados, pero con dificultades para su corrección: falta de motivación, dificultades para el ejercicio profesional, incomodidades en sus puestos de trabajo, alejamiento de la familia, etc., son factores considerados que deben ser corregidos mediante la adopción de una serie de medidas de ordenamiento (obligación de tiempo mínimo de permanencia en destinos de este tipo para optar a otros más cómodos o gratificantes), de incentivación (de tipo económico o de expectativas profesionales), de gestión (descentralización de la gestión de recursos humanos, dando mayor autonomía a Cuarteles Generales) y de adiestramiento (cursillos de resucitación cardio-pulmonar, mayor número de créditos para Medicina Naval en EMISAN).

La Medicina Naval precisa completar y modernizar su material sanitario en los primeros niveles de asistencia sanitaria por las carencias y obsolescencia de parte del material existente, siendo urgente resolver el problema de los equipos de soporte vital avanzado, material de evacuación y comunicaciones y material para puestos de socorro y clasificación para Tercio Armada.

El Primer Escalón necesita una financiación precisa para cumplir sus misiones, que sólo podrá lograrse por vía presupuestaria, mediante la creación de un programa o subprograma propio, independiente del capitulado de asistencia hospitalaria y que atienda las necesidades de tipo logístico de este nivel.

Debe plantearse, asimismo, la prioridad y potenciación de determinadas misiones del Servicio de Sanidad de la Armada en ciertos destinos para los que se regule una idoneidad adjunta por selección previa como en el caso del Centro de Buceo, Infantería de Marina, Arsenales, etc.

Segundo y Tercer Escalones

El Segundo Escalón es el encargado de la recepción y clasificación de los pacientes procedentes del primer escalón, y mediante la aplicación de medidas médicas y quirúrgicas de estabilización y técnicas de resucitación prepara los heridos para evacuación al Escalón superior. Cuando tiene posibilidades de cirugía y asistencia médica urgente, puede resolver determinado tipo de bajas o clasifica y evacúa hacia un hospital general apropiado, con lo cual se constituye en Tercer Escalón.

En Sanidad Naval, el Segundo y Tercer Escalones se desplegaría en determinados buques con funciones de gran operatividad, logísticas o de apoyo a otras unidades navales, y contaría con recursos humanos más especializados —cirujanos, anestesistas, intensivistas, estomatólogos—, recursos materiales más avanzados para diagnóstico y tratamiento —quirófanos, laboratorio,

radiología, vigilancia intensiva con camas monitorizadas— y organización más compleja.

La problemática a este nivel tiene como punto de partida la insuficiente dotación humana y material de lo que podríamos considerar Segundo y Tercer Escalones, constituido como servicio sanitario a bordo en el buque de aprovisionamiento *Patiño*, portaaviones *Príncipe de Asturias*, buques anfibios clase *Castilla* o *Hernán Cortés*, buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* y buque de investigación oceanográfica *Hespérides*. Es preciso resolver estos problemas de dotación de manera urgente, sobre todo los de equipamientos de la Unidad de Vigilancia Intensiva, ya que nuestra presencia en operaciones navales, sobre todo en misiones internacionales de ayuda y maniobras conjuntas está condicionada a la existencia y eficacia de este Segundo y Tercer Escalones.

Un paso importante para resolver este problema se está dando en la construcción de los nuevos buques LPD, pendientes de entrar en servicio, en los cuales los espacios sanitarios ya han sido diseñados para cumplir estas misiones de Segundo y Tercer Escalones, y aprobados los gastos para la adquisición del equipamiento sanitario apropiado, con lo cual estos buques podrán convertirse en la organización sanitaria idónea para este tipo de misiones logísticas.

Problema importante también en este Escalón es la dotación insuficiente de equipos ESVA o equipo de soporte vital avanzado, cuya utilidad práctica es innegable y su empleo en este escalón básico para la estabilización de las bajas. Es imprescindible contar con un número mayor de los tres o cuatro existentes, que se muestran insuficientes para las necesidades consideradas, y adiestrar en su utilización a todo el personal sanitario del servicio a su ingreso en él o con cursos de actualización en nuevas técnicas. La prioridad en la adquisición de ESVA ya ha sido aprobada por la Jefatura de Apoyo Logístico, y la realización de cursillos de adiestramiento va a tener lugar próximamente en la Flota. Son soluciones inmediatas para comenzar a resolver el problema y elemento importante para el programa de modernización sanitaria de la Flota, actualmente en preparación y que debe tener reflejo en futuros Presupuestos Generales para el Ministerio de Defensa.

Desde un punto de vista actual y futuro, la incorporación de la telemedicina en este Escalón aumenta las posibilidades de diagnóstico y tratamiento, evitando evacuaciones innecesarias y proporcionando una mayor seguridad y eficacia en la asistencia sanitaria. Estos días ya están realizándose pruebas entre enfermeras de los buques y hospitales navales de tierra para la transmisión a distancia de pruebas diagnóstica como ecografías, electrocardiogramas, etc., con resultados satisfactorios en cuanto a sus posibilidades técnicas y sólo pendiente de su inclusión en el capítulo de necesidad de material a adquirir.

La logística sanitaria en Infantería de Marina presenta unas características específicas sanitarias para este componente de la Fuerza Naval. Moderniza-

ción del contenido y continente de los puestos de clasificación y evacuación y creación del Escalón Móvil Avanzado Naval (EMAN) son los retos actualmente planteados en este escalón logístico de apoyo a nuestros infantes.

Cuarto Escalón

Es el encargado de coordinación del apoyo sanitario; recibe las bajas procedentes de equipos quirúrgicos en campaña, buques, hospitales, enfermerías y escalones anteriores, disponiendo de servicios especializados con medios y personal para el tratamiento completo de heridos.

La Medicina Naval dispone para este Escalón de los hospitales navales de San Fernando, Cartagena, Ferrol y Policlínica Naval de Madrid, que constituyen una red hospitalaria suficiente para el apoyo sanitario a la Fuerza Naval. El sanatorio situado en Los Molinos, cerca de Madrid, cubriría las necesidades de asistencia sanitaria de rehabilitación y larga estancia, dentro de la cadena logística en sus eslabones finales.

El problema a este nivel no es el de las dotaciones de personal y material para el cumplimiento de las funciones logísticas, ya que, en general, y sin llegar a una perfección difícilmente alcanzable, la red hospitalaria y naval está en condiciones de cumplir suficientemente con las misiones que se le encomienden, contando por un lado con una ubicación ideal, cercana a la fuerza, a la que apoya, y por otra, con unos medios adecuados para cumplir tal misión.

La problemática a este nivel viene planteada por la necesidad de rentabilizar estos establecimientos sanitarios en los que la oferta de prestaciones supera ampliamente la demanda, con la posibilidad de reestructuración y redimensionamiento de la red hospitalaria si no se consigue ese objetivo. Los problemas financieros que tienen nuestros hospitales navales, y que preocupan grandemente a los mandos del Cuartel General de la Armada y Sanidad Naval, vienen ocasionados fundamentalmente por el mantenimiento de líneas de producción de actividades sanitarias, cuyos productos no tienen suficiente demanda, pero que hay que mantener activas por necesidades logísticas o de adiestramiento imprescindibles.

A la solución de este problema, que tiene como meta el aumento de la demanda, se puede llegar por dos caminos. El primero es el de acudir al mercado sanitario, público o privado, ofertando prestaciones, suscribiendo convenios o conciertos con instituciones públicas o privadas, que aumenten nuestro colectivo al que atender. Este camino, difícil de recorrer por transitar por un mercado de libre competencia, exige unas condiciones precisas, la de la eficacia, eficiencia y calidad de las prestaciones, ya que sin estos requisitos el «agente contratante» o el «consumidor» las rechazaría y la rentabilidad buscada no se encontraría. El otro camino es el fomento por parte de la Administración Pública de la «producción y venta» de nuestros productos sanita-

rios, mediante una política de estímulo y normativa que aumente la demanda de prestaciones. Normas para que los «agentes de intermediación» de carácter público como ISFAS o MUFACE o Patronatos, adquieran nuestros servicios de manera preferente, recuperando colectivos perdidos, en parte, como familiares de los miembros de las Fuerzas Armadas o, en todo, como la Guardia Civil o la Policía Nacional, o adquiriendo otros nuevos como los provenientes de Ministerios, Empresas Públicas u Organismos Autónomos.

Normas de fomento de la investigación y docencia en nuestros hospitales, aplicándoles los fondos de I + D necesarios. Normas de derecho administrativo que faciliten a la Administración militar y dirección de los hospitales navales y militares la libre contratación de prestación de servicios con entidades públicas o privadas, con repercusión directa en el Servicio productor de la contraprestación económica correspondiente. Lenguaje propio de la microeconomía o del mundo de la empresa es el que estamos empleando intencionadamente en este apartado, para subrayar la importancia que tiene la financiación de este Cuarto Escalón, y cómo la solución a esta problemática debe afrontarse con criterios empresariales, además de los puramente logísticos teológicos de nuestra Sanidad Naval.

Un ejemplo es el convenio firmado con INSALUD para la utilización por pacientes civiles del Hospital Naval de Cartagena. La carencia de camas hospitalarias en la región se está resolviendo, en parte, con la utilización civil del Hospital Naval, y está previsto que temporalmente, durante un año, los servicios de Obstetricia, Ginecología, Pediatría y UCI de este establecimiento sanitario den cobertura en sus respectivas especialidades a todo el colectivo militar y civil del campo de Cartagena —unos beneficiarios—, lo que aseguraría una rentabilidad económica y social del Hospital.

El ambiente y la voluntad de franca colaboración que se observa actualmente en las relaciones de Sanidad Militar con ISFAS o INSALUD, a través de reuniones periódicas, creación de comisiones conjuntas de trabajo, etc., nos hace mirar con optimismo el camino emprendido para resolver nuestros problemas, aunque también somos realistas y conocemos su dificultad y lo mucho que nos queda por resolver.

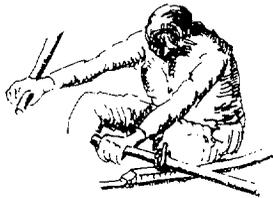
Conclusión

No se ha pretendido en este artículo realizar un estudio técnico, sistematizado y profundo de la problemática actual de la Sanidad Naval, objetivo institucional y de carácter más colectivo que individual, sino ofrecer al lector de la REVISTA una panorámica superficial, pero completa y actual, de la situación de la Sanidad Naval, con luces y sombras, proyectos y realidades, para hacer más real esta visión. Y si queremos condensar de una manera pragmática lo arriba expuesto, terminaremos con estas dos conclusiones:

1. Es necesario priorizar las actividades que realiza la Sanidad Naval colocando en un lugar destacado las específicas de apoyo logístico a la Fuerza en los primeros Escalones.

2. Es necesario asignar más recursos a los primeros Escalones logísticos, tanto humanos como materiales y financieros, y rentabilizar los ya dedicados al Escalón hospitalario.

Alejandro DOMINGO GUTIÉRREZ



CARTOGRAFÍA VIRTUAL



El pasado 14 de abril de 1997, con asistencia, entre otras personalidades, del almirante de la Flota, daban comienzo las II Jornadas de Electrónica Militar, organizadas por el Círculo de Electrónica Militar.

«La Batalla Virtual» era el título que los organizadores habían elegido para fijar la atención general en eso que normalmente se suele conocer como simulación.

Allí se reunía la flor y nata de la empresa nacional del sector —con el escaparate a la espalda—, con el cliente militar, sin más vinculación que la ya de por sí interesante meta de conocer y dar a conocer la tecnología punta.

Se habló, pues, de simuladores, y aunque no en el sentido más amplio sí en el más conocido, es decir, sistemas que reproducen situaciones y escenarios con el objeto de proporcionar adiestramiento a sus usuarios.

Casi todo es actualmente reproducible, desde el vuelo de un avión hasta los complicados vericuetos del mando y control, pasando por el mismísimo campo de batalla.

Ni qué decir tiene que la simulación lleva implícita una serie de ventajas, y éstas pueden ser de muy diferente naturaleza: economía relativa a medio plazo, seguridad personal y de material, ausencia de impacto medio-ambiental, posibilidad de disponer de medios inasequibles en la vida real, etc.

Por otro lado, y aunque ya en otro orden de cosas, aparecían otro tipo de productos que, soportados por un *hardware* similar, llevan a cabo funciones tales como planeamiento de misión, reconocimiento e incluso otros que unen todas las posibilidades citadas.

En concreto, una empresa nacional presentaba un sistema que a partir de imágenes satélite puede reproducir el vuelo de un avión sobre un paisaje real.

¿Aplicaciones? La imaginación trabaja, pero antes de meternos con algunas de ellas veamos cómo el mundo de los satélites es ya una realidad para España.

Satélites: un espía en el espacio

Muchos de los ingenios desarrollados por el hombre a lo largo de la historia han tenido en su concepción una intencionalidad bélica, o al menos se les ha encontrado pronto alguna aplicación guerrera, sobre todo en los últimos siglos.

Los satélites no iban a ser una excepción, y es que no hace falta ser un gran estratega para deducir las ventajas inmediatas de fotografiar al enemigo, como ahora se dice «hasta la cocina».

En la guerra del Golfo se utilizaron unos 60 satélites por parte de las fuerzas aliadas, y no sólo para la obtención de imágenes de objetivos militares, sino incluso para evitar tormentas de arena o medir la humedad del terreno en busca de las mejores rutas para los carros de combate.

El concepto IMINT (inteligencia de imágenes) está ligado desde el principio a la historia de los satélites de observación. Éstos están desarrollados con la misión concreta de obtener información de cualquier punto de la superficie terrestre al que se le asigne una especial importancia desde el punto de vista estratégico o táctico. Para ello cuentan con varios tipos de sensores, cada cual con sus ventajas e inconvenientes, pero complementándose unos y otros adecuadamente.

Se pueden obtener imágenes del espectro visible, infrarrojas e incluso radar. Las primeras se verán afectadas por las condiciones meteorológicas, pero dan una información bastante clara; las segundas pueden superar cierto tipo de meteorología adversa, aunque su resolución sea menor, y la ventaja de las imágenes radar sobre estas dos es la de ser transparentes al tiempo atmosférico.

En general, se puede decir que la observación desde satélites es una realidad superada hoy y que muchas cosas van a empezar a cambiar con su uso generalizado. Mejor dicho, ya están cambiando.

El Helios

De todos es conocida la participación de España, junto con Francia e Italia, en el programa Helios. Esto quiere decir, en otras palabras, que todo lo anteriormente dicho es ya una realidad para nuestras Fuerzas Armadas. Al menos lo es en ese 7 por 100 de participación y «disfrute» que sobre el total de tiempo de observación tiene nuestro país. De hecho, el CPHE (Centro Principal Helios Español) y el CRIE (Centro de Recepción de Imágenes Español) trabajan desde hace tiempo en ello.

El satélite Helios 1A puede en la actualidad obtener imágenes de cualquier punto de la superficie terrestre en un tiempo que puede variar entre 18 horas y varios días, dependiendo de factores diversos, siendo uno de ellos la programación, y ésta va en función de ese 7 por 100 del que hablábamos.

Existen varios tipos de precedencia: imperativa, prioritaria y de rutina, y varios tipos de imágenes: Campo Largo (CL), Campo Largo medio (CL/2) y Campo Estrecho (CE), cada una con una cobertura y resolución diferentes. Una imagen Campo Largo medio (CL/2), por ejemplo, viene a cubrir una zona de 40 por 40 kilómetros y proporciona una resolución aproximada de dos metros por pixel.

Personal de los tres ejércitos trabaja de manera exclusiva en diferentes destinos relacionados con la actividad del satélite, y secciones como la de Inteligencia del EMA conocen y gestionan los mecanismos de obtención de las imágenes para su uso operativo.

El futuro también se llama Helios, ya que España participará en el Helios 1B y en el Helios II, este último incluyendo como novedad la capacidad de proporcionar información infrarroja.

De los párrafos anteriores se puede deducir fácilmente la importancia de estar al día en esto del espacio, y de igual manera hemos podido comprobar que, dentro de las limitaciones derivadas de nuestra modesta inversión, podemos decir que no nos hemos quedado atrás en esta aventura.

Ahora sólo falta recoger los frutos y sacarle partido a algo que es nuestro.

Cartografía virtual

Como decíamos antes, un grupo de ingenieros españoles, que en su día intervinieron en el desarrollo del Helios, ha diseñado una aplicación que pretende exprimir la información del satélite.

El programa utiliza imágenes satélite en conjunción con cartas de elevación del terreno (DTED), y obtienen como resultado un modelo tridimensional de la zona fotografiada. Podríamos decir que se crea una «maqueta digital» de una determinada parte de la superficie terrestre.

Aparte de esto, y mediante el desarrollo de los algoritmos correspondientes, se consigue efectuar el sobrevuelo de la zona en cuestión. Lo importante no es, de todas maneras, la simulación del vuelo en sí, sino la posibilidad de obtener vistas desde cualquier altura, a cualquier rumbo y con diferentes ángulos de picado.

Cuando hablábamos de Helios decíamos que el sistema puede llegar a proporcionar una imagen solicitada poco menos que el día anterior. Esto significa que ya no dependemos de aquellas cartas o mapas levantados no se sabe cuándo. Ahora podemos ver el mundo, y no una representación de él, tal cual es. Hay que tener en cuenta que un mismo paisaje puede presentar una apariencia bastante diferente dependiendo de si la fotografía se toma en verano o en invierno. Ni las tonalidades de la Tierra son iguales, ni los cauces de los ríos van a presentar la misma apariencia entre una y otra época.

Por otro lado, hay cosas como carreteras, presas o postes eléctricos, que se construyen a mayor velocidad de lo que la cartografía tradicional es capaz de actualizar, y otros accidentes, como pueden ser los sembrados circulares típicos de un regadío, que ni siquiera se consideran a la hora de plasmar las realidades orográficas en un mapa.

En definitiva, atrás quedó ya el mapa del tesoro. Las armas de hoy son como todos sabemos capaces de golpear el blanco con impresionante preci-

sión, pero, en general, no suelen ser adivinas. Somos nosotros los que en definitiva vamos a definir los objetivos, y para ello, si queremos ser realmente selectivos, necesitaremos la mejor y más precisa de las informaciones de que podamos disponer.

Al mismo tiempo, y como ya hemos apuntado, las últimas guerras de este siglo se han caracterizado por un querer asegurar el tiro en beneficio de la causa humanitaria, política o una mezcla de las dos.

La posibilidad de «sobrevolar» virtualmente la zona del conflicto es cuando menos una tentación que no podemos desaprovechar. Los ingredientes están al alcance. Por un lado, las imágenes Helios están desde ahora a nuestra disposición; las cartas DTED de elevación del terreno, gracias a los convenios internacionales sobre cartografía, son igualmente asequibles, y de hecho se usan con asiduidad en nuestras Fuerzas Armadas. Por último, y como aquí se muestra, la industria nacional está a la altura de proporcionar los soportes informáticos de visualización tridimensional de toda esta información.

Planeamiento de misión: una aplicación aeronaval

Nuestra Armada tiene en servicio desde hace ya un año uno de los aviones de combate más avanzados del mundo: el AV-8B PLUS, la tercera generación.

Tanto por su nueva electrónica como por sus nuevos sistemas de armas, muchas son las cosas que están llamadas a cambiar desde el punto de vista doctrinal.

También son muchos los factores que hay que tener en cuenta en el planeamiento de las misiones, y por ello se ha desarrollado una serie de herramientas para mecanizar y agilizar toda esta actividad por parte de los pilotos.

La novena escuadrilla cuenta con un sistema de planeamiento de misión desarrollado especialmente para el *Harrier*. Dicho sistema permite definir cada detalle del vuelo, grabarlo y transferirlo al avión utilizando un dispositivo de memoria especial.

Todo esto es, sobre todo, importante cuando se trata de misiones de ataque a objetivos terrestres, donde solamente la navegación hacia el blanco requiere un estudio previo muy exhaustivo y detallado.

De hecho, dos de las mejoras introducidas en el PLUS respecto del anterior modelo son: un sistema de navegación inercial bastante más preciso y la cartografía digital integrada en el avión.

Sin embargo, y a pesar de todo, las altas velocidades a que se tiene que realizar el tiro o la gran altura de suelta de armas, según la modalidad del ataque, hace que determinado tipo de blancos sea muy difícil de ver, incluso con todas esas ayudas.

Y es que a estas alturas de la técnica y el desarrollo todavía se siguen destruyendo blancos por equivocación, y desgraciadamente el término

«bue on blue» todavía no se ha borrado de los diccionarios aliados; léase guerra del Golfo.

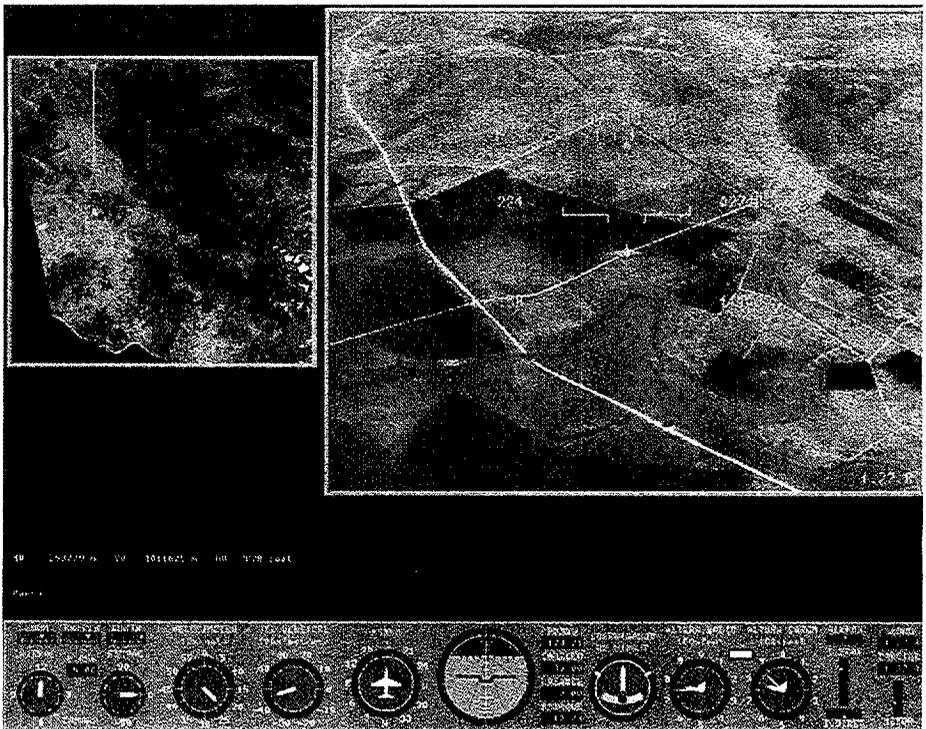
Es posible que todavía tengamos que ver más «despistes» en el futuro, pero también lo es que una imagen vale más que mil palabras...

Una prueba en la mar: Tapón 97

La FLOAN tuvo oportunidad de enviar un conferenciante a las citadas II Jornadas de Electrónica Militar, y el informe derivado de dicha asistencia originó un seguimiento del sistema en cuestión.

Inicialmente se convocó a la empresa responsable del desarrollo a una presentación en las instalaciones de la Flotilla de Aeronaves. Posteriormente, en el mes de septiembre, y tras pedir los permisos pertinentes, se llevó a cabo una prueba durante una de las misiones de «strike» de las maniobras Tapón 97.

Para ello se solicitó una imagen Helios a la Sección de Inteligencia del EMA, correspondiente a la zona de los objetivos terrestres. Dentro de esta zona se eligió un blanco pequeño, con poco contraste con el terreno circun-



La foto muestra una panorámica presentada por el equipo.

dante, de manera que se pudiera comprobar hasta qué punto la observación repetida del mismo contribuía a su localización durante los ocho segundos escasos que dura una pasada de ataque a baja cota.

El objetivo era un pequeño puente bajo un camino vecinal de la zona sudeste de la sierra de Cádiz.

Solamente aquellos familiarizados con este tipo de maniobras saben lo difícil que suele ser encontrar este tipo de blancos en la primera pasada. Sin embargo, los cuatro pilotos integrantes de la formación consiguieron localizar con facilidad el objetivo, como se pudo comprobar posteriormente mediante la observación de las cintas de vídeo.

Curiosamente, uno de los pilotos, que por equivocación había introducido un error de más de veinte millas a su inercial, no tuvo tampoco problemas para encontrar el objetivo, al reconocer la imagen mental que se había creado durante el estudio previo al vuelo.

En definitiva, y sin temor a caer en la exageración, se puede decir que la utilización de este tipo de sistemas durante la fase de planeamiento de ataques aumentaría enormemente las posibilidades de éxito de las misiones y, en el peor de los casos, se reducirían de manera considerable las de dejar caer bombas sobre lugares equivocados.



Harrier II Plus.

De hecho, la mayoría de las naciones avanzadas utilizan desde hace tiempo imágenes satélite para ayudar a la localización de objetivos. Imágenes estáti-

cas, cabe decir, y no hace falta decir hasta qué punto supone un avance el poder obtener tantas panorámicas como se quiera de un mismo objetivo.

El AV-8B está en vías de ir convirtiéndose poco a poco en un avanzadísimo sistema de armas. La integración del misil *Amraam* va a llevar la defensa aérea de la flota unas cuantas millas más lejos; la capacidad de vuelo nocturno a baja cota está ya impresionando a aquellas defensas aéreas que tienen por suelo las montañas. Otras mejoras vendrán, si lo permiten los futuros presupuestos de defensa, y algunas, como la que aquí se propone, pueden ser el económico fruto de la imaginación nacional.

Saturnino SUANZES FERNÁNDEZ DE CAÑETE



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

Se comunica a todos nuestros lectores que para el próximo año 1998 la suscripción anual a la RGM mantendrá su precio actual, quedando el importe en:

- 2.475 Ptas.** — Nacional.
- 3.256 Ptas** — U.E.
- 3.355 Ptas.** — Otras Naciones.

El importe del número mensual será de:

- 275 Ptas.** — Nacional.
- 350 Ptas.** — U.E.
- 375 Ptas.** — Otras Naciones.

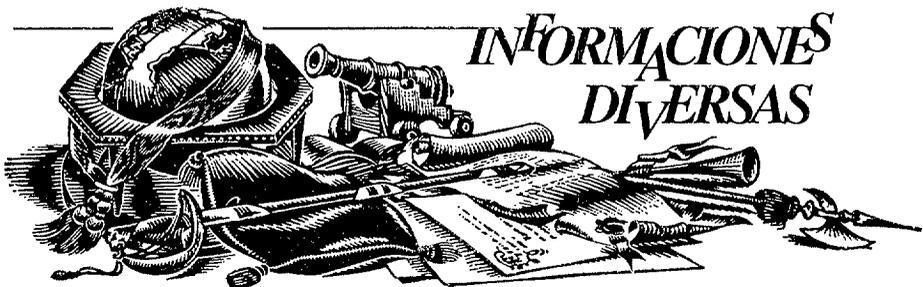
En 1998 la RGM editará diez números (dos de ellos extraordinarios: Enero-Febrero y Agosto-Septiembre). Dichos números tendrán el mismo precio que los restantes.

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

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

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA



INFORMACIONES DIVERSAS

EXPOSICIÓN NAVAL EN FARNBOROUGH: LOS BUQUES (II)



NICIAMOS este último recorrido por la Exposición de equipos de la Marina Real del Reino Unido, celebrada en Farnborough (Inglaterra), deteniéndonos en algunas de las embarcaciones menores, como pueden ser los cuatro patrulleros de ataque rápido, clase *Barzan*, construidos por Vosper Thornycroft, para la Marina del Emirato de Qatar, derivados de los clase *Province*, que encargaron en los años 80 el sultanato de Omán y Kenia. Con un casco

de acero y la superestructura en aleación, el nuevo diseño de estos buques, denominado VITA, tiene un desplazamiento de unas 450 toneladas, la eslora total 56 m y la manga 9 m, pudiendo acomodar hasta 35 hombres. Los cuatro motores diesel le proporcionan una velocidad máxima de 34,5 nudos.

El armamento de los patrulleros *Barzan* consiste en un cañón de 76 mm super rápido de OTO Breda, a proa, un sistema Sadral, de Matra BAe Dynamic, a popa de la superestructura, con seis misiles Mistral, así como una batería de 4 + 4 misiles MM-40 bloque 2 Exocet, de Aerospatiale, y a popa del buque, un sistema Goalkeeper, de Signaal, disponiendo además de un montaje sencillo para el lanzamiento de señuelos Dagaie Mk-2 de CS Défense.

Para el servicio de vigilancia aduanera británico, Vosper ha fabricado un buque de patrulla para la Zona Económica Exclusiva, de 160 toneladas, con el casco en acero y la superestructura en aluminio, con una eslora de 36,40 m y una manga de 7,2 m. La capacidad de combustible de este patrullero es de 35.000 litros y la de agua dulce de 8.000 litros. Los dos motores propulsores le proporcionan una velocidad máxima, a media carga, de hasta 32 nudos, siendo la continua de 27 nudos y la autonomía a 12 nudos, 2.300 millas.

Los británicos, que fueron los inventores de los vehículos sobre colchón de aire, en 1955 (Hovercraft), han fabricado desde entonces innumerables versiones de estos vehículos navales avanzados, desde los deportivos, para una o



Patrullero de 160 toneladas, del servicio de vigilancia aduanera británico, fabricado por Vosper.

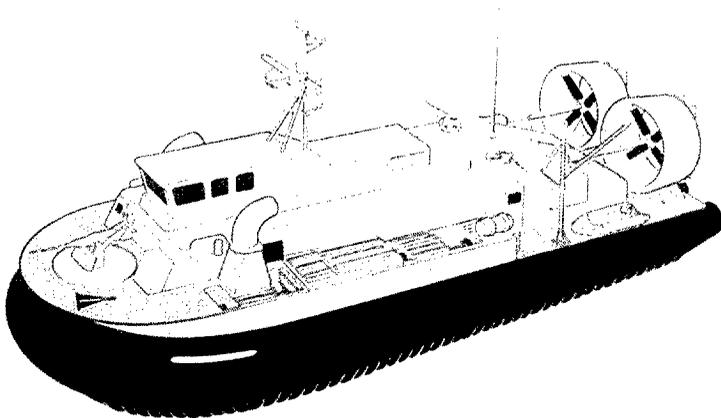
dos personas, hasta los de tráfico mixto (pasajeros y vehículos), para mar abierto y cualquier estación del año, pero a pesar de esa gran experiencia en estos momentos sólo cuentan con dos empresas que desarrollan y fabrican aerodeslizadores militares, aparte, claro está, de los civiles.

La Griffon Hovercraft, fabrica entre otros el Griffon 2000, con casco de aluminio, de 6,8 toneladas de desplazamiento a plena carga, el cual tiene una eslora de 11 m y una manga máxima de 4,6 m, siendo posible embarcarlo en una barcaza LCU (*Landing Craft Utility*), propulsado por un motor diesel de 320 HP; este aerodeslizador es capaz de alcanzar los 33 nudos de velocidad a plena carga (estado de la mar 3), siendo la distancia franqueable de 300 millas a 25 nudos. La tripulación del Griffon 2000 consiste en dos personas y puede transportar a 16 soldados con sus equipos o dos toneladas de carga. Los *Royal Marines* disponen de cuatro «hovercraft» ligeros desde el año 1994, siendo los otros operadores de este modelo la Real Marina de Tailandia (3), Guardia Costera de Suecia (3), la Guardia Fronteriza (3) y el Ejército de Tierra de Bélgica (1).

Embarcaciones de desembarco

Los mayores aerodeslizadores que se han construido en los últimos años en Inglaterra han sido dos unidades que la British Hovercraft Co. (BCH), del grupo GKN Westland Aerospace, ha fabricado para la Guardia Costera de Canadá. Una compañía pionera en el diseño, desarrollo y fabricación de los vehículos a colchón de aire, para usos, tanto civiles como militares, que tiene una experiencia acumulada de 600.000 horas de funcionamiento. En estos momentos BHC oferta dos «hovercrafts» anfibios, uno de 70 toneladas de desplazamiento a plena carga y otro más pequeño, de algo más de 45 toneladas. Son, por tanto, estos aerodeslizadores de un tamaño mediano (recorremos que el primero, el SRN 1, tenía un desplazamiento de 4 toneladas y el último civil, el SRN 4, de 300 toneladas).

El más pequeño de estos buques no convencionales es el AP1-88, que tiene una eslora de 24,5 m y una manga de 11,2 m, siendo su desplazamiento a plena carga de 45.350 kilos. Esta nave multipropósito, que se puede utilizar como patrullero de costa, transporte de tropas o de vehículos, puede transportar 8 toneladas de carga, incluidos dos vehículos de 2,5 toneladas y 30 soldados equipados, a una distancia de 200 millas náuticas. El AP1-88 es la embarcación ideal para ejercer la vigilancia costera y llevar a cabo operaciones



Aerodeslizador AP1-88 DASH 400, de 70 toneladas, que como transporte anfibio puede acomodar en su cubierta hasta 40 soldados con su equipo.



Las pequeñas embarcaciones neumáticas de DELTA se pueden lanzar desde los aviones de transporte C-130 *Hércules*.

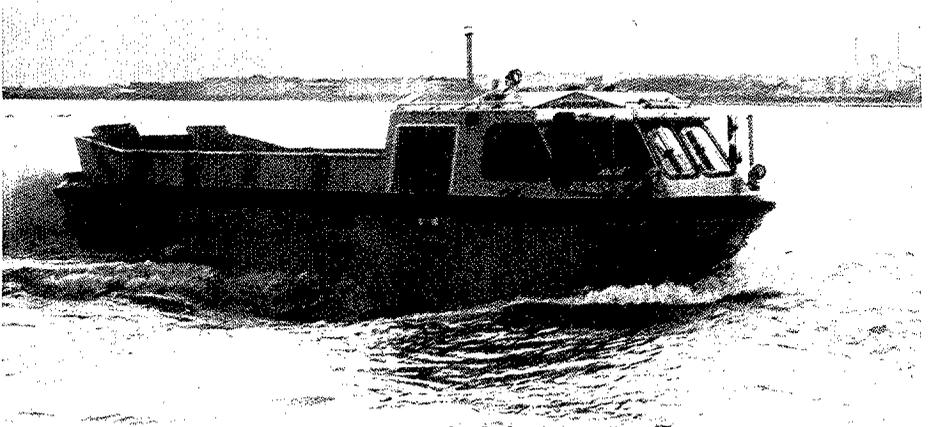


Lancha de desembarco de las que fabrica RTK Marine, en la gama de entre 8 y 14 metros de eslora.

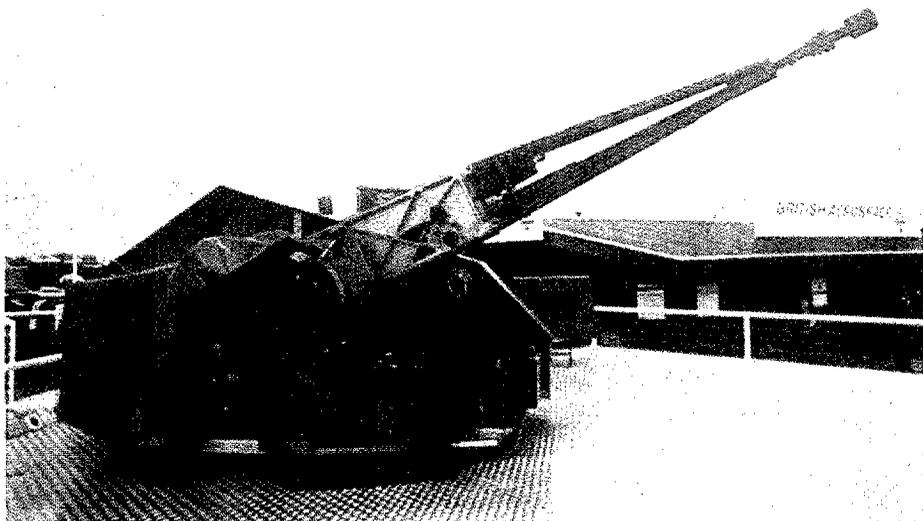
contra insurgentes, gracias a su gran velocidad (50 nudos de máxima, en buenas condiciones de mar) y libertad de movimientos. Su gran autonomía, para una nave de estas características, es de 14 horas aproximadamente, la distancia franqueable 700 millas náuticas y el radio de acción 350.

El AP1-88 DASH 400 es el hermano mayor de esta familia por su tamaño, pues tiene una eslora de 28,5 m, una manga de 12 m y un desplazamiento a plena carga de 70 toneladas, siendo, por tanto, una versión alargada del anterior. En su cubierta de pozo abierta, de 13 ó 15 metros de longitud, de acuerdo con la versión y 4,6 m de anchura, puede llevar hasta 18 toneladas de carga a 540 millas náuticas, siendo su autonomía de aproximadamente 12 horas con una hora de reserva, y la velocidad máxima 50 nudos. Como transporte anfibio puede acomodar en su cubierta hasta 40 soldados completamente equipados, así como vehículos blindados de combate sobre ruedas (1, 2 ó 3, según su tamaño y peso), los cuales pueden desembarcar por la rampa de proa, de 3,8 m de anchura, en cualquier playa que no tenga una pendiente superior al 7 por 100, operando en el 70 por 100 de las costas del mundo.

Eran numerosas las empresas británicas presentes en la exposición de Farnborough 97, que se dedicaban a la construcción de todo tipo de barcasas y lanchas y sobre todo embarcaciones menores de transporte, como FBM Marine, DELTA, Thanecraft y, sobre todo, RTK Marine. Las lanchas de 5,2 m de



El «Aquatrack» es un tractor anfibio que puede transportar a 40 soldados, o 30 y un vehículo ligero.



El sistema naval Millennium 35/1000 lo pudimos ver por primera vez en la exposición inglesa de Farnborough.

esta última son las utilizadas por el *Special Boat Service* (SBS), en las cuales los comandos ocupan dos bancos paralelos situados en hilera, en los que van montados a caballo tres hombres en la menor y cuatro en la de 6,5 m de eslora, situándose a popa el patrón, en el centro de la consola, que en el caso de la embarcación de 6,5 m va acompañado de otro infante de Marina. Los cascos de estas embarcaciones, en triple V, se han construido en GRP, aunque existe una versión ligera en Kevlar, que no llega a los 300 kg. Estas lanchas, con motores intraborda o fueraborda, de 140 HP o de 240 HP, pueden alcanzar los 37/33 nudos, esta última velocidad con ocho soldados, más los dos de la tripulación y 680 kilos de equipo.

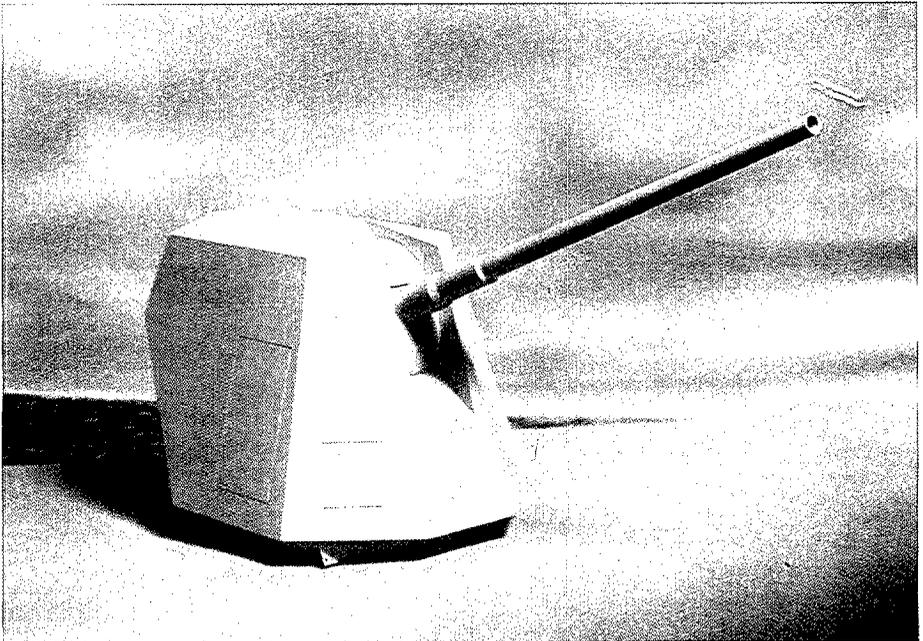
El «Aquatrack» es un tractor anfibio que puede llevar hasta la playa y adentrarse luego hacia el interior, con 40 infantes de Marina o 30 hombres y un vehículo ligero en la cubierta de carga, que tiene 4,45 metros de longitud por 2,6 metros de anchura. El peso de este vehículo cargado es de 21,75 toneladas y vacío de 13,75 toneladas, por lo que su capacidad de carga es de 8 toneladas, siendo su longitud total de 9,6 metros, la anchura mínima de 3,2 metros y la altura de 3,50 metros. Gracias a sus sólidas cadenas de goma y provisto de siete ruedas gemelas por lado, rodillo tensor y piñón de arrastre, el «Aquatrack» puede salvar zanjas de 2 m, soslayar obstáculos de 0,5 metros y subir pendientes del 50 por 100. Su velocidad máxima en carretera es de

65 km/h, la autonomía 400 km y en la mar, como le ocurre a casi todos estos transportes anfibios de cadenas, sólo puede alcanzar los 7 nudos, siendo la distancia franqueable en el agua de 70 km. Es totalmente operacional, con olas de 3 metros de altura, y han sido vendidas ya dos unidades por Glover Webb (GKN Defence) a la Infantería de Marina de Filipinas.

Cañones navales

El Millennium 35/1000 es un sistema naval de Royal Ordnance que utiliza una sola caña del famoso cañón de Oerlikon-Contraves, de 35 mm en montaje revólver, y mantelete de características furtivas de la firma británica, el cual puede disparar, entre otras, la revolucionaria munición AHEAD (*Advanced Hit Efficiency and Destruction*).

El montaje completo del cañón, que no precisa atravesar la cubierta para su instalación, pesa con las municiones solamente 2.660 kg, y su cadencia de tiro es de nada menos que mil disparos por minuto. Lo mismo puede hacer un solo disparo que múltiples, y es totalmente automático, integrándose en el sistema



Montaje naval de 127 mm de Royal Ordnance, con cañón norteamericano Mk-45, de United Defence.

de combate del buque. La munición especial AHEAD programable lleva en su interior 152 subproyectiles de metal estabilizados, que inutilizan el misil enemigo en la zona comprendida entre 1,5 y 3 km. El alcance del 35/1000 contra aviones, helicópteros o vehículos no tripulados es de 5 km, y en antisuperficie puede llegar a 5,5 km.

El fuego naval de apoyo precisa de cañones de calibre medio como mínimo 127 mm y hoy en día una buena fragata o un destructor necesita los 127 mm, y más adelante tal vez el futuro cañón naval de 155 mm. Es por esto por lo que los dos fabricantes de cañones británicos han firmado acuerdos con los industriales que dominan este campo del 127 mm en montaje naval, como son los norteamericanos y los italianos. La fragata común de nueva generación *Horizon*, que están desarrollando los británicos, franceses e italianos llevará a proa seguramente un 127 mm; de que lo lleven las fragatas de Italia, no hay duda; y las 12 de Gran Bretaña, seguramente después de muchos años, no contarán con su tradicional cañón naval de 4,5 pulgadas (114 mm) de Vickers, puesto que aunque ya han pasado muchos años del conflicto de las Malvinas, los británicos no olvidan la lección aprendida en el desembarco.

Royal Ordnance se ha aliado, por su parte, con United Defence, de los Estados Unidos, para fabricar si es elegido en el Reino Unido el 127 mm (5 pulgadas) Mk-45, ultra ligero, con un nuevo diseño de mantelete y un sistema de control de disparo mejorado. El nuevo cañón, que tendrá un tubo de 62 calibres (ahora es de 54), pesa 21,77 toneladas, incluido el montacargas de las municiones, y puede mantener un tiro sostenido de 23 disparos/minuto, siendo el alcance máximo de esta pieza en tiro de superficie de 24 km, que podrá llegar a 37 km con el nuevo tubo.

El otro cañón naval de 127 mm y 54 calibres, producto del acuerdo de colaboración entre Vickers y OTO Breda de Italia, que proponen los británicos para sus fragatas *Horizon*, es la última versión, la ligera, del famoso montaje italiano naval que pesa 22 toneladas, sin municiones, que puede hacer hasta 40 disparos/minuto como máximo, siendo su alcance en tiro de superficie de 25 kilómetros.

Teniendo en cuenta que el calibre de 155 mm es el más extendido y universal en las artillerías de campaña de los países de la OTAN, y del que hay mayor variedad de municiones especiales y de alcance aumentado, los británicos y norteamericanos comenzaron independientemente los estudios para desarrollar un montaje naval con este tubo, pensando en el bombardeo de costa y, por supuesto, para el tiro buque-buque, pero excluyendo el tiro antiaéreo. Los estudios siguen adelante y la Vickers, con su considerable experiencia en el cañón naval británico, por antonomasia, de 4,5 pulgadas y su maestría en el diseño, desarrollo y fabricación de las piezas de artillería de campaña de este calibre tanto las remolcadas como las autopropulsadas, ha suscrito últimamente un acuerdo de colaboración con el fabricante de cañones francés GIAT, que tiene también una gran experiencia en este campo con su

montaje naval de 100 mm y las piezas de 155 mm remolcadas y autopropulsadas de la artillería de su Ejército de Tierra. Esta artillería naval futura de 155 mm con un tubo de 52 calibres, pesaría sin munición 23,5 toneladas y el ritmo de fuego operativo quedaría reducido a 10 disparos por minuto, siendo su alcance máximo en estos momentos de 30 km, y de 40 km con munición asistida.

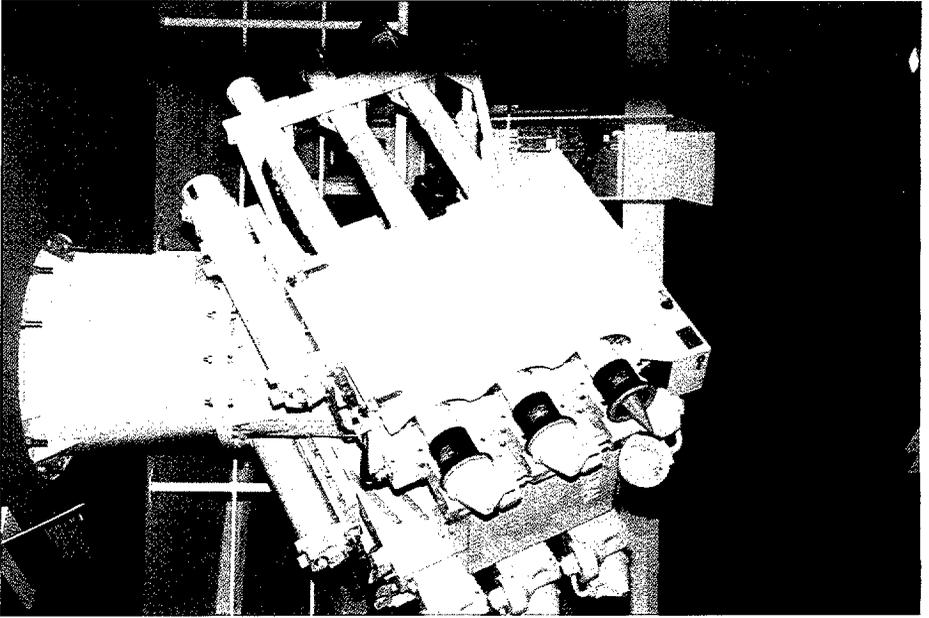
Misiles superficie-aire y superficie-superficie

Uno de los sistemas combinados cañón/misiles al que auguramos un gran futuro es el SIGMA, de SMI Defence, que integra en un sistema estabilizado un cañón de 25 ó 30 mm (270 ó 160 disparos, respectivamente), con misiles superficie-aire de autodefensa, como pueden ser el Starburst (2 misiles) de Shorts, o el Mistral (3 misiles), de Matra. Este sistema, al pesar solamente 1.650 kg y no necesitar para su instalación penetrar en la cubierta, se puede instalar en una gran variedad de buques, desde los patrulleros a los grandes portaaviones.

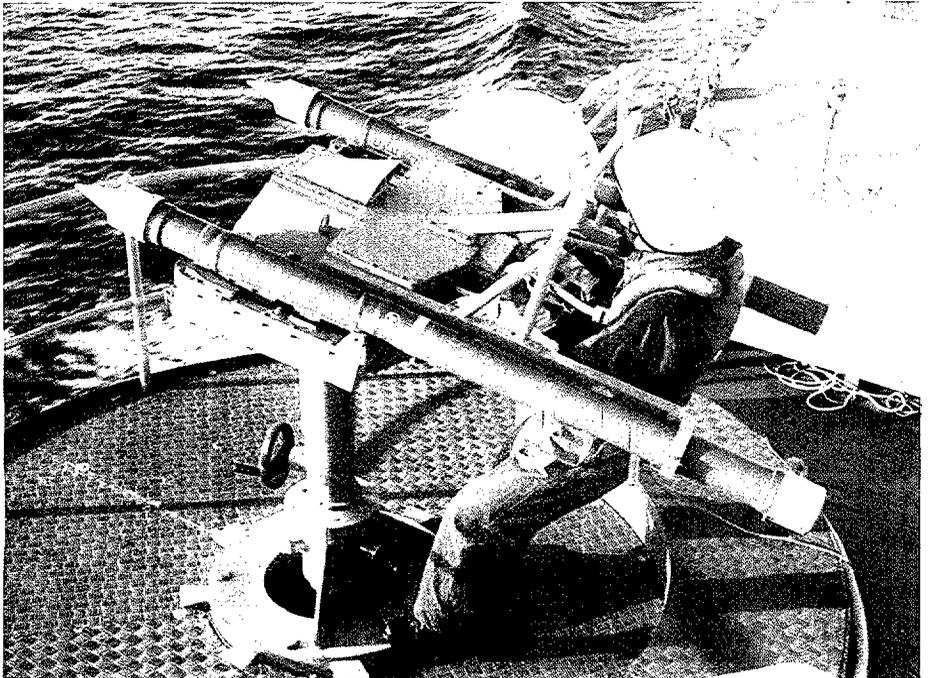
Los misiles Mistral de Matra se están imponiendo en las marinas de guerra del mundo para la defensa de los buques del enemigo aéreo, incluido el misil



Sistema combinado cañón/misiles SIGMA, y al fondo el SADRAL en el pabellón de British Aerospace.



El SADRAL está compuesto de seis misiles Mistral, bastidor estabilizado y una cámara de televisión y otra térmica.



El SIMBAD es la versión naval ligera elemental que lleva dos misiles Mistral.

a muy baja cota, y como era de esperar el primer paso lo dieron los inventores del misil, los franceses, al integrar el sistema Sadral en sus dos fragatas antiaéreas, clase *Cassard*, instalando dos sistemas en cada una, a ambas bandas del hangar del helicóptero. Y de acuerdo con la operación 3A de mejora de la autodefensa antimisil de los buques, se están instalando ya en las fragatas antisubmarinas y portaaviones de la marina nacional.

El sistema Sadral de autodefensa cercana antiaérea ligera ha sido diseñado para completar los sistemas de defensa antiaéreos de los grandes buques y para ser el sistema principal de los menores. Es un sistema centralizado compuesto de seis misiles Mistral, listos para el tiro, en un bastidor estabilizado, con una cámara de televisión y una térmica para el tiro nocturno; una unidad de servocontrol y una consola de mando situada en el Centro de Información de Combate, componen el Sadral.

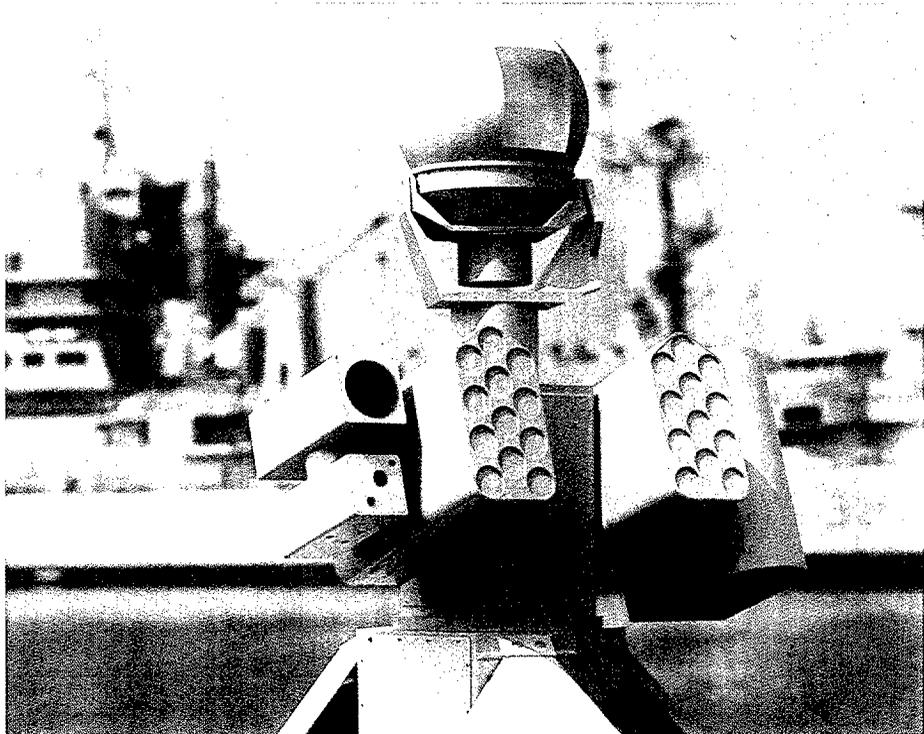
Existe una versión naval ligera, muy elemental, para el lanzamiento de los misiles Mistral, denominada SIMBAD, a base de dos lanzadores manejados localmente por un hombre, que, por supuesto, es más económica que la anterior y que está concebida como sistema de autodefensa de los buques menores. Se apunta manualmente, como si fuera un cañón de 20 mm, y viene a ser como si se embarcara la versión terrestre, bimumición, del Mistral, denominada ATLAS. A pesar de ser económico, nos quedamos con el Sadral o el Sigma.

El otro fabricante europeo de misiles antiaéreos de baja cota, que compite en este campo con el gran consorcio formado en agosto de 1996 por Matra, de Francia, y BAe Dynamics, de Gran Bretaña (de ahí la participación de Matra en esta exhibición de materiales británicos), es Shorts Missile Systems, que en otro «matrimonio internacional» celebrado en marzo de 1993 se unió a Thomson-CSF de Francia.

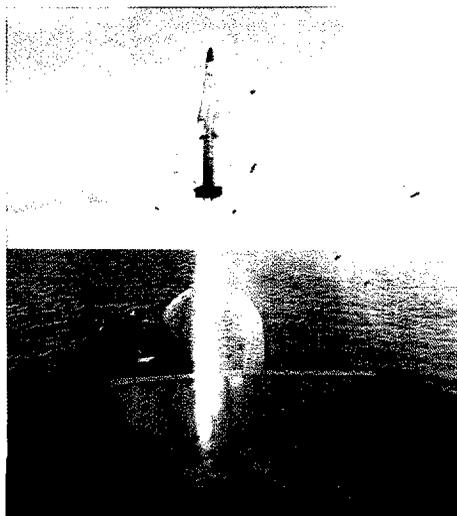
La empresa de Belfast propuso en su día una versión ligera naval del misil Javelin (3 misiles), que ha sido adoptado por la Marina británica y la cana-



Versión ligera naval del misil Javelin, de Shorts, con tres unidades del mismo.



Sistema Seastreak de 12 +12 misiles Starstreak de 7.000 km de alcance.



Sistema de lanzamiento vertical de misiles superficie-aire, de defensa cercana, Seawolf.

diense, y que viene a ser la repetición del SIMBAD. En la línea del Sadral, Shorts ofrece un lanzador múltiple naval Starburst SR 2000, con 3 + 3 misiles y un alcance de 3.000 a 4.500 m; y en la del RAM (*Rolling Airframe Missile*) de las Marinas norteamericana y alemana el industrial de Irlanda del Norte ha diseñado el sistema Seastreak, de dos lanzadores, con 12 tubos cada uno, para otros tantos misiles Starstreak, de hasta 7.000 m de alcance (mach 4), sobre un afuste de candelero de control remoto, que sólo pesa 1,5 toneladas.

El sistema de lanzamiento vertical (VL) de misiles superficie-aire de defensa cercana Seawolf, se puede ver hoy en día a proa de las fragatas



El misil antibuque Sea Skua, al ser tan ligero (147 kg), puede ser lanzado desde pequeños patrulleros.



En la Royal Navy, los helicópteros *Lynx* pueden ir armados hasta con cuatro misiles Sea Skua.

Tipo 23, de la Marina británica, entre el cañón de 4,5 pulgadas Mk-8 y las dos jarras de misiles antibuque Harpoon, en un silo vertical de 32 canastas; también ha seleccionado este misil la Real Marina de Malasia para sus nuevas fragatas ligeras *F-2000*, construidas por Yarrow, de las que ya hablamos en la primera parte de este trabajo en el número anterior. Las dos unidades clase *Lekiu* llevan un contenedor con 16 lanzadores verticales *Seawolf*, delante del puente y a la espalda del cañón de 57 mm. Los sistemas de lanzamiento vertical de estos misiles, propuestos por British Aerospace Defence, fabricante de los mismos, son variadísimos: canastas individuales, módulos pequeños de 3 misiles, contenedores con 16 y, finalmente, los silos de 32 misiles. El *Seawolf*, de lanzamiento vertical, que pasa 140 kg. y mide 3 m, tiene un alcance máximo de 6 km, siendo su velocidad superior al mach 2.

Los británicos fabrican en estos momentos dos misiles antibuque, uno de ellos ligero, el *Sea Skua*, pesa al lanzamiento 147 kg y tiene un alcance de 15 km, es por tanto idóneo para ser lanzado por los helicópteros navales medios, y un *Super Lynx* puede llevar hasta cuatro de éstos. Según nos informaron en la exposición, este misil antibuque de corto alcance destruyó en la guerra del Golfo de 1991 once embarcaciones iraquíes desde helicópteros *Lynx* de la Marina británica. El otro misil antibuque es el de gran alcance *Sea Eagle* (más de 100 km) y un peso al lanzamiento de 600 kg, el cual está en servicio en los *Sea Harrier*, de la Royal Navy y los *Tornado* de la RAF, así como los de Arabia Saudita, y en los helicópteros *Sea King* de la Marina de la India.

Aviación naval

GKN Westland es el único fabricante británico de helicópteros que ha pasado de la fabricación bajo licencia del *Sea King* norteamericano, en lo que respecta a helicópteros navales, a la última variante de su helicóptero medio, denominada *Super Lynx*, de los que ha vendido últimamente siete unidades Mk-88A a la Marina alemana, nueve a la de Brasil y doce a la de Corea, creando una empresa internacional EH Industries Ltd., con Augusta de Italia, para fabricar el helicóptero EH-101 *Merlin*, de tres motores, en sus diferentes versiones.

La Marina británica ha pedido 44 unidades del EH-101, y la italiana, 16; manteniendo ocho opciones más, que empezarán a recibir en los próximos cuatro años, de tal forma que la primera unidad operacional de la Royal Navy será el 814 Escuadrón Naval que embarcará en el portaaviones *Ark Royal* a finales del año 2000. De los 16 helicópteros de la Marina italiana ocho serán antisubmarinos, cuatro irán dotados de radar de vigilancia de superficie y los otros cuatro serán de transporte, asignándolos a los tres LPD clase *San Giorio* para apoyo de las operaciones anfibia.



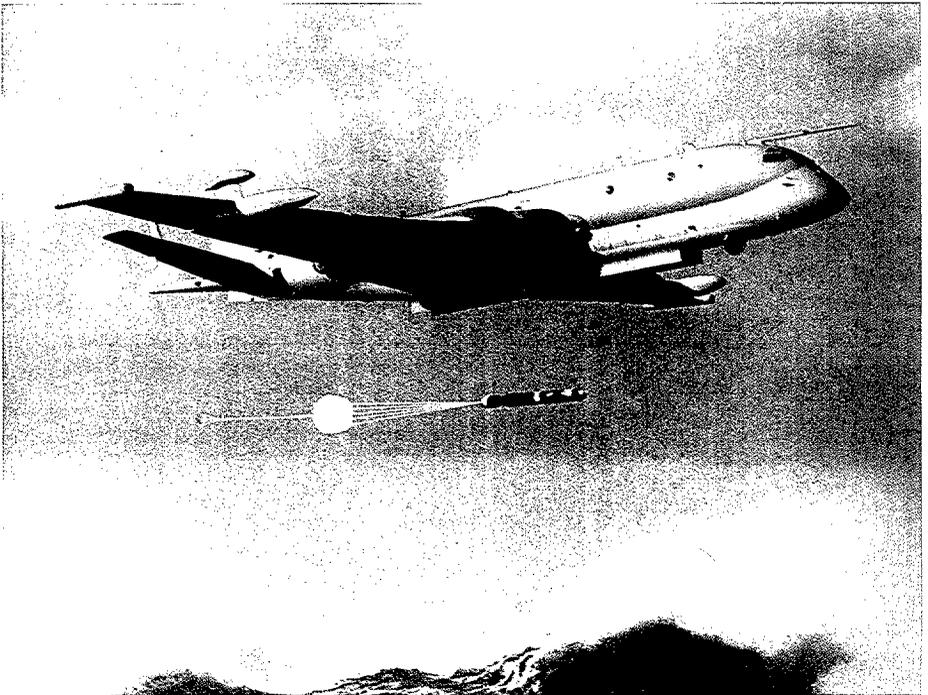
El *Super Lynx* es el más moderno helicóptero de esta familia y suele ir armado con torpedos ligeros.



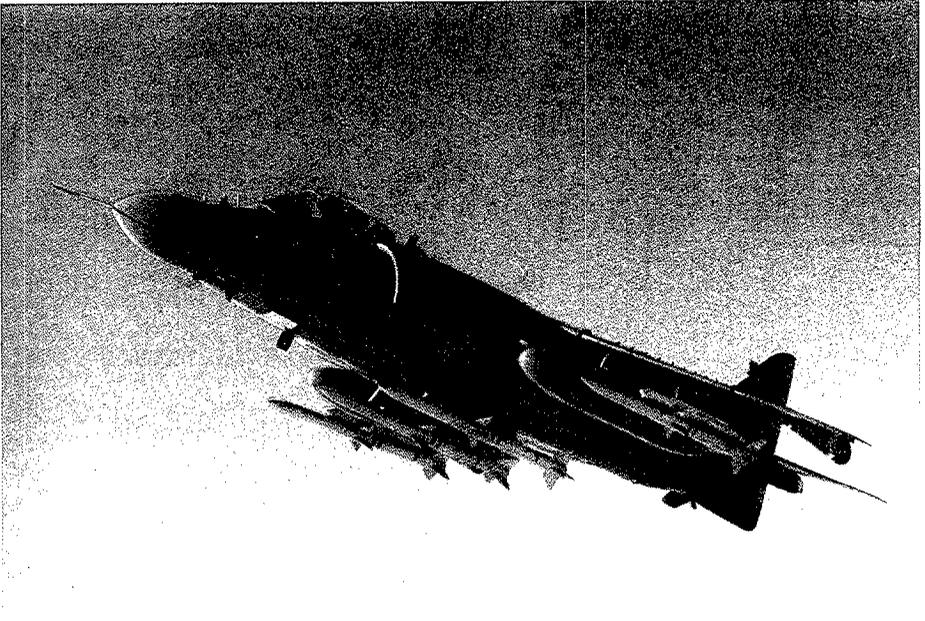
El moderno helicóptero angloitaliano EH-101 montaba guardia en la entrada de la Exposición de Farnborough.

El *Merlin*, que es de mayor tamaño y más pesado que el *Sea King*, operará también desde la pequeña cubierta de vuelo de las fragatas *Tipo 23*, de 3.500 toneladas, para cumplir su principal misión, la antisubmarina, sin olvidar las misiones de vigilancia y ataque antisuperficie, por lo que puede ir dotado de cuatro torpedos ligeros o dos misiles antibuque, radar Blue Kestrel 5000 y sonar calable AQS-950 y, por supuesto, sonoboyas. La velocidad media de crucero de este helicóptero trimotor será de 150 nudos (278 km/h), el techo de servicio 4.575 metros y la autonomía de 5 horas.

El *Nimrod 2000* de British Aerospace ha sido el avión elegido por la RAF para la Patrulla Marítima y serán 21 los aparatos modernizados de aquel histórico avión comercial denominado *Comet*, que a partir del año 1967 fue adaptado a su nueva misión, preferentemente antisubmarina. En líneas generales, los *Nimrod* serán equipados con los últimos sensores y sistemas para la guerra antisubmarina y antisuperficie, así como para la búsqueda y rescate. El radar AEW Searchwater 2000, de la compañía Racal Radar Defence, se instalará en estos aviones de patrulla marítima, lo mismo que en los helicópteros AEW *Sea King* de los portaaviones británicos.



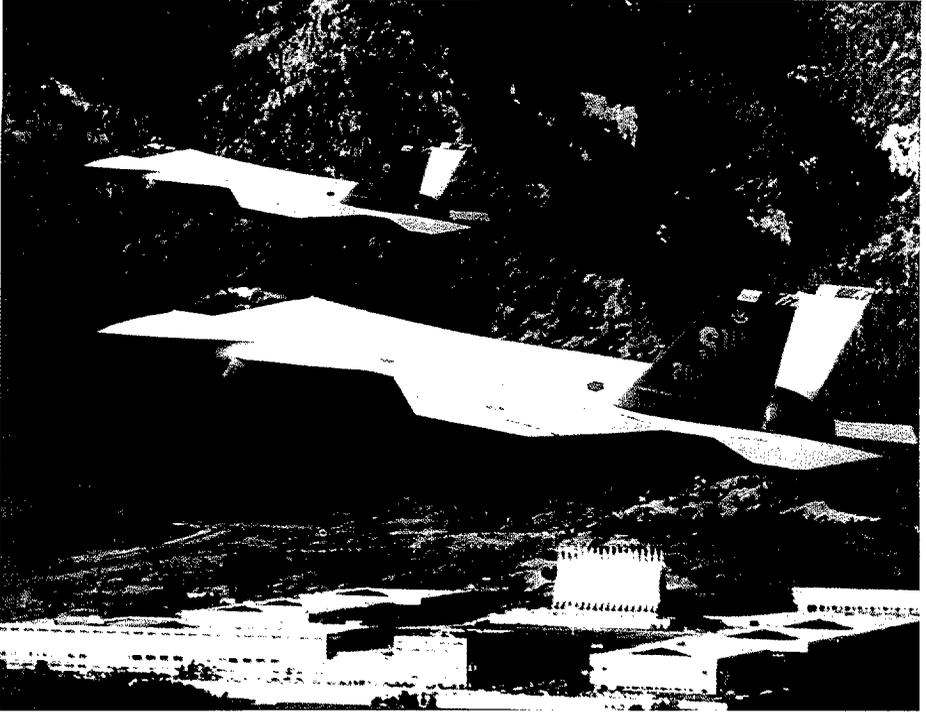
La RAF ha seleccionado como avión de patrulla marítima al *Nimrod 2000*, de British Aerospace.



Última versión del *Sea Harrier*, con el radar Blue Vixen y los misiles de guía radárica aire-aire Amraam.

La estrella aeronáutica militar de British Aerospace, sin lugar a dudas, es el avión *Harrier V/STOL*, con el que cuenta la Royal Navy para la defensa aérea y la última versión del *Sea Harrier*, la FA Mk-2, que entró en servicio en el año 1993, ha ido sustituyendo al anterior modelo en la Marina británica. El 801 Escuadrón, con base en el portaaviones *Illustrious*, tuvo su bautismo de fuego en las operaciones aéreas sobre Bosnia, y en este escenario su nuevo radar multimodo todo tiempo, Blue Vixen de GEC-Marconi, probó su eficacia localizando helicópteros que los aviones E-C *Awacs* no habían detectado, ya que el radar doppler del *Sea Harrier* FRS 2, con sus misiles Amraam (*Advanced Medium Range Air-to-Air Missile*) es capaz de enganchar a varios blancos aéreos simultáneamente, más allá del alcance visual.

La Royal Navy ha recepcionado últimamente 18 *Sea Harrier* FRS-2, al tiempo que recibía el modelo antiguo FRS-1 convertido a esa versión. El armamento de esta última versión del *Harrier*, con base en portaaviones, varía según las misiones, pudiendo ir armado con dos o cuatro misiles aire-aire AIM-120 Amraam y dos cañones de 30 mm Adem, así como dos o cuatro misiles, también aire-aire de corto alcance AIM-9 *Sidewinder*, y para ataque a

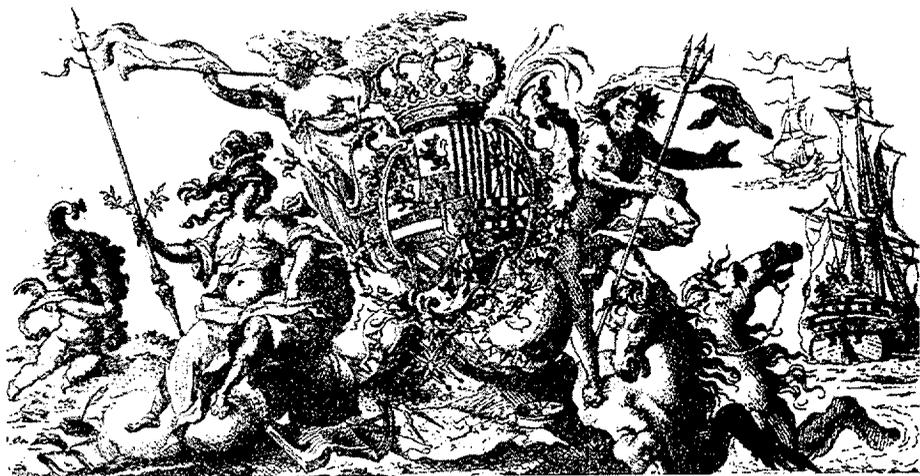


Así podrán ser los cazabombarderos *Joint Strike Fighter* (JSF), de la segunda década del siglo XXI.

superficie, con dos misiles antibuque *Sea Eagle*, de los que hemos hablado anteriormente.

Y al mismo tiempo que el arma aérea de la Royal Navy recibe el último modelo de los *Sea Harrier*, se forma un consorcio industrial en los Estados Unidos, en el cual participa British Aerospace para diseñar, desarrollar y construir un cazabombardero conjunto de nueva generación, *Joint Strike Fighter* (JSF) del que se construirán, como mínimo 3.000 unidades, de las cuales 300 reemplazarán en la Marina estadounidense a los F-14, y en los Marines (600) en la Marina británica (60/90) a los *Harrier*, estando previsto que la variante para estos últimos esté en servicio para el año 2008, la cual será de despegue corto y toma vertical.

Alfonso de CARLOS PEÑA



HISTORIAS DE LA MAR

EL CONTRALMIRANTE EXCMO. SR. D. JULIO FERNANDO
GUILLÉN TATO, MARINO, HISTORIADOR, CARTÓGRAFO,
ESCRITOR Y HUMANISTA



UE en el año 1997 cuando el contralmirante Guillén habría cumplido los cien años, ¡el siglo!; Dios no lo quiso y se lo llevó para Sí, un día 27 de noviembre de 1972, a los setenta y cinco años de edad.

LA REVISTA GENERAL DE MARINA, de la que fue director desde la aparición del primer número en su segunda época, en octubre de 1940, hasta su fallecimiento, quiere dedicarle un sentido recuerdo a quien durante tantos años

«llevó el timón» con gran acierto y dedicación.

Nació «don Julio» el día 5 de agosto de 1897, a las seis de la madrugada, en la ciudad de Alicante, siendo sus padres el afamado pintor don Heliodoro Guillén y Pedemonti y doña Josefa Tato y Ortega, recibiendo el agua bautismal el día 8 del citado mes, por el presbítero don Miguel Guirau, en la colegiata de San Nicolás. Pero veamos lo que dice él de sí mismo: «Naisquí cara al port, i segur que els meus ulls varen vere per primera volta la mar y les palmeres des de dalt, con els paraadalets, i que el blau Mediterrani se'n va

eferir espléndid, des del cap de Santa Pola fins al de Alcodre, enjoiellada la seus ratilla ilunyedana amb l'encisadora ill de Tabarca, abans anomenada de Sant-Pau...».

Y en otra ocasión: «Todo... Todo estaba allí: en lo alto de mi casa. Yo era un pájaro rabioso, descubriendo el milagro de una ciudad dormida... Pero mi vida estaba en aquel club de madera, anclado como un buque fantasma. Y toda la explanada olía a brea, mar y ocre...».

Parece ser que, desde bien niño, fue algo revoltoso, al punto que sus familiares le decían «es pichor que el *Blau*», apodo con que se conocía a un «facineroso de la época». Siendo muy niño ingresó en el colegio que los agustinos tenían en la avenida de Maisennave, siendo su primer maestro el padre Hospital; pasó más tarde al Collège de L'Alliance Française, situado en la calle Jorge Juan, en el que obtuvo en los exámenes muy buenas calificaciones. El día 17 de junio de 1907 aprobó el examen de ingreso en el Instituto General y Técnico de su ciudad natal, alcanzando este mismo año, el 29 de septiembre, la nota de sobresaliente «en los ejercicios especiales». Acabado el bachillerato con muy buenas notas, casi todas de «sobresaliente y premio», fue por entonces cuando se le despertó una gran afición al teatro, afición que le llevó años después a representar algunos papeles en la *Judiada*, del célebre *Misteri d'Elig*, participando también en varias funciones celebradas en el teatro Principal, el 24 de junio de 1910, en que se puso en escena la zarzuela de Sinesio Delgado y José Serrano, *La Infanta de los bucles de oro*.

Por el verano de 1912, por mor de unos «achques místicos» —es frase suya— le llevaron a recluirse durante varios días en el convento franciscano de Santa Ana, de Jumilla (Murcia); poco duraron, como vemos, estos «achques místicos».

Es entonces cuando empieza su afición a la mar; fue con motivo de la construcción, en Novelda, de un monumento a Jorge Juan, *El sabio español*.

El día 5 de enero de 1913 atracaron en el puerto de Alicante varias unidades de la escuadra, esto impresionó a Guillén, quien comentó: «Las salvas, los uniformes, la vistosidad de los barcos de guerra... Tal vez, todo eso me indujera a querer ser marino». Y ya en el año 1936, cuando escribió un libro titulado *Los tenientes de navío Jorge Juan y Ulloa y de la Torre Guiral y la medición del Meridiano*, al referirse al centerario de aquél, escribe: «por cierto que el tal centenario me decidió a cambiar la carrera de arquitecto por la de marino: ingresé en la Escuela Naval un año después». «Es dato que no importa al lector, y que estampo para mis hijos, quienes por línea materna, llevan sangre de Jorge Juan», efectivamente, sus tres hijos fueron marinos: don Fernando, fallecido hace algún tiempo, alcanzó el grado de capitán de navío; don Julio, teniente de complemento de Infantería de Marina, y don Jorge Juan, coronel de Intendencia de la Armada.

Decidido a prepararse para el ingreso en la Escuela Naval, embarcó acompañado de su padre (abril de 1913) en el barco *Martín Sáenz* rumbo a Cádiz,

de aquí a San Fernando, donde en la academia que dirigía don Saturnino Suances se incorporó para efectuar el examen de ingreso en la Escuela Naval Militar.

Digamos que en la convocatoria se presentaron 141 candidatos, sólo para 25 vacantes, de las que Guillén alcanzó el número 20, evaluándose sus ejercicios en 34 puntos. El *Diario de Alicante*, del día 19 de noviembre de 1913, comentaba el éxito de su paisano, extrañándose del nuevo rumbo que éste había tomado, dadas «las relevantes condiciones de artista que concurrían en este joven, por cuantos habíamos tenido la ocasión de admirar las prodigiosas *figulinas*, que, de un pedazo de barro, hacían surgir sus hábiles



manos, trabajos que los eximios Benlliure y Querol habían calificado sencillamente de maravillosos en su reciente visita al estudio de su padre».

El examen de ingreso en la Escuela Naval, en San Fernando (Cádiz), lo efectuó el día 13 de noviembre de 1913, y «con el número 13 de examinando y el 13 también de la tanda» (nada de supersticioso), y cuenta que: «¡Cuál sería mi admiración un día, al ver, en cierta pizarra en un aula de la Escuela, una inscripción conmemorativa que recordaba el paso de Jorge Juan por aquel centro de enseñanza náutica! Entonces me di cuenta exactamente de quién era el hombre ilustre, cuyo nombre ya hacía varias veces que rondara mi infancia y mi juventud.»

Es de citar que en el mes de julio de 1914 la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española (en Madrid) le concedió la medalla de plata, «atendiendo muy especialmente a los servicios que ha prestado a esta benéfica asociación».

En cuanto al comportamiento del caballero alumno don Julio Guillén, fue digno de todo elogio, no así en lo que afectaba a la «conducta social en la Escuela»; su carácter bromista y travieso le hicieron «víctima» de varios arrestos, y así cuenta él: «De modo que, cuando se rompía algo, se me echaba la culpa a mí con o sin motivo. Esto quiere decir que salí muy pocos domingos»; otra faceta suya, muy peligrosa en este caso, fue, dada su facilidad para el dibujo, hacer algunas caricaturas de los profesores. Estos días en que sufría algún arresto los dedicaba a, dice él: «En el nuevo recinto estaban la Escuela Naval, el Panteón de Marinos Ilustres y el Archivo. Un domingo, en que vi la puerta de éste abierta, me metí por allí, y el archivero, que era buena persona,

en lugar de reñirme, me invitó a pasar. Allí escribí, en 1914, una pequeña biografía de Jorge Juan, que apareció publicada en un diario de Alicante, el *Diario de Alicante*. Se puede decir que no salí del Archivo, donde también, siendo Guardiamarina, escribí la *Historia de la Escuela Naval*».

A título de curiosidad reproducimos aquí una carta escrita por su padre cuando aquél era aspirante:

«Mi querido Julio: Aprovecho un momento en los exámenes para contestar a tu carta, que recibimos ayer. Verdaderamente es poco el tiempo de salida los domingos, pero, como se aproximan los exámenes, no querrán os distraigais demasiado, y me alegro seas tan juicioso y, aunque algo misántropo, cosa que, como tú dices, no es de ahora, pues muchas veces lo he recordado —lo de tus encerronas en el estudio, mientras todos estaban divirtiéndose, y también tus 15 días de *clausura* en Santa Ana—, de ese modo puedes seguir estudiando y hacer esos dibujos que tanto me gustan. Te supongo muy ocupado con tus próximos exámenes, que te han de colocar (aquí viene un dibujo hecho por don Heliodoro) en las palas... y en nuestra alegría.

Sobre lo de *Rempujo* no fui yo quien te descubrió el incógnito, sino Navarro, que dijo a E. Ferré (el mismo que embarcó en Málaga) que, no siendo de su hijo, con seguridad era de J. Guillén.

Espero tu conferencia y los artículos que me anuncias.

¿Qué ocurre en el *Cataluña*? Parece algo grave, cuando los periódicos no se atreven a decirlo.

Adiós, hijo mío; esperando buenas noticias y deseándote salud y aproveches bien el tiempo, te abraza muy fuerte tu padre, que mucho te quiere».

Digamos que *Rempujo*, o mejor dicho *J. Rempujo*, seudónimo con el que firmó su primer artículo, lo dice él, «Mi primera singladura (10 de septiembre de 1914)», apareció en la prensa alicantina de entonces.

Curioso es por demás el escrito en el que da noticia de su primera navegación como aspirante. Veamos:

«A una orden del puente sonaron los pitos y en seguida un ruido enorme, producido por los barbotenes, nos convenció de que levábamos. En este momento empezaba para nosotros una vida nueva; completamente marinera. Habíamosla deseado tanto que nos parecía mentira estar en el comienzo de ella..., pero no cabía duda el *Regente* iba avante y prueba de ello era que la costa empezaba a *moverse*.

Casi todo San Fernando estaba congregado en la avanzadilla y, desde muchos botes, nos agitaban los pañuelos.

Que te cuides bien. Abrígate. Escríbenos cuando llegues a Ferrol... Se oía decir a las mamás desde los botes, y algunos de nosotros, los que no habían estado aún fuera de nuestras familias, hacían pucheros, pugnando por evitar lágrimas.

Otros, los huérfanos en esta tierra, a falta de deudos, nos despedíamos de nuestros antiguos camaradas de preparación.

De repente, cesaron las cadenas de quejarse y los barbotenes de chillar; habíamos levado. Se oyó un timbrazo, precedido de la voz de *listo*, y el *Regente*, arrojando nubes de humo por sus chimeneas, comenzó a abrirse paso por entre la marejada, llevando en su seno la esperanza de la patria y el pensamiento de cincuenta y cinco madres.

Los demás buques de guerra formaron la guardia y envargaron una señal: *buen viaje*, y nosotros, después de arriar la inteligencia, izamos: *muchas gracias*. ¿Por qué, en la mar, un afectuoso saludo, reducido simplemente por la combinación de algunas banderas, nos llega al corazón? ¿Y por qué nos conmueven más profundamente que otra manifestación, saludos o...» y así continúa con sus recuerdos imborrables de esta primera singladura.

Otras cartas se conservan de sus padres, en una de éstas alude a la vena poética de su hijo Julio, aunque sus versos eran casi humorísticos, escritos todos en lengua valenciana.

Acabados los cursos de aspirante, embarcado en el buque-escuela *Reina Regente*, pasado el último trimestre en los años 1914-1915, ascendió a guardiamarina, embarcando, sucesivamente, en el acorazado *Alfonso XIII* (del día 15 de septiembre al 10 de diciembre de 1916), crucero *Carlos V* (10 de enero al 28 de agosto de 1917) y acorazado *España* (10 de septiembre al 10 de diciembre del mismo año).

Como guardiamarina, y embarcado en el *Carlos V*, añora a Galicia, sus costas, sus paisajes, y así escribe:

«Si al que recuerde la Geografía, mal aprendida, no deben de sorprenderle los nombres de Morrazo y de Castrove, las tierras que forman la ría de Marín, a mí me son familiares. Esperábamos los domingos para prendernos en la dulce simpatía de las de Ulloa, Paiva-Couceiro, Quiñones, Sandóval, Munáiz y otras muchas. No creo que exista región ninguna con toponimia más galana, que, por su armonía, tampoco me parece obra de siglos ni de generaciones.

Viniendo del sur, en efecto, se remonta el cabo Udra, con los bajos del Condo Barcelo, don Roposo, el Corbeiro y la Robaleira, que lo hacen de caudaloso atraque; como a la punta de Cabicastro, los Xiles, Coitela y Helmo, para los que aportan por el norte.»

Pero es la antigua y bonita ciudad de Pontevedra la que más llama su atención, al referirse a ella dice que «la ciudad donde trabajan el grano con primores de ebanista; deliciosa en sus breves perspectivas, con monumentalidad minúscula de cantos, soportales y palacios como de muñecas apretujándose junto al hito de la Peregrina, con el austero prestigio de la piedra y la estridente alegría de la cal, recuadrando armerías de Aldaos, Ulloas, Fonseca y Sotomayores».

Y fue en esta bendita tierra donde «nace *nostramo Lourido*», cuyas «pericipias» nos contará en un libro que lleva este título y en muchas «Misceláneas», «ocurrencias» de nuestra REVISTA; fue éste el primero que empleó en un artículo publicado en un diario alicantino, dice: «mi primera singladura» (18 de septiembre de 1914).

Embarcado en el citado *Carlos V*, y fondeado éste en la bahía de Marín, fue, con motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, cuando construyó una reproducción, la primera, de la «carabela *Santa María*»; con este motivo, un diario pontevedrés, por «mediados de agosto de 1914», publicaba la siguiente noticia:

«Con toda solemnidad se ha festejado hoy en el crucero *Carlos V*, anclado en esta bahía, a la patrona de la Armada española, Virgen del Carmen.

Por la mañana se ha dicho una misa en un altar artísticamente montado en forma de una carabela, reproducción de la que montaba Cristóbal Colón en su primer viaje a América y sobre la cual aparecía la imagen de Nuestra Señora, poderosamente iluminada con dos reflectores instalados en el castillo de popa. La quilla de la carabela, hundiéndose en un verdadero oleaje de cintas de gasa, daba una sensación sorprendente de realidad.

Fue autor del precioso buque el guardiamarina don Julio Guillén, a quien ayudaron en la admirable obra sus compañeros señores Cervera, Espinosa, Amusátegui y Fernández, y los oficiales don Isidro Fontenla y don Manuel Gamonal, médico del buque».

Después de dos años de guardiamarina Guillén ascendió a alférez de fragata (10-1-1918), en cuya categoría permaneció hasta el 2 de diciembre de este mismo año, en que, una vez aprobados los exámenes, ascendió a alférez de navío, con el puesto nueve de su promoción.

Sus Informes Reservados, dados por el entonces capitán de navío, director de la Escuela Naval, don José González Billón, eran los siguientes:

En «el crucero *Carlos V*.—Buena inteligencia, pero flojo en aplicación, teniendo más aptitud que afición.—A bordo, Marín, 22 de agosto de 1917. El subdirector, Francisco Yolif.

Acorazado *España*.—Ha cumplido perfectamente, demostrando buen deseo. Ferrol, 10 de diciembre de 1917.—José Rivera.

Acorazado *Alfonso XIII*.—En cuanto destino se le ha confiado, ha desarrollado su inteligencia y actividad, instruyendo bien a la gente a sus órdenes.—Es un buen oficial.—A bordo, Ferrol, primero de septiembre de 1918.—José María Barrera.

Escuela Naval Militar.—Durante su permanencia en este Centro, ha cumplido con sus deberes.—San Fernando, 3 de diciembre de 1918.—Juan Cervera.—V.º B.º: José González».

Tras su ascenso a alférez de navío embarcó en el torpedero *Osado*, en el entonces apostadero de Cartagena. Más tarde, y en el mes de marzo de 1919, embarcado en «servicio de vigilancia en el vapor *Roger de Lauria*, fue habilitado éste como prisión para los huelguistas, con motivo del conflicto laboral que se produjo en la Compañía Canadiense; de resultas de este suceso fue declarado el estado de guerra».

En el mes de abril, embarcado en el *Alfonso XIII*, tomó parte activa en el «salvamento de un bote»; por este hecho se le concedió, por Real Orden de 5 de noviembre de 1919, «una mención honorífica».

En el mes de julio se prestó voluntario para «hacer prácticas en hidroavión».

Del comportamiento de Guillén diremos que el comandante del *Osado* don Fidel Martos informó:

«Por su laboriosidad, inteligencia y esmerada educación he podido apreciar las excelentes cualidades que adornan a este Oficial. Ha desempeñado la segunda Comandancia con bastante buen deseo y acierto. Este Oficial es un excelente dibujante. Ferrol, 21 de diciembre de 1919.»

En 13 de julio de 1919 embarcó en el transporte de guerra *Almirante Lobo*, agregado al Estado Mayor de la Armada; en dicho buque navegó por aguas del Atlántico, Báltico y Mediterráneo, visitando varios puertos.

De esta época es la siguiente anécdota, que revela su amor a su tierra natal y, por tanto, el empleo de su lengua vernácula; cuenta ésta don Antonio Lacomba y Pei en una carta que, fechada en Cabañal (Valencia), de fecha 5 de abril de 1944, éste dirigió a Guillén con motivo de la publicación en el periódico de dicha ciudad, *Las Provincias*, de un reportaje escrito por R. Martí Orbera, y dice aquél:

«El que esta carta le escribe con todo el afecto y respeto que V. E. merece es de Valencia, y recuerda que justamente ahora hace 24 años iba de amanuense en el detall del *Almirante Lobo* con el condestable de Artillería don José Tellado Candales, y luego pasé de cartero hasta que desembarqué en Cartagena, destinado a la Comandancia de Marina. No dudo le sea difícil recordarme entre los muchos marineros que éramos a bordo, pero, por mi cargo de cartero y el continuo contacto con V. E. y, más que todo, cuando estaba de oficial de guardia, podría darse el caso de recordarme, pues yo especialmente recuerdo uno de los detalles que a V. E. le caracterizaba a bordo, como valenciano, y que era que cuando preguntaba *¿da usted su permís?* y V. E. entonces contestaba ¡adelante!; pero cuando se daba cuenta que era yo, en seguida me decía en valenciano *che, torna a eixir y a vore cóm se demana permís para entrar*, y yo entonces, con todo el respeto debido, pero con un orgullo que sentía como valenciano dentro de mi alma, salía y volvía a preguntar *¿se pot pasar?*, *¿dona vosté el seu permís?* Y V. E. me decía con satisfacción *¡avant*

qui siga!, ¿qué pasa?, y yo, entonces, contestaba, *don Julio: que tine que anar a arreplegar el correu y nesesite anar a Terra*, y su última palabra, después de todo lo ocurrido, era la siguiente: ¡*Cabo de escuadra, chinchorro para el cartero!*

Al evocar todos estos recuerdos, lo mismo que cuando hacíamos los viajes a Inglaterra a por las lanchas gasolineras; a Amsterdam, a por el buque de salvamento, y a Hamburgo (Alemania), y finalmente, cuando desembarcó V. E. en Ceuta al *Princesa de Asturias*, porque había ascendido a teniente de navío en compañía de don Francisco, don Ricardo y don Gonzalo, quedéme profundamente triste y abatido, lo mismo que todos mis demás compañeros, porque verdaderamente se marchaba el mejor oficial que teníamos a bordo y al que calificábamos como nuestro padre.»

El día 27 de julio tuvo un comportamiento ejemplar, con motivo de la extinción del incendio declarado en aguas de Cartagena en el vapor italiano *Ansaldo San Giorgio N.º 3*; de su actuación, el comandante del *Osado* informó que «Guillén no abandonó el buque hasta que le reiteré la orden personalmente. Ha sido propuesto por el señor cónsul de Italia para una condecoración». También el citado comandante, que era entonces don Sebastián A. Gómez, manifestó que: «... he podido apreciar las excepcionales cualidades de este Oficial, algunas como su serenidad admirable, que no figuran entre las notas... Posee vasta ilustración, especializada en historia de la Marina antigua y moderna, arquitectura, dibujo lineal y descriptivo, pintura y, en general, en todas las artes. Su aptitud física es mucha, como lo acredita el haber permanecido en el puente más de dieciocho horas —con mal tiempo— sin demostrar la menor fatiga; permanecer en la cámara de máquinas por afición, donde se desarrollan temperaturas de 60º; tirarse al agua para salvar cualquier objeto; ser poco sensible al sol, frío ni calor; permanecer durante muchas horas sin alimentación alguna... Soy, por temperamento, parco en elogios, pero rindo culto a la justicia, y no sería justo si no dijera lo que dejé escrito, felicitándome sean éstos los primeros informes de oficial que redacto en mi carrera».

Ya se dijo que, siendo alférez de navío el 26 de noviembre de 1920, había solicitado hacer el curso de Aerostación Naval. Fue, por una Real Orden de 7 de enero de 1921, cuando ingresó como alumno en la Escuela de Aeronáutica Naval, en Barcelona, efectuando su primer vuelo desde el aeródromo de Volatería, en Prat de Llobregat, el día 18 de mayo, en un aparato tipo M-NOAC, su permanencia en el aire fue de siete minutos y a una altura de mil metros, llevando como instructor al inglés *mister Brown*, con el que aprendió el «manejo elemental de mandos» en varios vuelos de instrucción. El día 7 de julio del citado año comenzó la instrucción «en el mando de los globos libres» y el 18 «en el de aviones tipo *Avro*».

En el mes de julio y embarcado en el *Audaz* «convoyando la regata crucero que cooperó en aguas de Garraf en la captura de un falucho contrabandista de

nacionalidad inglesa» (Vicente Ramos, *El Almirante y polígrafo Julio Guillén Tato*). En octubre efectuó prácticas de «globo cautivo en tierra» y remolcado por el *Audaz*.

Creada la Escuela de Aeronáutica Naval (R. D. 18-9-1917), en Cartagena, fue su primer jefe el capitán de corbeta don Pedro María Cardona y Prieto, pasando después a Barcelona: digamos que en la primera promoción formaron parte nueve oficiales, entre ellos don Julio Guillén.

Desde un principio se pensó en la creación de un emblema para ésta, varias proposiciones hubo, pero fue el diseñado por Guillén el que se aprobó; por cierto que éste lo llevó tatuado en el pecho desde entonces.

Finalizado el primer curso de Aerostación Naval (31-12-1921), su jefe don Pedro María Cardona informó de él:

«Se trata de un Oficial inteligente, aficionado a la profesión y bien educado y caballero, que merece la estimación de sus Jefes por el celo que pone en el cumplimiento de su deber. La nota 2 debería ser elevada a *muy bueno*, por haber dirigido la montura de un hangar de dirigibles de 72 x 22 x 21 m, formado por armaduras de caloría de hierro y haberlo hecho muy bien y en menos tiempo que lo hizo la casa constructora la primera vez. Este Oficial, si sigue así, será muy buena base para la Aerostación Naval, especialidad a la que se dedica.»

La Aviación Naval, convertida después en Aeronáutica Naval (año 1921), con base en Barcelona, contaba con cuatro secciones, la cuarta, que es la que aquí interesa, era de dirigibles, siendo su jefe don Julio Guillén, formada por «media escuadrilla del tipo *Blackburn*», de caza, cuatro dirigibles, «dos del tipo S, de 1.500 m³, con capacidad de 550 kg y una velocidad de 90 km por hora», dos del tipo 0, «de 3.400 m³, 1.800 kg de capacidad y 1.100 de carga», el radio de acción de los cuatro «era el de siete horas de marcha en los motores».

La permanencia de varios años en Barcelona influyeron para, en su tiempo libre, dedicarse al estudio e investigación en la biblioteca del Institut de Estudis Catalans, de temas histórico navales, de ello es muestra la carta de fecha 29 de mayo de 1970, dirigida a don Jorge Rubio, en la que, entre otras cosas, le cuenta:

«... i mai jo no obligaré la illusió que m'umplía de goig quan, fungint dels meus quefers de la aviació i a les hores gairebé heroics, m'encaminaba pel carrer del Bisbe per a emmarcar-me en la vostra biblioteca, quan pel matí ja l'havía donat la llanda al benemerit compatrici meu en Martínez Ferrando, llavors oficial de l'Airxiu de la Corona d'Aragó.

Moltes mercés done a Deu per les estones d'augodidacta passades als dos esmentats llocs barcelonins, que vaig començar per l'any 1919, quau la vaga "de la Canadiense", i m'enviaren a prestar servici —essent jo embarcat a l'es-

cuadra— a la central eléctrica que hi havia propet del carrer Fernando... ¡Mes de mig centenar d'anys fá!»

El día 1 de julio de 1922 voló, por primera vez, sobre la ciudad de Alicante un dirigible, el *Vicentico*, mandado por don Julio Guillén, y de observador el alférez de navío Juan Montis Villalonga. Como es natural, el hecho produjo fuerte impresión en la ciudad, ocupándose los periódicos locales de referir el suceso; así, uno de éstos dice:

«A las doce de hoy, un extraño ruido de motor, que en nada se parece al de los aeroplanos e hidroaviones, ha llamado la atención de nuestro pueblo, que seguidamente ha invadido las azoteas de los edificios y los paseos de la orilla del mar en averiguación de dónde procedía.

A los pocos momentos, frases de asombrosa admiración partían de la boca de todos los alicantinos, que entusiasmados seguían las majestuosas evoluciones que, por nuestro incomparable cielo, ejecutaba el dirigible *Vicentico*, en cuya barquilla llevaba magistralmente el timón nuestro querido paisano el intrépido e ilustrado teniente de navío don Julio Guillén Tato.

Por espacio de una hora ha estado volando por encima de la ciudad la bella aeronave, unas veces a regular altura y otras casi rascando los terrados, y en todo momento el pueblo vitoreaba a los valientes aeronáutas.

El *Vicentico* ha sido soltado a la salida de la dársena de Santa Pola desde la cubierta del *Dédalo*, buque parque de aerostación naval, y en su ruta a nuestra ciudad ha sido escoltado por el cazatorpedero *Audaz*, que con el *Dédalo* hállese anclado en nuestra bahía...»

Y otro también cuenta:

«Es la primera vez que en Alicante se han podido presenciar las evoluciones de esa nave aérea denominada dirigible, y, por tanto, muy comprensible es el que pronto se congregase en los muelles enorme gentío, ávido de presenciar las evoluciones del aparato.

Éste, que iba pilotado por nuestro paisano don Julio Guillén Tato y, según nos dijeron, por el hijo del señor gobernador civil, hizo algunas evoluciones admirablemente ejecutadas, y una hora después se dirigió mar adentro al encuentro del *Dédalo*, sobre el que descendió...»

Varios años fueron los que Guillén estuvo en esta Escuela, en la que llegó a tener el mando de cuatro dirigibles.

Era por esta época constante preocupación en toda España nuestra guerra con Abd-el-Krim, la llamada «guerra de Marruecos»; culminó ésta el día 21 de julio de 1921 con el desastre de Annual e Iquieriben, en el que las tropas españolas fueron aniquiladas; algo se compensó esta desgracia con la victoria del Gurugú el 10 de octubre.

Para participar en las operaciones contra los insurrectos pasó el *Dédalo* a Marruecos, fondeando frente al Morro Nuevo, con varios hidroaviones a bordo. Fue el día 6 del citado mes cuando, por primera vez en la historia de la Aeronáutica Naval, se lanzaron «bombas a mano», en el sector de Alhucemas, desde un hidro *Macchi 18*, pilotado por don Francisco Taviel de Andrade Delgado, y llevando como observador a don Julio Guillén Tato.

Guillén, en su *diario de vuelo* anota que «el aparato estuvo en el aire cuarenta minutos y alcanzó una altura de 1.200 m. Arrojó bombas sobre las baterías de Morro Nuevo y el poblado de Azibazar».

Varios días después, «y desde un *Saboya* pilotado por Gómez, y en el transcurso de un vuelo que duró una hora y diez minutos, Guillén bombardeó con granadas incendiarias cabo Quilates, Morabito y baterías de Xaib», pero, «por avería motor, se amará a cuatro kilómetros. De éste (de cabo Quilates) fue recogido, 45 minutos después, por el *Audaz*, se metió el hidro a bordo del *Alfonso XIII*, bajo fuego cañón Morro Nuevo». El día 21 de septiembre «bombardeó el caserío de Brocon y el 23 de octubre los de Afran y Sidi-Drís».

Por los méritos contraídos en estas acciones, le fue concedida la medalla de Marruecos (16-1-1923).

En su Hoja de Servicios, y en el año de 1922, se le anota lo siguiente:

«Durante este año ha continuado siendo este Oficial alumno de Aerostación de esta Escuela, habiendo demostrado aplicación y aprovechamiento. Ya como observador, ya como comandante de dirigible, ha tomado parte en todos los bombardeos aéreos desde el mar en Marruecos, mereciendo ser citado como distinguido y propuesto para recompensa. Está indicado para Auxiliar de Instructor de Aerostación de esta Escuela y tiene aptitudes para hacerlo bien y lo haría mejor si fuera más ordenado.—A bordo, Barcelona, 31 de diciembre de 1922.—Pedro María Cardona.»

En el año 1923 participó en el famoso concurso internacional *Gordon-Bennet*; en él tomaron parte, por parte española, tres globos, la Marina fue con el *Hesperia*, llevando a los tenientes de navío don Julio Guillén Tato y don Manuel de la Sierra Bustamante. El mal tiempo, con fuertes vientos y lluvias, les causó graves averías e, incluso, varias bajas, algunas mortales, entre los participantes. Pero veamos lo que Guillén contó a unos periodistas belgas, y que se publicó en varios periódicos:

«Mardi soir sont arrivés à Bruxelles, dans leurs vêtements de rescapés, complètement déchires, les aéronautes espagnols Guillén et Sierra, qui se trouvaient à bord du ballon *Hesperia*, qui atterrit dans les circonstances que nous avons relatées.

Les deux aéronautes portent quelques blesseurs au visage. Le pilote Guillén a l'orille en partie arrachée. Mais tous les deux sont souriants.

Nous leur avons demandé quelques nouvelles de leur périlleux voyage.

Il fut particulièrement mouvementé, nous dit M. Guillén. Nous avons eu à lutter contre des tempêtes de pluie, de neige et de gelé.

Lorsque nous volions au-dessus de la Hollande, nous avons été pris dans la tourmente et le broulard, et nous n'avons pas su nous rendre compte si oui ou non, nous nous trovions au dessus du Zuyderzee.

À un certain moment, nous avons heurté une ligne de transmission électrique à haute tension, qui ocasionna une violente secousse électrique. Nous sentant accrochés au guide rop, nous avons brusquement délesté et nous sommes repartis. Apercevant les phares des îles Frisones, nous avons jugué qu'il était temps d'atterrir.

Brutalement, nous sommes arrivés au sol, mais nous n'avons pas pu rester sur place, le panneau de déchirure n'ayant pas fonctioné. Nous avons fait alors plusieurs bonds successifs et c'est alors que nous avons démoli des piquets téléphoniques et trois maisons de bois de pêcheurs.

En fin, nous sommes restés accrochés. Les gens sont accourus et l'on nous a conduit chez un docteur qui nous prodigua ses soins et nous recueillit pour la nuit.

Le lendemain, nous avons été brutalement réveillés par le bourgmestre, qui ne se préoccupait pas de nos blessures et ne songeait qu'a savoir qui allait payer les légats que nous avions commis. Nous n'avons pu partir qu'en laisant notre ballon en garantie.

Nous souhaitons bon repos aux aéronautes qui nos serrent les mains en souriant.»

En la misma prensa belga leemos la siguiente noticia sobre el complicado y peligroso aterrizaje del *Hesperia*:

«Autre mode d'electrocution. Les deux occupants du *Hesperia*, blessés à l'atterrisage.

A 1 h 25, un nouveau télégramme arrivait à l'Aéro-Club, il est ainsi rédigé: Le ballon espagnol *Hesperia*, monté par J. Guillén et Sierra, a atterri dans la province de Groeninghen, commune de Ernunter, village de Woldendor, a touché des fils de haute tension, deux aéronautes grièvement blessés et soignés dans un hôtel à Woldendor.»

Como es natural, la prensa de su ciudad natal también se ocupó de su actuación en este concurso, y así, con grandes titulares, daban la noticia:

«Los domadores del éxito. Julio Guillén Tato, electrocutado. Una noche memorable. El alcalde de Termunten es un hombre. El negro pan del... aterrizaje. Éste es el capitán del *Visentico*, señores.» Y se dice: «La primera noticia

que se tuvo en el Aero-Club de Bruselas del aterrizaje lo fue por el telegrama del burgomaestre de Termunter, pueblo de la costa norte holandesa, en el que no se ocupa de dar noticia del accidente y de la salud de los aeronáutas, ni siquiera la de que estén heridos, sino que se limita a preguntar quién paga los daños ocasionados por el aterrizaje.»

Por el año 1943, don Julio Guillén narra sus «peripecias» de la siguiente forma:

«Salimos de esta capital (Bruselas) a las ocho de la noche, con un viento huracanado a 70 kilómetros por hora. Pilotaba yo el globo libre *Hesperia*. Empezamos llevándonos el alero de una esquina de la Universidad y nos quedamos sin instrumentos a bordo. Había una gran tempestad de nieve. La que cubría el hemisferio superior del globo pesaba tanto que éste se vino abajo pronto. Caímos sobre una línea de alta tensión, que no pudimos esquivar, en medio de grandes chispas. Unos ciclistas que había por allí, temerosos de resultar afectados al auxiliarnos, notificaron a Bruselas nuestro electrocución. Y la prensa de esta capital nos dio muertos en el accidente, publicando nuestras necrologías con pródigos elogios.

Al echar lastre, el viento nos zafó de la línea y nos subió a más de 6.000 m. La visión que teníamos era dantesca. Rodeados de nieblas y tormenta, apreciábamos de cerca los rayos, tres de los cuales incendiaron los tres globos que nos precedían y el que venía detrás. Atravesamos 200 kilómetros de mar casi sin lastre para asegurar un aterrizaje normal, y cuando nos vimos obligados a hacerlo sin él, porque teníamos otros 400 kilómetros para alcanzar costa de Dinamarca, tomamos tierra en Woldendorp (Holanda), frente a la ciudad de Emden. Habíamos invertido siete horas de recorrido. El aterrizaje fue violentísimo, arrastrando seis o siete kilómetros y llevándonos por delante todo lo que encontrábamos hasta que se deshizo el globo en un poste de la luz, en pleno pueblo, sin que ardiera milagrosamente, y quedando colgados de la barquilla por el aro de suspensión, víctimas de fuerte conmoción y llenos de heridas y contusiones (...). El burgomaestre del pueblo, al ver que habíamos matado unas cuatro vacas y habíamos derribado tres o cuatro tejados y hecho un sinfín de destrozos en árboles, postes, vallas, etc., nos metió en la cárcel. No nos quería poner en libertad hasta saber del embajador español si el gobierno indemnizaría daños y perjuicios. ¡Ni siquiera quiso dar informe de nuestro estado de heridos! Después, el gobierno belga nos desagravió caballerescamente.

Obtuvimos el cuarto lugar de la clasificación general y el primero entre las marinas y ejércitos extranjeros.»

No podía quedar sin un justo premio la hazaña, y así, en virtud de Real

Orden, publicada en el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* número 47, de fecha 26 de febrero de 1924, se le otorgaba lo siguiente:

«AERONÁUTICA.—Concede la Cruz de primera clase del Mérito Naval, con distintivo rojo, a los tenientes de navío don Julio Guillén Tato y don Manuel de la Sierra y Bustamante para premiar los méritos contraídos en ocasión de su asistencia al concurso “Gordon-Bennet” de globos libres, celebrado en Bruselas en septiembre último, tripulando el *Hesperia*, de la Aeronáutica Naval.—Madrid, 20 de febrero de 1924.»

El año 1932 la Medalla aérea individual, «primera de las otorgadas».

Con motivo de la visita al *Dédalo* de SS. MM. los Reyes de España, don Alfonso XIII y doña Victoria Eugenia, en el puerto de Valencia, por el año 1923, y, después, embarcar en el acorazado *Jaime I* para trasladarse en visita oficial a Italia, al pasar éstos a bordo de aquél se hicieron varias evoluciones por parte de los hidroaviones y el dirigible pilotado por Guillén; el deseo del monarca era hablar con don Pedro M.^a Cardona, pero como éste ignoraba el dicho interés, se hallaba también volando; al tener conocimiento Guillén de la presencia del rey a bordo descendió, pasando a la cámara del barco para saludar a éste, quien estaba mirando los dibujos que la adornaba, todos originales de éste, pero al observar que un trozo de mamparo estaba vacío, preguntó por el cuadro que allí faltaba, y hubo que enseñárselo, era una caricatura suya; la reacción de éste fue de tomarlo a broma y reírse cuando se la enseñaron.

En fecha 31 de diciembre de 1923, don Pedro María Cardona, hacía anotar en su Hoja de Servicios lo que aquí transcribimos:

«A medida que se ha ido soltando este Oficial, se ha puesto de manifiesto su idiosincrasia algo bohemia, poco propenso al orden y al método, siendo de esperar que, con la edad, se corrija de estos defectos, que, si no los vence, anularán las buenas condiciones de inteligencia, entusiasmo y saber que reúne. Ha concurrido a la carrera de la Copa *Gordon-Bennet*, pilotando el globo de esta Escuela *Hesperia*, corriendo serios peligros con tranquilidad y valor por dejar bien puesto el pabellón nacional; por ello, está propuesto para una recompensa.»

Cierto es, además de haber sido felicitado por el monarca y por los jefes de los aeronáuticos naval y militar, citado en la orden de la División Naval y condecorado con la Medalla Aérea individual creada al efecto.

Con fecha 12 de diciembre de 1924 le fue concedida la Cruz de primera clase del Mérito Naval, con distintivo rojo, como premio a su actuación durante las operaciones militares en Marruecos, entre los meses de julio y diciembre de 1922.

Más tarde regresó a Barcelona, a fin de realizar las pruebas como piloto de dirigible, y éste es el juicio que le merecen a don José María Cardona las citadas pruebas:

«Durante este año ha continuado ejercitándose en aerostación, en cuya rama es un buen piloto, ratificándome en los juicios míos anteriores sobre este Oficial.»

Por una Real Orden de 18 de marzo de 1925 le fue entregado el título de «piloto de globo libre y de dirigible con antigüedad de agosto anterior».

En el mes de mayo dirigió con gran acierto el pabellón dedicado a la Escuela de Aerostación Naval en la exposición del Automóvil y Aeronáutica celebrado en Barcelona.

De nuevo se recrudeció la guerra en Marruecos, y Guillén marcha voluntario en una escuadrilla de aparatos *Macchi 24* al teatro de operaciones, destinándosele, el día 9, en Mar Chica como observador en la segunda escuadrilla mandada por don Alfredo Kindelán; con ésta participó en los bombardeos de Ben-Hach-Mohamet, Tigamisin, Malnusi, Aydir, Amekray, Palomas, Rocosa, Yebel-Sedum, Tafrast, Tamatat, Aimkmra, Tamaskinda, Sidi-Dris y Kilates, que contribuyeron a facilitar el desembarco de Alhucemas (septiembre de 1925).

En uno de estos bombardeos, y a bordo de un dirigible, fue éste «abatido por los disparos enemigos», pero afortunadamente sus tripulantes no sufrieron daño alguno. En otra de estas acciones, acompañando a don Ramón Franco Bahamonde, «salvó la vida gracias a que una bala fue a dar contra uno de los botones del uniforme».

En el mes de enero de 1926, el teniente de navío don Julio Guillén recibió el nombramiento de «piloto jefe de la Sección de Dirigibles de la Escuela de Aerostación Naval», y aquí merece recordarse la gran afición que tenía al estudio e investigación de la historia naval y de la cartografía náutica, que le hizo participar en el Congreso Hispanoamericano de Aeronáutica celebrado en Madrid y Guadalajara, entre los meses de septiembre y diciembre de 1926; organizando también el pabellón de Aeronáutica, instalado en el parque del Retiro (Madrid), en la I Exposición Nacional de Aeronáutica.

En los comienzos del año 1927 continuaba en su destino aeronaval, siendo uno de los organizadores y formando parte del Comité Deportivo de la Exposición Nacional de Aeronáutica, continuando en su destino aeronaval, siendo uno de los organizadores y formando parte del Comité Deportivo de la Exposición Internacional de Barcelona.

Por una Real Orden de 22 de enero del citado año se le concedió otra Cruz de primera clase del Mérito Naval, con distintivo rojo, por «su eficacísima colaboración en el desembarco de Alhucemas». En este año formó parte de la Junta que reorganizó la Aeronáutica, redactando una memoria que mereció el «beneplácito de sus superiores (R. O. de 25 de marzo)». En el mes de mayo

fue nombrado para la instalación de la central compresora de hidrógeno en Flix, «de acuerdo con las directrices de su informe»; sin embargo, no pudo encargarse de este trabajo debido a que, por una Real Orden de 27 del citado mes, se le encargó «la catalogación e instalación del nuevo Museo Naval de Madrid». En el mes de junio se le designó como representante del Ministerio de Marina en la Junta Internacional de Heráldica, de la que llegó a ser secretario.

Por una Real Orden del día 17 de diciembre, y con fecha 2 de dicho mes, se le concedió la Cruz de la Orden de Carlos III, pasando en comisión a Madrid, «a las órdenes del ministro de Marina».

Instalado ya en Madrid fue designado miembro de la «Comisión inspectora de la carabela *Santa María*», encargándosele el gratísimo trabajo para él de dirigir la construcción de la misma, cesando, por este motivo, en la Aeronáutica Naval (R. O. de 7 de marzo), designándosele para desempeñar el cargo de «auxiliar interino del Negociado de Campaña del Ministerio de Marina», siendo en este destino donde «trazó el plan relativo a la presencia y contribución de la Marina en la exposición Ibero-americana que iba a tener lugar en Sevilla».

Fue desde entonces cuando acabó la «actividad militar, en sentido estricto», de Guillén, dedicándose con pasión ahora a la citada construcción de la *Santa María*, así como al estudio de otros temas de carácter naval; fruto de ellos, además de obras como *Los marinos que pintó Goya e Iconografía de los Capitanes Generales de la Armada*, fue un exhaustivo trabajo sobre *La Orden del Mérito Naval*, y también sobre banderas, emblemas, ex-votos marineros y manuscritos acerca de planos y arquitectura naval, mascarones y popas, etcétera.

En lo que se refiere al primer libro de los citados, y en instancia elevada al monarca con fecha 23 de junio de 1928, dice Guillén:

«SEÑOR.—Don Julio Guillén y Tato, Teniente de Navío de la Armada, con destino en este Ministerio y asignado al Museo Naval, a V. M., con el debido respeto y rendido acatamiento,

EXPONE que: Con motivo del centenario del pintor Goya y, al reseñar la colección de retratos de este Museo, ha podido identificar, entre los personajes anónimos que retrató aquél, varios que fueron jefes prestigiosos de la Armada, lo que le sugirió la idea de estudiarlos iconográficamente en el adjunto trabajo, vulgarizador, además de algunos de los papeles principales que desempeñó la desgraciada Marina de aquella época, que eleva respetuosamente a la consideración de V. M. en SÚPLICA de que se le conceda ayuda de impresión para su debida publicación.»

Fue contestada esta instancia con fecha 14 de julio siguiente, manifestándosele que, «de conformidad con lo propuesto por la Dirección General de Campaña y de los Servicios de Estado Mayor, lo informado por la Intendencia General e Intervención Central de este Ministerio, ha tenido a bien disponer

que, considerando a la obra de referencia comprendida en el inciso A) de la regla 4.^a de la Real Orden de 5 de diciembre de 1927, se le conceda al expresado autor el auxilio de *novcientas ochenta y tres pesetas* (983,00), con la obligación de entregar en la *Revista General de Marina* 50 ejemplares para su reparto en las bibliotecas».

El 14 de agosto de 1928 fue nombrado correspondiente de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz.

Por una Real Orden de 16 de febrero de 1929 fue nombrado comandante de la *Santa María*, y por otra de 29 de mayo ascendió a capitán de corbeta, cesando el día 4 de dicho mes de formar parte de la Comisión Inspector para hacerse cargo del mando de ésta.

Muchas fueron las distinciones que durante el año 1929 recibió:

«Socio de honor de la Real Sociedad Colombina, de Huelva (9 de agosto); comendador de la Orden de Cristo, de Portugal (18 de agosto); correspondiente de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras (6 de diciembre), y miembro de número de la Real Academia Iberoamericana de Geografía, de Sevilla (18 de diciembre). En 20 de mayo de 1930 entregó el mando de la *Santa María*, embarcando en el acorazado *Alfonso XIII*, de tercer comandante, durante el mes de julio; después en agosto, embarcó en el crucero *Miguel de Cervantes*, pero ya para entonces había sido nombrado director del Museo Naval. El 27 de julio de este mismo año se le confirió el título de comendador de la Orden de la Espada, de Suecia, y por Orden Ministerial de 3 de septiembre fue designado para formar parte de la Junta de Iconografía Nacional».

Una Orden Ministerial de fecha 8 de diciembre de 1933 designó a don Julio Guillén director del Museo Naval; no es aquí del caso referirnos a las vicisitudes pasadas por este Museo y sólo decir que su nombramiento le da una serie de obligaciones que él supo cumplir con acierto, así la de hacer de él «un verdadero seminario de estudios náuticos. De aquí que sus secciones que consideramos más importantes sean la biblioteca, las conferencias, los cursillos de divulgación —ya en pleno funcionamiento—, el archivo, los ficheros, los documentos históricos y las publicaciones»; decía también el *Reglamento*, que fija los principales fines del Museo, que eran y son «la exaltación de nuestras glorias marítimas, el culto a las tradiciones y el reunir cuantos elementos puedan contribuir al estudio de la Marina que fue y el conocimiento y propaganda de la actual». Todo esto lo llevó a cabo, con acierto y entusiasmo, Guillén; también éste formaba parte del Patronato Nacional de Turismo y de la Junta del Tesoro Artístico Nacional, así como representante de la Armada en el Patronato del Archivo Histórico Militar; con motivo del Alzamiento, el 18 de julio de 1936, fue detenido y, aunque declaró desconocer «los preparativos militares del Movimiento», pasó preso a la cárcel Modelo, y así, después de muchas calamidades, hasta el 15 de noviembre en que fue puesto

en libertad, refugiándose en la legación de Polonia, hasta la liberación, en que hizo su presentación a la autoridad naval del Departamento Marítimo de Cádiz, donde, por denuncias falsas, fue sometido a un «procedimiento judicial», que le acarreó serios disgustos, pasando a Cádiz, donde efectuó muchos trabajos históricos importantes, hasta que, por fin, tras un verdadero «calvario», un Consejo de Guerra, el segundo que se le hizo, celebrado el 23 de septiembre de 1941, lo rehabilitó.

Por una Orden de 12 de octubre de 1941 se le nombró consejero de la Hispanidad.

Por fin, por una Orden Ministerial de 15 de diciembre de 1941, pasaba de nuevo a dirigir «su mundo», Museo Naval, el espacio obliga a no referirnos a la calurosa acogida de éste por parte del Patronato del mismo, nombrándosele también director de la Biblioteca Central; más tarde, y a propuesta de él, se creó un Museo Naval en la Torre del Oro, de Sevilla, «anexo al de Madrid».

Obra suya fue también la cesión a la Marina por parte de la excelentísima señora marquesa de Santa Cruz, descendiente directa de don Álvaro de Bazán, de su palacio, sito en El Viso del Marqués (Ciudad Real), en régimen de alquiler de una peseta al año, cantidad simbólica, pero así fue.

En él se instaló el Archivo General de Marina, donde investigadores de todos los países acuden a conocer todo nuestro pasado naval.

Creación suya fue asimismo el Instituto Histórico de Marina, perteneciente al Patronato *Saavedra Fajardo*, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

Su actividad principal siempre fue grande, tanto para la organización del Museo como en otros asuntos de interés, así su nombramiento como director de la REVISTA GENERAL DE MARINA; ya el año 1939 había llevado a cabo la instalación en San Sebastián del pabellón de la Marina, y en abril de 1942, en Valencia, con motivo de la XX Feria Muestrario Internacional, también participó en su organización, en el pabellón dedicado a la Marina, de guerra y mercante.

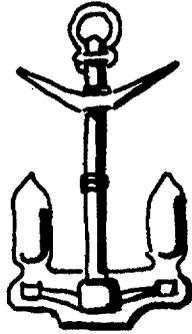
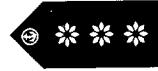
No es posible referir aquí lo que su incansable actividad hizo en todos los ramos de organización, obras literarias, históricas, principalmente navales, cartográficas e incluso «humorísticas» (recordamos *nostramo Lourido*, de su invención); tampoco referirnos al gran número de honores y condecoraciones otorgadas por entidades diversas de buen número de países, no sólo de España e Hispanoamérica, sino también extranjeras; ni al conjunto de sus trabajos que el Museo Naval, con la colaboración de su hija doña María Guillén Salvetti (*Queca*), han publicado.

Muchos fueron los artículos necrológicos que con motivo de su fallecimiento se hicieron; sólo citaremos el de don Sergio Fernández Larrain, embajador de Chile:

«Su carácter alegre, sus manos amigas, abiertas y sin repliegues anudaron en su torno las más hondas simpatías.»

Fue el día 27 de noviembre de 1972 en que falleció en la Policlínica Naval «Nuestra Señora del Carmen», de Madrid, y ¿sería así? cuando en el portalón, *nostramo Lourido* con su chifle dio las pitadas de ordenanza, y la Virgen del Carmen, de quien él fue tan fervoroso devoto, lo acogió en sus brazos para entrar en la Eternidad. *Amén.*

José FERNÁNDEZ GAYTÁN





Aragón. Foto: Camil Busquets.



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.

24.793.—Hace cien años

Es este el cuaderno de diciembre de 1897. Lo inicia un artículo titulado *Torpedos mecánicos*, por don José Riera y Alemañy, teniente de navío; es continuación del cuaderno anterior, entre otras cosas estudia el «Material de torpedos», continuará. Sigue *Experimentos sobre la transmisión del calor a través de las placas de tubos*, por A. L. Durston, es continuación del cuaderno anterior, continuará; traducido por don José M. Gómez, teniente de navío, ingeniero naval. *Marina de guerra de los Estados Unidos*, por don José G. Sobral; es un estudio extenso y documentado de ésta que «se puede decir que

ha empezado a crearse en la presente decena del siglo». *La Enseñanza é Instrucción Militar de los aspirantes á guardias marinas y cadetes*, por el general de división inglés A. B. Tulloch C. B. C. M. G.; tomado del «Journal of the Royal United service Institution», es continuación del anterior cuaderno, continuará. *Algo sobre la navegación moderna*, por don José A. Barreda, teniente de navío. Sigue *Calderas tubulares en los transatlánticos de gran velocidad*, por Pierre Sigandoy, miembro de la Institución Of Naval Architectg; traducido por don José M. Gómez, teniente de navío, ingeniero naval. *Estudio geográfico médico-social de la isla de Balabac*, «mandado publicar por Real Orden de 19 de junio de 1897, continuación del anterior cuaderno estudia aquí a «IV. Pueblo de Balabac, Estación Naval y Establecimiento militar del Príncipe Alfonso», por don Venancio R. Almazán, continuará. *El peligro de los torpedos propios*, por don Gerardo Sobrini, alférez de navío; se refiere a los varios ensayos que se han hecho «para lanzar torpedos por medio de tubos colocados debajo de la línea de flotación». *La cuestión de Cuba en su aspecto naval-militar*, por don Saturnino Montojo y Montojo, teniente de navío, importante estudio de cuanto se refiere a la defensa de la isla en su aspecto naval-militar. *Nuevo diagrama geográfico para la resolución gráfica de los problemas de navegación ortodrómica*, por G. Saija, profesor del Observatorio de Catania; traducido por don Mario Rubio Muñoz, teniente de navío. *Conclusión del vocabulario de pólvoras y explosivos*, por el capitán de fragata de la Armada italiana señor don Fernando Salvati; es continuación de anteriores cuadernos, traducido por don Juan Labrador, capitán de Artillería de la Armada, continuará. *Los exámenes de ingreso*, por don Rafael Sociats, teniente de navío de primera clase; entre otras cosas se refiere aquí a «Título III. Del examen de Matemáticas». *Escuadra de Operaciones de Cuba*, es continuación y continuará.

En *Noticias Varias* encontramos, entre otras: *Congreso Internacional de Higiene y Demografía*, «que ha de celebrarse en Madrid en el mes de abril próximo». *Pruebas del contratorpedero «Plutón»*, durante éstas «no se experimentó vibración alguna, y la máquina funcionó á satisfacción de la comisión». *El telégrafo sin hilos en la Marina de Italia*, tomada de *L'Italia Militare é Marina*, se «ha creado en cada buque de la escuadra una plaza de telegrafista para la aplicación de la telegrafía sin hilos, sistema Marconi». *Dique flotante de La Habana*, «recientemente despachado para La Habana llegó sin novedad á su destino...».

Bibliografía, con la reseña de varios libros y periódicos nacionales y extranjeros. *Índice general alfabético por autores y materias* «del tomo XLI de la REVISTA GENERAL DE MARINA», por autores y materias. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el 17 de noviembre de 1897. Buen número de cuadros y láminas acompañan al texto.

J. F. G.

24.794.—Centenario de la guerra de Cuba



Una Real Orden del día 3 dispuso que los abonos de sueldos y pensiones correspondientes a empleo y cruces de María Cristina y Mérito Militar que se obtengan como recompensa en tiempo de guerra, surtan efecto desde el día 25 de octubre de 1894 (fecha del último Reglamento de recompensas de guerra).

Un Real Decreto del día 18 dispuso que durante el año 1898 se llamasen al servicio activo de la Armada 3.000 individuos de la inscripción marítima, de acuerdo con el adjunto estado:

	Cádiz	Ferrol	Cartag.
N.º inscriptos por Departamento	1.237	2.513	1.231
Contingente con que cada uno debe contribuir	745	1.513	742

Como vemos, la matrícula del Norte equivalía a Estrecho y Levante unidos.

El último día del año una Real Orden dispone que la gratificación de los segundos buzos del acorazado *Infanta María Teresa*, y a todos los de esta clase que se encuentren en el mismo caso, en analogía con la que disfrutaban los individuos de los Cuerpos Subalternos de la Armada, sea de 50 pesetas mensuales.

Y así, sin grandes noticias administrativas ni guerreras, relacionadas con la tragedia que se avecinaba, termina el año 97 con síntomas de que la guerra colonial se está ganando, luego entraría la potencia del Norte y todo cambió de signo.

J. B. N.

24.795.—Guardas marítimos particulares



Una disposición de 11 de agosto de 1911 autorizaba el establecimiento en aguas de Gran Canaria de un Cuerpo particular de vigilancia que se ocuparía de evitar los «incidentes y escándalos» promovidos, en aguas del puerto de La Luz, por un conjunto de isleños, a los que se les conocía como *Cambulloneros*, propietarios de unas 150 embarcaciones de tráfico interior de dicho puerto, en sus relaciones con los buques

mercantes, tanto nacionales como extranjeros, fondeados en dicho puerto. Parece ser que los desmanes sobrepasaron los límites razonables y los navieros, armadores y consignatarios de la localidad elevaron queja a la Comandancia de Marina de Gran Canaria, proponiendo que, para zanjar estos incidentes, se institucionalizará una vigilancia particular costeada por las entidades comerciales referidas. La queja prosperó, tras el informe del director general de Navegación y Pesca Marítima, y se autorizó la creación de dicho Cuerpo particular para la vigilancia marítima, si bien con ciertas limitaciones, cuales eran el carácter temporal de la autorización y la salvedad de que a los guardas marítimos que se nombrasen no se les concediese carácter ni fuero militar alguno, amén de ser controlados por la autoridad de Marina de la Zona.

M. M. C.

24.796.—Libro curioso



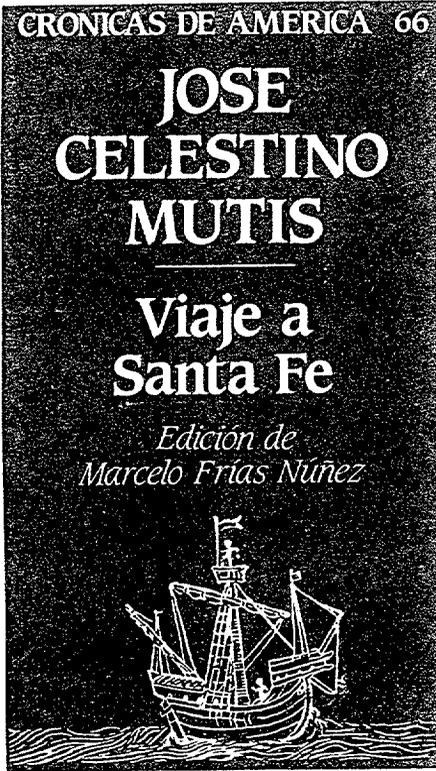
Es éste *El Viaje a Santa Fe*, escrito por don José Celestino Mutis, médico,

científico, naturalista y sacerdote.

Publicada ahora por «Historia 16», en sus «Crónicas de América 66», Madrid, año 1991.

Precedido de una *Introducción*, de don Marcelo Díaz Núñez, historiador y miembro del Departamento de Historia de la Ciencia del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), en la que va estudiando este interesantísimo viaje que Mutis hizo desde Madrid hasta Santa Fe (Colombia). Sin embargo, pese a que todas las incidencias de éste son curiosísimas y entretenidas, lo mejor, a nuestro juicio, es la navegación desde Cádiz hasta Cartagena de Indias.

Salió Mutis de Cádiz, un domingo, día 7 de septiembre de 1760, a bordo del navío *Castilla*, «donde dormí en (la) Santa Bárbara, donde se había dispuesto mi alojamiento, con suma incomodidad»; los días van pasando, y Mutis va anotando minuciosamente cuantos sucesos van ocurriendo durante la navegación; razones de espacio impiden citar a ninguno, sólo que el día 31 de octubre del dicho año arribaron a Cartagena de Indias, para después proseguir su viaje a Santa Fe.



historia 16

En su libro, Mutis nos cuenta, asimismo, todo lo referente al «gobierno de la embarcación, guardias marinas, guardianes, pilotos, contador, maestre de jarcia, cirujanos y capellán».

El libro es por demás interesante y muy entretenido, recomendable su lectura.

J. F. G.

24.797.—Capitulación



Victoria fue la conseguida por Liniers sobre los invasores ingleses en 1807 en Buenos Aires. Este capitán de navío el año anterior había recuperado la ciudad de unos primeros invasores; había

organizado el primer ejército argentino y ahora, ya brigadier de la Real Armada, lo capitaneaba consiguiendo su primera victoria. Corría el año 1807.



Los británicos habían conseguido entrar en Buenos Aires, pero encontraron una tenaz resistencia, combatiendo los bonaerenses que defendieron casa por casa, calle por calle.

En situación crítica, el general inglés Whitelock rechazó primero las condiciones de capitulación que le ofrecía Liniers, pero después considerando la verdadera situación de sus tropas fue él el que envió a Liniers mensajeros aceptando las condiciones ofrecidas por éste.

En la ilustración vemos a Liniers, espada en mano, cuando recibe a los emisarios del general Lewison Gower, encargado por su general en jefe de tramitar la capitulación. Se especificó en ella que los británicos devolverían Montevideo, del cual se habían apoderado. La capitulación fue al fin firmada por Whitelock y por el almirante Murray (el sistema de mando inglés incluía en estas decisiones al jefe de la fuerza naval).

Caballerescamente invitó Liniers a los generales vencidos a una comida que dio a los suyos para festejar la victoria. Asistieron. Después se verificó el reembarco. Devolvieron Montevideo como estaba establecido. Recompensando la conducta de los esclavos en la defensa hubo manumisión de ellos.

El Rey concedió a Liniers el empleo de jefe de escuadra. También el de mariscal de campo de los Reales Ejércitos. Asimismo, la Encomienda de Ares en la Orden de Montesa y el título de conde, cuya vinculación tenía Liniers que escoger. Desde entonces fue

nuestro general regidor perpetuo de la ciudad de Buenos Aires y fue considerado virrey del Territorio del Plata. Así Santiago Liniers, nacido en Francia, iba coronando su ciudadanía española, que ya había conquistado desde su ingreso en la Armada Real de España.

C. M.-V.

24.798.—Maniobrista



Sin duda lo fue y brillante el brigadier de la Real Armada e ingeniero director de Marina, don Joaquín Ibarguen, pues en su hoja de servicios, entre otros muy notables que prestó, figuran los siguientes:

«Estando embarcado de alférez de fragata en el navío *El Guerrero*, navegando con las gavias a reclamar, por la canal de la ría de Ferrol, a tiempo que el navío del mando del Jefe de Escuadra Don Francisco Lastarria que estaba delante a la espía, se había atravesado entre Castillos por haber salido el viento al Norte; tratando de montar este buque por la proa en ocasión que su popa estaba quasi sobre la costa y que Don Carlos de la Villa Comandante del mismo, mandaba orzar, estimulando con su acción a los timoneles; considerándose ya irremediable el choque de ambos buques por sus cachetes de proa, mandó este Oficial Don Joaquín arribar, persuadido de que las aguas del timón por sotavento barloventarían el barco lo suficiente para evitar el daño, como así ocurrió.

En resultas no sólo su Comandante, sino también el General del Departamento le aplaudieron la resolución, sin embargo de que fue tan impropia de su carácter y tierna edad; como arriesgada en situación tan crítica.»

Otra vez, en Barcelona, anotó lo siguiente:

«Corriendo en popa con Levante recio, y sólo el trinquete, sobre el Chambequín *El Andalúz* del mando de Don Juan Quintero en demanda del Puerto de Barcelona, y habiéndose cazado la cangreja para orzar a dar amarre en su muelle y, sin embargo, de haberse desaguado la cangreja y cazado a todo poder el trinquete, con el timón cazado a la banda para arribar, siguió contra la punta del muelle hasta

la distancia de aún no medio tiro de pistola; y no ocurriéndosele ninguna indicación al Comandante, ni ninguno de los demás, para remediar el naufragio (al tiempo que ya la gente del muelle invocaba a los santos) se arrojó este Oficial Don Joaquín de Ibarguen al combés y arriando en banda, de su «motupropio», la escota del trinquete logró como se propuso que adizando el barco que iba azorradado con la fuerza del viento gobernarse el timón con mayores aguas y, por consiguiente, se verificó la arribada y su salvamento cuanto y por el término que menos se esperaba».

Por si no tienen a mano el «O'Scanlan» les diré que:

Llevar las gavias a reclamar quiere decir que «la paloma llegue al reclame».

Desaguar la cangreja, normalmente se utilizaba el verbo derramar, es «salir el viento de las velas por la parte opuesta de donde entra».

Por fin, ir azorrada una embarcación quiere decir que va tumbada o «ahocicada» por la mucha vela o la mucha carga.

J. B. N.

24.799.—Increíble



A veces la lectura de algunas disposiciones oficiales nos cuesta trabajo el asimilarlas por lo insólito de su contenido, al menos vistas con los parámetros actuales, y llegamos a la conclusión, por muy evidente que parezca, de que los cambios experimentados en la sociedad española han sobrepasado los límites más audaces. Y el hecho nos sobrecoge y produce tristeza. Tal ocurre con una real orden de 4 de junio de 1921, publicada en la «Gaceta de Madrid», referente a unas oposiciones que trataban de proveer cincuenta plazas de médico segundo del Cuerpo de Sanidad de la Armada entre doctores y licenciados en Medicina y Cirugía. Como resulta que se publicaron solamente con algo más de tres meses de antelación, ya que urgía cubrir vacantes, pasadas las primeras semanas de la convocatoria ¡no se recibió ninguna solicitud de ingreso! de los mencionados flamantes licenciados ni de los más sesu-

dos doctores en Medicina, y como se suponía, con evidente razón, que la convocatoria iba a tener escaso eco, peligrando la acuciante necesidad de cubrirse las vacantes que se habían producido en los hospitales departamentales y a bordo de las unidades navales, hubo de rectificarse la antes dicha real orden, dulcificando sus exigencias, no así el importe de las tasas que habían pasado de 25 a 50 pesetas, respecto a la anterior convocatoria y permaneció inamovible. Aun así solamente se presentaron 18 opositores, o al menos este fue el número de los seleccionados para realizar las oposiciones. Éstas se llevaron a cabo felizmente y el mismo número de los optantes consiguió plaza y, tras su formación castrense, ocuparon los asignados destinos y fueron escalafonados. Entre estos médicos estaban los que después serían ilustres médicos de la Armada, doctores hermanos Cornago, Fornieles Ulivarri, Sánchez Hernández, Lambea, Candela, Sampol y Elorriaga, entre otros.

M. M. C.

24.800.—La Aeronáutica Naval



La aviación naval en España fue creada por un real decreto de 18 de septiembre de 1917, siendo ministro de Marina don Manuel de Flórez y Carrió, disponiéndose fuera en Cartagena donde se estableciese una Escuela, con el fin de formar especialistas aviadores entre el personal de la Armada que ya poseyeran el título de pilotos de aviación militar. Tras varias reformas, pasó a Barcelona.

Determinaba también la citada real disposición la creación de una factoría para la construcción de material aeronáutico, la cual debería relacionarse con las del Ejército, con objeto de auxiliarse mutuamente, así como para que hubiera siempre una semejanza de los aparatos que en las citadas se construyesen.

Para la organización de esta Arma aérea se designó al capitán de corbeta don Pedro María Cardona y Prieto, jefe de gran prestigio y persona idónea para la misión que se le encomendaba. Se le encargó estudiase todo cuanto se refiriese a organización de una aviación naval; a tal fin, y en virtud de orden del Estado Mayor Central de la Armada, cuyo jefe era a la sazón el almirante don José Pidal

y Rebollo, visitó varios puertos y establecimientos aeronáuticos nacionales, situados en la costa mediterránea, así como también conoció las industrias relacionadas con éstos.

Se ordenó a los tenientes de navío don Fernando Sartorius y Díaz de Mendoza y don Enrique Navarro Margati, que ya entonces poseían el título de pilotos de aeroplanos, pasaran a Francia, Italia e Inglaterra, a fin de visitar las escuelas de aviación naval y los aeródromos navales, estudiando en ellos la construcción de aviones que pudieran emplearse en la Armada.

Por el año 1920, y durante el segundo ministerio del contralmirante Flórez Carrió, se creó el Negociado de Aviación Naval, dentro de la Segunda Sección del Estado Mayor Central de la Armada, siendo su primer jefe el capitán de fragata don Luis Ribera y Uruburu. En el mes de julio del citado año, don Pedro María Cardona, en unión de los ingenieros navales don Nicolás Franco Bahamonde y don Juan Antonio Suanzes Fernández, fueron comisionados para trasladarse a Francia, Italia e Inglaterra, con objeto de visitar, además de la Exposición Internacional instalada en Londres, las escuelas aeronavales y establecimientos del mismo carácter existentes en estos países. En el mes de septiembre se cambió el nombre de Aviación Naval, sustituyéndolo por el de Aeronáutica Naval, continuando con esta denominación hasta el año 1936, en que desapareció.

Dentro de esta denominación de Aeronáutica Naval se englobaban la aviación y la aerostación naval.

J. F. G.

24.801.—Amura-vela



Debemos a la muy ilustrada pluma de Jovellanos la descripción de esta entrañable fiesta de San Pedro, San Pablo y San Plabín, que se celebraba y sigue celebrándose en Cudillero (Asturias):

«En la fiesta del Amura-vela se lleva el santo procesionalmente a la Ribera. Allí se coloca el predicador, vestido de Almirante económico (sic), con todas las plumas y adminículos que encuentra a mano. Empuña el sable en la diestra. En la de fumar sostiene

el sombrero. Se adelanta en actitud respetuosa hacia la imagen. Hace ante ella el juicio del año anterior. Pide la protección de San Pedro para el venidero y termina el acto con las obligadas voces de mando:

¡Amurad velas! ¡Fuego a estribor y babor!

Entonces se disparan las bombas reales y se quema el Xigante. Alguna vez ha sucedido, y yo recuerdo uno de los más famosos sermones del veterano Xuan de la Cuca (que desempeñó muchos años la cátedra de la lancha), en el que disparó el siguiente escopetazo al santo Patrón:

“Si falta pescado y pan
de un sablazo vas al suelo
cojo las llaves del Cielo
y se las doy a San Juan”

Pero esto, más que como irreverencia, puede considerarse como un exceso de confianza que el Santo acoge con indulgencia sin duda».

La profunda formación religiosa del sabio asturiano le ayudaba a comprender a esos recios pescadores enfrentados nada menos que con San Pedro, quizá el obispo de Oviedo no le pareciese igual de bien.

Ignoramos qué quiso decir don Melchor Gaspar con «almirante económico», ¿sería la sexta acepción de la segunda palabra? (Poco costoso, que exige poco gasto). ¿Sería que se refería a un ministro del Cuerpo del Ministerio...; tomaría la palabra de «ecónomo» por el que administra los bienes de los dementes o pródigos...? Quizá tendremos que recurrir a don Fernando Lázaro para que nos ilustre.

J. B. N.

24.802.—Alvear



Merecida fama, podríamos añadir.

Una calle en San Fernando, cercana a la Capitanía General nos lo recuerda: don Diego de Alvear y Ponce de León, gran desventura y gran fama, nos viene a la mente... Su fama la proclama el general Castaños, el vencedor de Bailén. La suerte de

la guerra los había unido en la defensa de la Isla de León, cuando la atacó Soult: «Alvear —le decía Castaños—, tiene Vd. aquí más fama que Pizarro en Lima». Y es que Alvear era muchas cosas: era jefe de toda la artillería que guarnecía el puente de Zuazo, la de mar y la de tierra; era capitán también de los escopeteros salineros, tan conocedores del terreno, de ese dédalo de canalizos, esteros, piezas y vueltas de afuera, de itinerarios tan difíciles; era coronel de otras unidades de Milicia de la Isla. Era antes comisario provincial de Artillería y comandante del Cuerpo de Brigadas de esa arma.

Y se había distinguido en América en los establecimientos de límites de las tierras bañadas por los ríos Uruguay y Paraná, al



frente de marinos y oficiales del Ejército. Había tenido la gran desventura de haber perdido familia y bienes en el afrentoso ataque de tres fragatas que regresaban de América mandadas por el general don José Bustamante; ataque perpetrado en tiempo de paz por los ingleses. Alvear iba de jefe de Estado Mayor. En el combate se produjo la voladura de la fragata en la que iba la familia de Alvear. Un hijo le quedó en Buenos Aires, oficial de dragones, y de él descenden los de ese apellido de la Argentina.

Cuando los franceses atacaron, los soldados de infantería molestaban a los artilleros

de Alvear, pues estaban en las baterías preparados para el contraataque. El general duque de Alburquerque no quería retirarlos. Al fin lo hizo: «sobre su cabeza vaya», le dijo a Alvear; «sobre mi cabeza venga», contestó nuestro capitán de navío con respetuosa entereza. El ataque fue rechazado por el fuego eficaz cruzado de los cañones de Alvear.

En 1812 fue ascendido a brigadier. Al regreso de un viaje por el extranjero sufrió persecución por su talante liberal. Fue dado de baja en la Armada, mas luego fue rehabilitado.

C. M.-V.

24.803.—Comisarios



La creación de los comisarios de Marina se debe a la propuesta que hizo don Miguel Fernández Durán desde Madrid a don Francisco de Varas, intendente del Departamento de Cádiz, el 22 de noviembre de 1715, para llevar la cuenta y razón de los sueldos de toda la gente de mar, distribución de caudales y almacenes de gastos de carena.

A. R. D.

24.804.—El aguinaldo del marinero



Nuestra REVISTA, en su número de noviembre de 1921, y en la sección de *Notas profesionales*, publicaba, entre otras cosas, la que con este título aquí transcribimos:

«El Ministro ha enviado a diferentes corporaciones, prensa, etc., la carta que a continuación publicamos:

«Muy distinguido señor: No me toca a mí ensalzar la labor que viene realizando la Marina de guerra en la campaña de Marruecos; me basta citar el testimonio de las Revistas Profesionales inglesas en las que se afirma que no cabe con medios tan modestos conseguir resultados mayores.

Pero sí puedo asegurarle que esos resultados no se consiguen sin un gran esfuerzo y que el realizado, por lo intensivo y lo prolongado, excede a todos los precedentes en España y aun fuera de España.

Se acercan las Navidades. Esos pobres marineros tan sufridos, tan callados, tan simpáticos, las pasarán o navegando con ambos turnos de guardia sobre cubierta a la intemperie, o aguantando sobre máquinas en alguna rada inhospitalaria a que empiece a rayar el día para comenzar de nuevo a navegar y a combatir.

Yo quisiera que llegase a ellos una muestra de afecto y simpatía, un recuerdo de lo que hubiera sido, y de lo que seguramente será en años más bonancibles, la sencilla y modesta reunión familiar y su tradicional ágape.

Para ello he abierto una suscripción encabezándola con 1.000 pesetas y creo no fracasar si la prensa me ayuda, pues lo que aspiro a reunir no es mucho, y ¿qué comerciante español habrá que no me mande siquiera una caja de turrón o un bote de dulce para el *aguinaldo del marinero*?

Si accede usted a prestarme su cooperación, publicando lo esencial de esta carta y las listas que le iré mandando haciendo constar que los donativos se recibirán en este Ministerio hasta el 8 de Diciembre, le quedaré muy sinceramente reconocido.

Un millón de gracias de su atento s. s.»

Al publicarla no necesita la REVISTA expresar la gratitud, que seguramente sentirá la Marina entera, hacia una acción encaminada a librar al bravo soldado de mar de una preterición tradicional y sólo explicable por la carencia de conocimiento en país tan poco marítimo, de lo que es, significa y hace la flota.»

No está mal el detalle.

J. F. G.

24.805.—Ciscar



Con motivo del fallecimiento en Gibraltar del teniente general don Gabriel Ciscar y Ciscar, la prensa londinense se deshizo en alabanzas al ilustre marino, recordando todas sus actividades, diciendo, entre otras cosas, que:

«... su cuerpo fué embalsamado cuidadosamente para que puedan hallarse sus restos, si algún día su Patria los reclama, y se le ha enterrado hoy en un lugar distinguido. Los hombres honrados de todas las naciones que aman la virtud y respetan el saber y el infortunio, han vertido lágrimas sobre su sepulcro.»

No lo olvidó la Patria, España, como hemos visto en anteriores «Misceláneas».

L. F. F.

24.806.—Expansión



Fue grande la de Aragón en el Mediterráneo. Eran sus reyes los que la

hacían, pero en ella se manifestaba Cataluña —eran condes de Barcelona—. Esta ciudad era el corazón de nuestra acción mediterránea.



La ilustración que se acompaña nos muestra, reproduciendo un buen cuadro del pintor catalán Tusquets, el embarco en Tortosa del Rey Pedro III de Aragón, llamado con mucha justicia «el Grande».

Le recibe en lo alto de la escala su hijo natural Jaime Pérez, que mandaba la flota, buen general de la mar y de la guerra (su segundo era Ramón Marquet, que alcanzó después la celebridad naval). La flota era numerosa, 180 velas, algunas salieron de El Fangal.

El objetivo de la expedición era secreto; abiertos en la mar unos pliegos, se conoció por los capitanes y patrones: se dirigió la flota hacia la costa norte de África y se dieron golpes de mano en los que se cobraron ricas presas. Pero ello no era sino una acción de

diversión, pues arrumbaron a las costas de la cercada Sicilia. Desembarcaron tropas en Trapani y se dirigieron contra Palermo, que era el verdadero objetivo del Rey. Fue grande el efecto de la sorpresa y conquistó la isla.

Los hechos, suscintamente relatados en las líneas que preceden, ocurrían en el año de gracia de 1282.

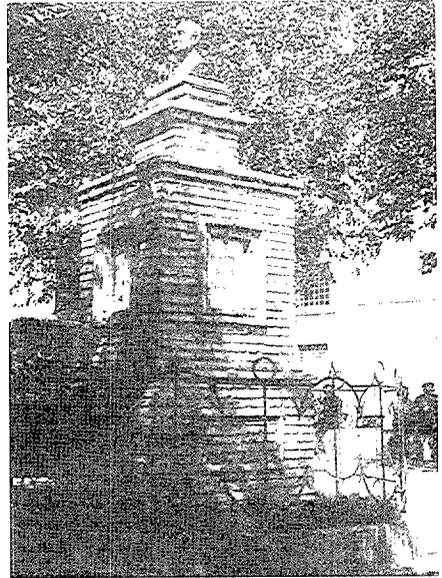
C. M.-V.

24.807.—Monumento



Se trata del erigido en una plaza de El Viso del Marqués (Ciudad Real),

obra del célebre escultor Ávalos en recuerdo



El Viso del Marqués. Monumento dedicado al contralmirante Guillén, obra del escultor Ávalos.

al Excmo. Sr. contralmirante don Julio F. Guillén Tato, director del Archivo Bazán, sito en este pueblo; como prueba de afecto a quien con su «buen hacer» llevó allí al palacio del marqués del Viso, don Álvaro de Bazán, el archivo de la Marina, centro visitado tanto por investigadores españoles como extranjeros; así como al interés que «don Julio» siempre tuvo por todos los asuntos que

al pueblo y vecinos se refería, dejando honda huella de cariño hacia él.

J. F. G.

24.808.—Fundador



Fernando III *el Santo* fue, sin duda, el fundador de la Marina Real. Así

quedó proclamado en la conmemoración, por la Armada, de la toma de Sevilla en el año 1948.

Pensando el rey de Castilla y de León en la conquista, consideró la importancia que los barcos habían de tener en tal operación anfibia.

Era muy importante cortar las comunicaciones con África para evitar refuerzos a la capital almohade. Era importante cortar el sistema defensivo Sevilla-Triana y que los barcos, río arriba, pudiesen «darse la mano» con los campamentos que habían de establecerse, para el cerco, en la zona norte, tan alejados de la base de partida del ataque que sería desde el sur de la ciudad, está muy extendida (Isbiliah se llamaba en árabe y eso es lo que quiere decir). Así mandó el rey construir galeras para la Corona en los astilleros de Cantabria, las naves las tendría «por asiento», alquilados o requisados.

Existe en Sevilla, en el monasterio de San Clemente, que el rey mandó construir para conmemorar la conquista de la plaza «Libre et quita» (la rendición fue el día de San Clemente), una imagen, un retrato de San Fernando, que se tiene por muy fidedigna. Ofrecemos su vista, ornada de castillos y leones al uso medieval.

El rey Fernando es fundador de nuestra Marina de Guerra, originada en la de Castilla. En Aragón, pese a la vocación marinera de este reino, aún no había barcos propiedad de la Corona.

C. M.-V.

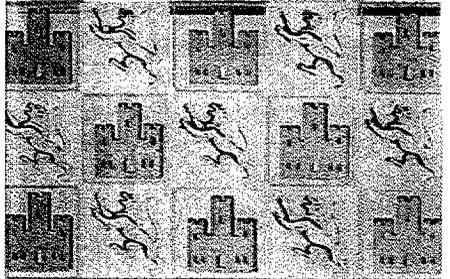
24.809.—Avisos



Otra vez tenemos a don Jerónimo de Barrionuevo, dándonos cuenta de

noticias que, en su día, fueron muy interesantes.

Así, con fecha de 12 de septiembre de 1654, nos da cuenta de que: *El Duque de Rems y su hermano el arzobispo de París piden al Rey armada contra el Francés*, y dice la noticia:



«Ayer a mediodía llegó correo del duque de Rems y de su hermano el cardinal arzobispo de París, pidiendo al Rey enviase su armada para hacer invasión en algún puerto del francés. La que había partido de San Sebastián se halla navegando ya hacia Barcelona. Esta mañana han salido seis correos a los puertos donde la hallaren, con orden de que vuelva luego atrás, y vaya a devoción de estos señores».

J. F. G.

24.810.—Símbolo. Poesía



Los dos mundos y las columnas coronadas, todo bajo la gran corona real, forman el símbolo de las Españas de aquende y de allende los océanos.

José Bonaparte, rey intruso, hombre inteligente, lo empleó mucho, si bien estaba lejos

consecutivas. Y sucedía que esta cifra había sido sobrepasada por varios de sus marineros.

Previamente había mandado levantar un estado expresivo de bajas al hospital en el que aparecía un total de 19 marineros, de los que seis habían sobrepasado con mucho las mencionadas sesenta estancias. No parecía mera coincidencia que la mitad de éstos estuvieran señalados en su historial como de mala conducta.

Ciertamente que en la comentada disposición no se aludía taxativamente el alcance de la advertencia, aunque fácilmente se adivinaba. «Todo menos que se haga perpetua una situación que tanto se opone al interés del Estado», con palabras del comandante de la nave.

El informe del director del hospital quitaba hierro a la denuncia y además señalaba la causa de la larga duración de las estancias, cuales eran «el olvido de precauciones en sus relaciones sexuales». Se daba el caso que la mitad de los ingresados lo eran por afecciones venéreas, agravadas en varios a sífilíticas. Esta enfermedad, señalaba el director, es de «curso lento e insidioso», por lo que requería un largo tratamiento. Aclaraba que para los soldados ingresados en los hospitales militares el número de estancias admitidas sin denuncia era tres veces superior, esto es 180. Dejaba en la prudencia del médico el tiempo de tratamiento, convalecencia y observación.

El informe de la Jefatura de los Servicios Sanitarios de la Armada abundaba en el anterior, indicando que no pueden limitarse las estancias ya que «hay afecciones que son curables en pocos días y otras precisan meses y aún años». Sin olvidar las recaídas y recidivas. Aclara que las afecciones gonocócicas tienen una duración media de 60 días y las sífilíticas tienen un seguimiento complejo, difícil de estandarizar. No obstante, se admite que debe hacerse algo al respecto, que bien pudiera ser hacer como propio lo legislado para guerra o bien tomar como de alarma la tercera vez que se produzca el ingreso con la misma afección; propone que una Junta de Reconocimiento debía tomar la decisión más pertinente a la vista de cada caso en que se produzcan estos ingresos hospitalarios, considerados excesivos, si bien la última palabra la

darían las autoridades del Ministerio. La respuesta fue aceptada como buena y tuvo el beneplácito de las superiores autoridades.

M. M. C.

24.814.—Contadores



Los reyes Doña Juana de Castilla y su hijo don Carlos I nombraron a Antonio Coca contador de la Armada, el 30 de abril de 1519, y se le preveía estuviere presente en el rescate y presas que se hiciese, tanto en la mar como en tierra, para llevar de ello la razón y cuenta de lo que corresponde al Rey. Además debía llevar cuenta de todo lo que dentro de las naves se contempla.

A. R. D.

24.815.—Ventas



Conocemos por anteriores «Misceláneas», las desgracias de todo tipo, pero especialmente económicas, que afectaron, primero a las tres compañías de guardias marinas y, después, al refundirse, a la de Cádiz (año 1824); pues bien, la cosa se puso tan fea, hasta el extremo de necesitar todo lo «vendible», así: «Sólo de la Compañía de Cádiz remató el librero Moraleda las existencias por precio de 20 reales arroba, resultando haber 147 de éstas, que produjeron 2.953 reales. De los muebles, cuadros y material de enseñanza se obtuvo otra miseria para justificación de una de esas medidas que se llaman económicas.

»En Ferrol se vendieron también los libros de estudio, y habiendo ordenado el año de 1856, al crearse la Biblioteca central, que vinieran á Madrid los reservados de la librería de la Compañía, se remitieron *ocho volúmenes*, ninguno de ellos de interés.»

Todos estos datos fidedignos se los debemos a don Cesáreo Fernández Duro, autor de *Disquisiciones Náuticas*; los referidos aquí son del volumen IV; comprendiendo la obra seis volúmenes que, con gran acierto, ha reeditado recientemente el Instituto de Historia y Cultura Naval.

J. F. G.

24.816.—Vieja foto



Generaciones. «Paso de testigo», podríamos aclarar.

Alternancias, Tradición y «bien hacer» en la defensa de la Patria.

Vemos en la foto que se acompaña al anciano capitán de navío don Antonio Moreno de Guerra y Croker con su hijo Rafael Moreno de Guerra y Alonso-Sanjurjo, futuro héroe. Viste el uniforme de cadete de la Academia de Infantería de Toledo, con las sardinetas de distinción propias de aquél.

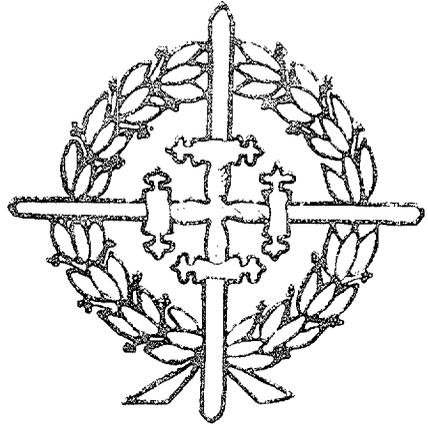
La familia Moreno de Guerra ya se había distinguido en grado sumo en el servicio en la Armada; ya en el siglo XVIII en la escuadra de Lángara. Recientes estaban sus hechos en Filipinas, en la lucha contra los piratas moros de Joló y de Mindanao. Hasta miembros no combatientes de la familia sufrieron en aquella despiadada lucha. Ahora pasaba el joven Rafael, en el servicio en el Ejército, a luchar contra otros moros, en África; en un ejército forja de héroes.

Llegó el gran momento, el 27 de septiembre de 1909, en las estribaciones del Gurugú, en Melilla, en el Barranco del Lobo, donde tantos cayeron cumpliendo como buenos. El capitán Moreno de Guerra se distinguió entre los mejores en los duros combates. Murió luchando bravamente y le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando, enriqueciendo así en una familia de oficiales de Marina las glorias obtenidas por ellos en el servicio en la Armada.

¿Genes?, sí, y también lo aprendido y visto en casa desde la más tierna infancia. Así se van formando las estirpes que saben entregarse en el noble quehacer de las Armas. ¿En la Marina? ¿En el Ejército de Tierra?, sí, y ahora también en el del Aire.

Podríamos titular la hermosa foto: *Estirpe; Ejército y Armada*.

C. M.-V.



MARINOGRAMA NÚMERO 344

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.— Marino y oceanógrafo alemán nacido en 1881. En 1929 ascendió a contralmirante y pasó a dirigir el Observatorio Marítimo de Hamburgo	34 11 55 29 85 67
B.— Sacases a la playa y pusieses en seco una embarcación para resguardarla o carenarla	70 42 26 48 21 68 90
C.— Resistencia que ofrece el buque al esfuerzo del viento	43 60 76 31 13 51
D.— (Marina): Repara algún palo de la arboladura	33 87 37 40 56 36 23 49 18
E.— (Derecho marítimo): Cada uno de los días que transcurren después del plazo estipulado para la carga o descarga de un buque	74 30 54 45 15 46 20
F.— Ciudad, capital del archipiélago de Filipinas	59 14 62 57 80 25
G.— (Marina): Levante las amuras del velamen	52 66 58 5 10 32 92 84

DEFINICIONES

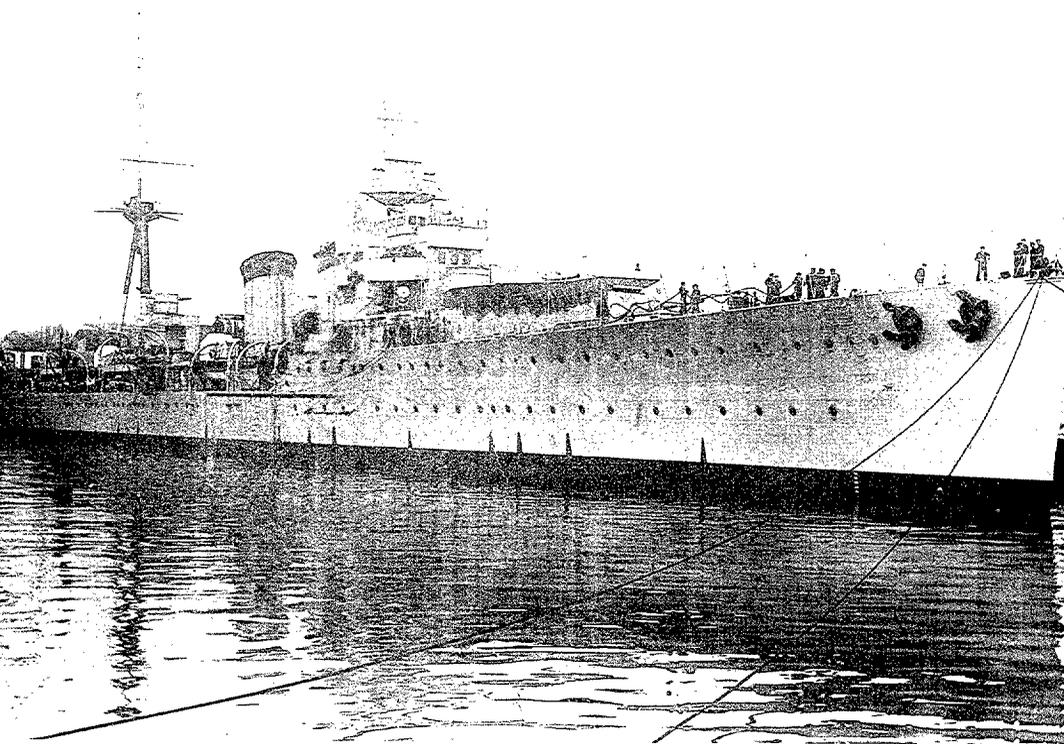
Palabras

H.— Almirante ruso de origen holandés (1772-1850). Su comportamiento en la batalla de Navarino le dio gran notoriedad.	2	27	6	65	53	69
I.— Hacer que avance una embarcación moviendo a uno y otro lado un remo que se coloca en el punto medio de la popa.	7	86	64	82	91	19
J.— Obra construida en la orilla del mar o de un río navegable para facilitar el embarque o desembarque.	39	83	63	44	28	61
K.— Río de Francia en la Bretaña	89	4	78	12	77	
L.— Traslada una embarcación de un punto a otro cogiéndola con las manos o los objetos fijos inmediatos	35	1	72	47	79	9
M.—Hidr.: Monte o peñasco pequeño y redondo.	24	38	75	41	71	
N.— Perteneciente o relativo al aire	81	22	17	50	3	
Ñ.— Hoyito en el suelo, que los muchachos hacen para jugar (palabra no marinera)	73	8	88	16		

MARINOGRAMA NÚMERO 343

Por DOBLAN

1	L	A	■	S	I	T	U	A	C	I	O	N	■
12	A	13	S	14	P	15	O	16	B	17	P	18	O
19	D	E	■	L	A	■	M	A	R	I	N	A	■
22	A	23	P	24	K	25	D	26	N	27	N	28	A
29	E	S	P	A	■	Ñ	O	L	A	■	E	R	A
33	M	34	J	35	J	36	Q	37	E	38	N	39	F
40	A	41	U	N	■	M	A	S	■	D	E	S	A
44	D	45	A	46	E	47	B	48	C	49	B	50	P
51	T	R	O	S	A	■	C	O	M	O	■	C	O
54	D	56	L	57	D	58	E	59	G	60	D	64	J
62	N	S	E	C	U	E	N	C	I	A	■	65	B
66	■	67	F	68	E	■	69	L	70	B	71	C	72
73	L	A	■	P	O	S	T	R	A	C	I	O	■
76	N	■	79	D	80	G	81	G	82	I	83	I	84
85	■	86	D	E	L	■	P	A	I	S	■	86	K
87	N	88	F	89	■	90	J	91	M	92	H	93	B
94	D	E	L	A	■	D	E	S	I	D	I	A	■
96	■	99	H	99	Q	100	F	101	A	102	M	103	C
104	■	D	E	■	S	U	S	■	G	O	B	E	R
108	N	109	L	100	F	111	E	112	L	113	C		
114	N	A	N	T	E	S	■	■	■	■	■	■	■



Crucero Miguel de Cervantes. Foto: José R. García Martínez.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Actividades con Marinas extranjeras

STANAVFORMED.—La fragata *Navarra* y el buque de apoyo *Marqués de la Ensenada* continúan integrados en la agrupación STANAVFORMED. El resto de las unidades que han compuesto la agrupación son las fragatas *Van Amstel* (Holanda), *Barbaros* (Turquía), *Boone* (Estados Unidos), *Niedersachsen* (Alemania), *Epirus* (Grecia), *Eliseo* (Italia) y *Northumberland* (Reino Unido), que se encuentran bajo el mando del capitán de navío Fernando del Pozo, de la Armada española.

Los buques de la agrupación, excepto el buque que se encuentra asignado en apoyo de la SFOR, participaron en el ejercicio DINAMIC MIX-97, a cuya finalización realizaron escala en el puerto italiano de Tarento del 8 al 14 de octubre. Posteriormente se dirigieron a Augusta, donde hicieron escala del 25 de octubre al 5 de noviembre. Durante este tránsito efectuaron un adiestramiento conjunto con las unidades de STANAVFORLANT que, procedentes de Estambul, se dirigían a Ferrol. En este adiestramiento conjunto participaron, el día 21, en las proximidades de Cartagena, las corbetas *Diana*, *Vencedora* y *Cazadora* y el submarino *Mistral*.

El buque de apoyo *Marqués de la Ensenada* finalizó su participación en la agrupación el día 20 de octubre, iniciando tránsito de regreso a su base, efectuando una escala intermedia en Cartagena el día 23 de octubre.



STANAVFORLANT.—La fragata *Extremadura* estuvo integrada en la agrupación hasta el día 28 de noviembre. El resto de las unidades que compusieron la agrupación fueron las fragatas *Mölders* (Alemania), *Wandelaar* (Bélgica), *Bergen* (Noruega), *St. John's* (Canadá), *London* (Reino Unido), *Niels Juel* (Dinamarca), *Tromp* (Holanda) y el destructor *Peterson* (Estados Unidos).

La agrupación participó en el ejercicio DINAMIC MIX-97, posteriormente realizaron escala en el puerto de Estambul del 9 al 14 de octubre. A continuación se dirigieron a Ferrol, donde hicieron escala, del 24 de octubre al 10 de noviembre, para efectuar un período de mantenimiento programado.



Ejercicio MAES (5-11 de octubre).—Es un ejercicio bilateral hispano-marroquí, que se desarrolló en el golfo de Cádiz. Consistió en diferentes ejercicios, con el fin de incrementar el nivel de adiestramiento e interoperatividad de medios y procedimientos entre las unidades participantes. Las unidades participantes fueron las corbetas *Descubierta* y *Ar-Rahmami*, de la Marina Real marroquí. Colaboraron el patrullero *Cándido Pérez* y unidades de la Flotilla de Aeronaves. A la finalización del ejercicio, la corbeta *Descubierta* efectuó una escala en Casablanca, del 11 al 14 de octubre.



Ejercicio UNITAS-97.—El UNITAS es un ejercicio naval en el que participan las marinas de Estados Unidos y de la mayor parte de los países suramericanos. Se desarrolla en aguas del Caribe, Pacífico y Atlántico Sur, y se divide en diez fases, en cada una de las cuales actúa como anfitrión uno de los países participantes. La edición actual, la número 38, se desarrolló desde el 6 de julio al 16 de noviembre. España ha participado ya en dos ocasiones en diversas fases del ejercicio, siendo el único país fuera del área que lo ha hecho, estableciendo un calendario de participación con carácter bienal. En la edición actual, la fragata *Victoria* participó en las fases 7, 8 y 9 del ejercicio, correspondientes, respectivamente, a Argentina, Uruguay y Brasil.

La fase 7 del ejercicio, correspondiente a Argentina, duró del 6 al 21 de octubre, y en ella participaron, además de la fragata *Victoria*, las fragatas *De*

Wert (Estados Unidos), *Halifax* (Canadá), *Independencia* y *Jaceguay* (Brasil) y los destructores *La Argentina* y *Heroína* (Argentina). Los participantes efectuaron escala en Puerto Belgrano del 15 al 17, y en Buenos Aires, del 19 al 22 de octubre. Posteriormente, los buques *Victoria*, *De Wert*, *Jaceguay*, *Independencia* y *Heroína* se dirigieron a Montevideo, donde hicieron escala, del 22 al 26 de octubre, para dar comienzo a la fase 8. Esta fase, dirigida por Uruguay, duró del 22 al 29 de octubre, enlazando, en la mar, con la última fase, la 9, dirigida por Brasil y que finalizó en Recife el 13 de noviembre, incluyendo una escala en Río de Janeiro del 2 al 6 de noviembre.



Ejercicio MINEX 97-I (23 de octubre-1 de noviembre).—El MINEX es un ejercicio INVITEX, para unidades de Medidas Contra Minas, organizado por la Armada y que se efectuó en aguas de Mallorca. Su objetivo es mantener y mejorar el alistamiento y la efectividad de una fuerza aliada para hacer frente a la amenaza de las minas, en un ambiente de operaciones anfíbias.

La participación será la siguiente:

- España: MHOs *Guadalete*, *Guadiana* y *Guadalquivir*; MSCs *Júcar*, *Duero*, *Genil*, *Odiel* y *Tajo*.
- Francia: MHOs *Persée* y *Lyre*.
- Italia: MHSO *Numana* y MHC *Crotone*.
- Estados Unidos: Buque de salvamento *Apache*, equipo EOD y aviones de patrulla marítima *P-3C*.
- Colaboraron el submarino *Narval*, el patrullero *Deva* y aviones de patrulla marítima del grupo 22 del Ejército del Aire para las operaciones de minado.

El ejercicio se desarrolló en tres fases. La primera (23-26 de octubre), consistió en el minado previo, que se llevó a cabo con medios de superficie, aéreos y submarinos. La segunda fase, táctica, se desarrolló del 27 al 30 de octubre, y durante ella se efectuó la limpieza y recogida de minas en las canales y zonas designadas previamente para mantener libres los accesos al puerto de Palma. La tercera y última fase consistió en la recogida de las minas sobrantes del ejercicio.



Ejercicio MECO-RECO (24-28 de octubre).—El MECO-RECO es un ejercicio periódico programado por la Marina francesa para el adiestramiento de sus submarinos, que se desarrolló en aguas del norte de Baleares y golfo de

León. En la edición actual participó el submarino *Marsopa*, que salió de Cartagena el 23 de octubre, regresando el día 30.



LISA AZUL II-97 (16 de octubre-2 de noviembre).—Ejercicio bilateral hispano-norteamericano para unidades de operaciones especiales que tiene como objetivo incrementar la interoperatividad entre las unidades participantes. Participaron la Unidad de Buceadores de Combate, los submarinos *Narval* y *Mistral* (este último coincidiendo con su CALOPCO) y los patrulleros *Toralla* y *Ordóñez*. La participación estadounidense consistió en un avión *P-3C* de patrulla marítima y un equipo SEAL, compuesto por 12 hombres. El ejercicio incluyó una fase de Cross-Training (17-25 de octubre), en la que se realizaron prácticas de inmersión, demoliciones submarinas, reconocimiento, acción directa y ataques a buques surtos en puerto, en aguas de Cartagena, y una fase táctica, que consistió en un tránsito de los equipos a bordo de patrullero y submarino, finalizando con un ataque a la Estación Naval de Mahón.



Ejercicio PINZA-97 (20-24 de octubre).—La Agrupación de Infantería de Marina de Canarias participó en el desarrollo de este ejercicio programado por el Ejército de Tierra, que se llevó a cabo en la isla de Fuerteventura. Contó con la colaboración de la barcaza de desembarco *A-06* y del remolcador *Ferrol*, para el traslado y recogida de los participantes desde Las Palmas hasta Puerto del Rosario.



Ejercicio AUDACIA-97 (24-31 de octubre).—El AUDACIA es un ejercicio específico para fuerzas terrestres, de tipo FTX de doble acción, organizado por el Ejército de Tierra, que cuenta con apoyos de otros ejércitos y participación de fuerzas de Estados Unidos y Portugal. La participación de la Armada consistió en el submarino *Siroco*, la Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada y el patrullero *Javier Quiroga*, que colaboraron en diversos ejercicios de infiltración y exfiltración que se desarrollaron en las proximidades de Almería, cabo de Gata y Águilas.

Adiestramientos

LANTOR FLOSUB (2-3 de octubre).—Ejercicio de lanzamiento de torpedos, en el cual participaron los submarinos *Siroco* y *Tonina*, la corbeta *Caza-*

dora como buque blanco, el buque de salvamento *Poseidón* para recoger los torpedos y el patrullero *Quiroga* como observador durante el ejercicio.



CALOPCO submarino «Mistral» (6-31 de octubre).—Se efectuó en aguas próximas al puerto de Cartagena. Colaboraron las corbetas *Vencedora* y *Cazadora* (20 y 24 de octubre) y el patrullero *Toralla* (21 octubre). La última semana contó con la colaboración del submarino *Siroco* y del buque de salvamento *Poseidón*.



Unidad de Buceo de la Zona Marítima de Canarias (6-11 de octubre).—Efectuó ejercicios de buceo autónomo, intervención directa, utilización de explosivos y fotografías y vídeos submarinos. Contó con la colaboración del remolcador *Ferrol*, que actuó como buque de transporte y apoyo.



PRELANMIS-97 (15-17 de octubre).—Salieron a la mar las corbetas *Descubierta*, *Diana*, *Cazadora* y *Vencedora* para comprobación de sistemas de armas con motivo de su participación en LANMIS-97, del 27 al 31 de octubre.



LANMIS-97 (20-24 de octubre).—Las fragatas *Reina Sofía*, *Canarias*, *Navarra*, *Andalucía* y *Baleares* efectuaron ejercicios de lanzamientos de misiles STANDARD, ASPIDE y SEASPARROW con ejercicios previos de seguimiento ADEX en aguas de Saco de Cádiz. Colaboraron los patrulleros *Vigía*, *Cándido Pérez*, *Laya* y *Acevedo*.



CALOPCO patrullero «Marola» (20-30 de octubre).—Se efectuó en aguas de Ferrol, con salidas a la mar los días 21, 22, 23, 28, 29 y 30. Contó con la colaboración del remolcador *Mahón* los días 22 y 28, y del patrullero *Serviola* el 29 de octubre.



CASEX/LANTOR (29-31 de octubre).—Los submarinos *Mistral*, *Marso-pa* y *Siroco* y helicópteros de la 5.^a Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves efectuaron ejercicios de adiestramiento antisubmarino (CASEX) y lanzamiento de torpedos en aguas próximas a Cartagena.



CALOPCO patrulleros «Espalmador» y «Alcanada» (27 de octubre-7 de noviembre).—Fue efectuado conjuntamente en aguas próximas al puerto de Cartagena.

Comisiones y colaboraciones

Presencia naval con motivo de la boda de S. A. R la Infanta Cristina (29 de septiembre-7 de octubre).—Realizaron escala la fragata *Reina Sofía* y la corbeta *Infanta Cristina* en el puerto de Barcelona, del 1 al 5 de octubre, con motivo de la boda de S. A. R. Infanta Cristina el día 4 de octubre pasado.



Campaña B. I. O. «Hespérides» (26 de septiembre-2 de abril).—Salió de Cartagena el día 26 de septiembre para comenzar tránsito al Atlántico Sur. Realizó el proyecto «Pelegrí» durante su tránsito al puerto de Las Palmas, donde efectuó escala el día 2 de octubre, para posteriormente dirigirse al puerto de Bridgetown (Barbados), donde hizo escala del 12 al 15 de octubre. Al salir de este puerto inició el proyecto del doctor Baraza, que duró del 15 de octubre al 5 de noviembre. Durante este proyecto —que tiene como tema los canales medio-oceánicos y las zonas de fractura— se estudiaron la interacción mutua y la evolución reciente de los canales en las zonas del canal de Vidal y Orinoco-Vidal. Tras finalizar esta campaña, el *Hespérides* realizó escala en Fortaleza (Brasil) el 5 de noviembre para desembarcar a los científicos participantes en esta campaña.



Medición ruidos corbeta «Vencedora» (7-8 de octubre).—Se efectuó en el Polígono de Medidas Acústicas de Cartagena (CEMAS), con la colaboración del cazaminas *Guadalete* y del patrullero *Toralla*.



V Regata Guardiamarina (3-6 de octubre).—Los veleros de la Armada *Graciosa* y *Giralda* efectuaron presencia naval en Vigo y acompañaron a los buques de la Comisión Naval de Regatas participantes en la misma.



Contramaestre «Casado» (6-16 de octubre).—Efectuó transporte de personal de reemplazo y material diverso entre la Península y Canarias. Realizó escalas en Rota, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.



Cambio de mando en la EUROMARFOR.—La fragata *Asturias* realizó tránsito al puerto italiano de Nápoles, donde llegó el día 20, para participar en la ceremonia de cambio de mando en la EUROMARFOR del vicealmirante U. Guanieri (CINCNAV) de la Marina italiana al vicealmirante P. Durteste (CECMED) de la Marina francesa, que tuvo lugar el día 22 de octubre en Nápoles.



«Siroco» (20-22 de octubre).—Salió a la mar para realizar pruebas de mar CALOP Mk-4300 en zona de ejercicios de submarinos.



«Cándido Pérez» (15-16 de octubre).—Efectuó colaboración en el ejercicio de salvamento y lucha contra la contaminación CÁDIZ-97, que se desarrolló en aguas de la provincia de Cádiz.



Unidad de Buceo de la Zona Marítima del Cantábrico (13-17 de octubre).—Efectuó ejercicios de buceo y reconocimiento de puntos notables en la ría de Ribadeo.



«Antares» (20 de octubre-20 de noviembre).—Efectuó trabajos para actualizar la cartografía de pequeña escala de las costas de Cataluña y Castellón.



«*Mar Rojo*» (16-28 de octubre).—Efectuó pruebas de equipos y motores en aguas de Cartagena.



Campaña zona NAFO (1 de noviembre-15 diciembre).—El patrullero *Alborán* efectúa, de acuerdo con lo establecido con el Plan General de Vigilancia de Pesca de 1997, una campaña de inspección y vigilancia de las actividades pesqueras en el área de regulación NAFO. Durante su estancia en zona efectuó vigilancia e inspección de buques pesqueros abanderados, tanto en España como en otros países de la Unión Europea y de las otras partes contratantes de la NAFO. Actúa como buque asignado por la Unión Europea para el Programa Internacional de Inspección Mutua, establecido entre los diferentes miembros de esta Organización, en el marco de las medidas de conservación y control de los recursos pesqueros.

El *Alborán* salió de Ferrol el día 1 de noviembre, tras embarcar a un inspector de la Secretaría General de Pesca y otro de la Comunidad Europea.



Contramaestre «Casado» (27 de octubre-4 de noviembre).—Efectuó transporte de material diverso entre las Zonas Marítimas del Estrecho y del Cantábrico. Realizó escala en Ferrol del 29 de octubre al 2 de noviembre.



«*Cástor*» (20 de octubre-5 de diciembre).—Realizó trabajos para la actualización cartográfica de la desembocadura del Guadalquivir y del golfo de Cádiz.

Colaboraciones con el Ejército de Tierra

«*T. Hernández*» (2-5 de octubre).—Efectuó suministro de agua potable al destacamento del Ejército de Tierra destacado en las islas Chafarinas.



«*La Graña*» (1-2 y 13-16 de octubre).—Actuó como buque remolcador de blanco en los ejercicios de tiro programados por el Regimiento n.º 5 de Artillería de Costa del Estrecho. Los días 29 y 30 lo hizo durante los del GACTA de Ceuta.



«*A-08*» (8-9, 12-13, 20-21 y 29-30 de octubre).—Efectuó transportes de personal y vehículos del Ejército de Tierra entre Las Palmas y Puerto del Rosario.



«*Anaga*» (8 de octubre).—Colaboró con un ejercicio de tiro del BIL III «Teruel», de Ibiza.



«*Atalaya*» (7-8 de octubre).—Efectuó vigilancia de zona y colaboración con los ejercicios de tiro del RAA-76.



«*Mar Caribe*» (7-8 de octubre).—Actuó como buque remolcador de blanco durante un ejercicio de tiro del Regimiento de Artillería de Costa n.º 4. Los días 20-21 de octubre lo hizo durante un ejercicio de tiro del GACTA de Ceuta.



«*Laya*» (9-10 de octubre).—Vigilancia de zona durante un ejercicio de lanzamiento de misiles del Mando de Artillería Antiaérea. Los días 13-16 de octubre colaboró como buque de vigilancia en ejercicios de tiro misil del Mando de Artillería Antiaérea en la zona de ejercicios Led-117.



«*Barceló*» (14-15 y 21-22 de octubre).—Colaboró como buque de vigilancia en ejercicios de tiro misil del Mando de Artillería Antiaérea en la zona de ejercicios Led-117.



«*A-06*» (20-21 y 28-29 de octubre).—Efectúa transporte de personal y vehículos del Ejército de Tierra entre Las Palmas y Puerto del Rosario.



«*Dragonera*» (20-23 de octubre).—Actuó como unidad hostil durante el ejercicio GADEX efectuado por el Regimiento de Artillería de Costa n.º 4 (20 de octubre) y durante un ejercicio de aproximación al estrecho del

MACTAE (23 de octubre). Los días 27 al 29 de octubre actuó como buque de vigilancia de zona durante un ejercicio de tiro de unidades del NACTAE.



«*Deva*» (21 de octubre).—Colaboración con la B. I. L. *Filipinas I*.

Colaboraciones con el Ejército del Aire

«*Formentor*» (28 de octubre).—Actuó como buque remolcador de blanco y buque S.A.R. durante un ejercicio de tiro de aviones de las Alas 11 y 12, en las proximidades de Cartagena.



«*Grosa*» (28 octubre).—Efectuó un ejercicio de evacuación S.A.R. con un helicóptero del 802 Escuadrón y un EJEDAN QUEBEC con aviones del 462 Escuadrón, ambos del Mando Aéreo de Canarias.

Vigilancia marítima

«*Barceló*» (1-3 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del estrecho de Gibraltar.



«*Ízaro*» (1-10 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán. Durante la comisión realizó escala en el puerto de Melilla y efectuó relevo de personal entre el puerto de Málaga y la isla de Alborán el día 2 de octubre.



«*Cándido Pérez*» (1-9 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la provincia de Huelva.



«*Las Palmas*» (7-10 de octubre).—Vigilancia marítima en la zona oriental del archipiélago canario. Durante su desarrollo efectuó ejercicios de tiro (ARMEX-11 y 30).



«*Espalmador*» (6-9 de octubre).—Vigilancia marítima en aguas de Cataluña.



«*Ordóñez*» (5-8 de octubre).—Vigilancia marítima en la zona comprendida entre los cabos de Palos y Gata. Los días 13 al 17 lo realizó en aguas de las comunidades de Valencia y Murcia.



«*Bergantín*» (6-10 de octubre).—Vigilancia marítima en aguas de Galicia. Los días 14 al 17 de octubre efectuó vigilancia marítima en aguas de la comunidad gallega y colaboró en adiestramiento de alumnos de la Escuela Naval Militar los días 15 y 16 de octubre.



«*La Graña*» (8-9 de octubre).—Vigilancia e inspección pesquera en aguas del estrecho de Gibraltar.



«*Vigía*» (14-18 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del estrecho de Gibraltar. Realizó PASSEX con la fragata alemana *Niedersachsen* el día 17 de octubre.



«*Serviola*» (13-16 y 19-25 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de la comunidad gallega. Colaboró en adiestramiento de alumnos de la ESENGRA/ESEPA, días 16, 22 y 23 con los de la Escuela Naval Militar.



«*Mahón*» (12-18 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Cantábrico. Participó en el relevo del personal de Infantería de Marina de las Comandancias Navales de Bilbao y San Sebastián. Los días 25 al 30, vigilancia marítima en las Rías Altas.



«*Deva*» (13-20 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del

archipiélago balear. Además, colaboró en la regata «La Menorca» el día 14 y entró en el puerto de Palma de Mallorca el día 20 de octubre.



«*Grosa*» (13-16 y 25-28 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del archipiélago canario.



«*Conejera*» (11-20 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del estrecho de Gibraltar y mar de Alborán.



«*Ízaro*» (21-29 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del mar de Alborán.



«*Mouro*» (19-25 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas de Asturias.



«*Dragonera*» (17-24 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del golfo de Cádiz y la desembocadura del Guadiana.



«*Barceló*» (25-31 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Saco de Cádiz.



«*Atalaya*» (22-30 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Cantábrico. Durante su desarrollo realizó bautismo del mar para escolares de Santander y presencia naval en Salinas (Asturias).



«*Mouro*» (28-29 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en aguas del Cantábrico.



«*Serviola*» (27-31 de octubre).—Efectuó vigilancia marítima en las Rías Altas, con especial atención a las de Muros y La Coruña.

J. H. M. R.

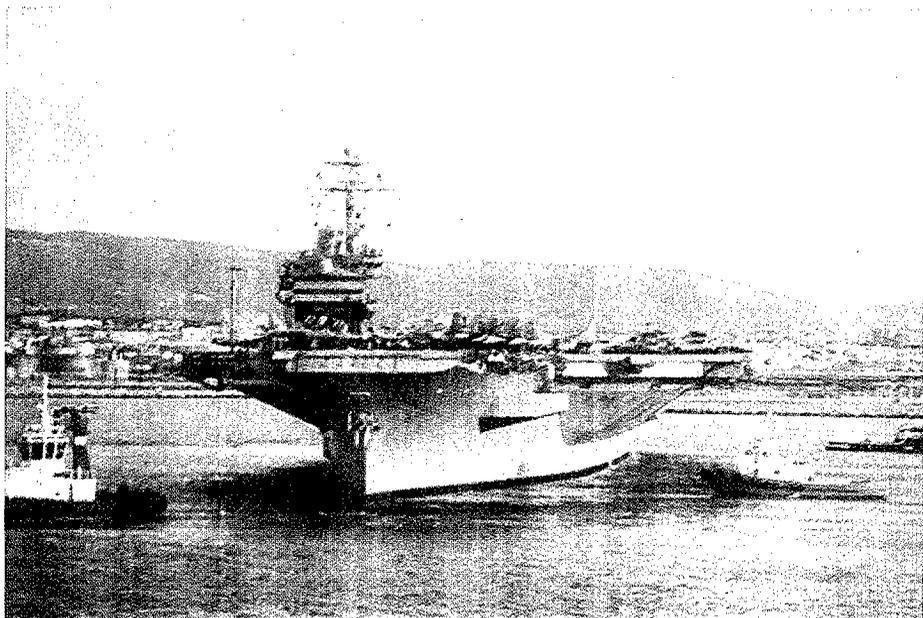
Visitas

Tarragona.—Durante los días 8 al 14 de octubre el portaaviones *John F. Kennedy* CV-67 realizó una escala en el puerto de Tarragona para descanso de su dotación, así como efectuar algunas acciones de mantenimiento tales como el pintado general de su obra muerta, mientras se encontraba atracado en el muelle Navarra.

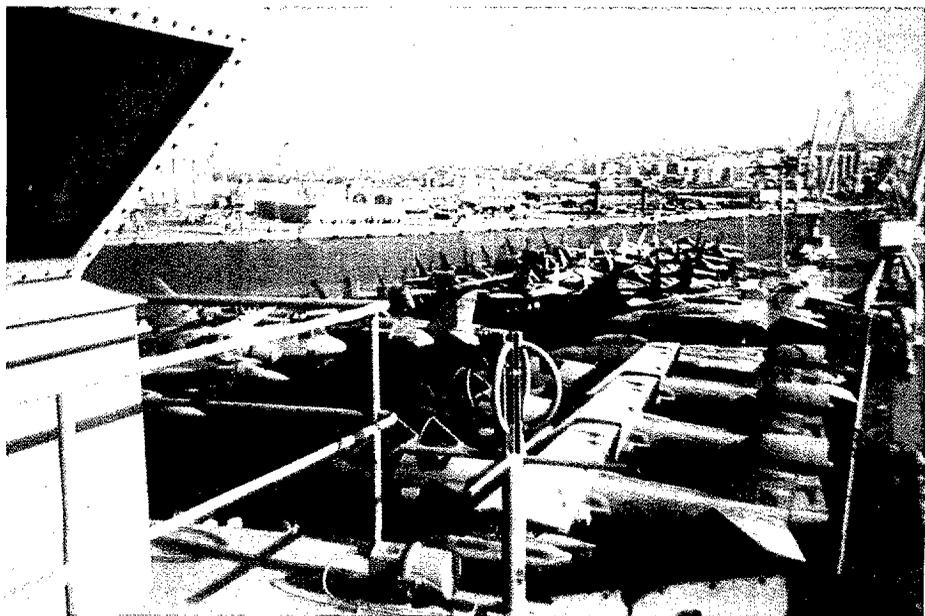


Entrada del *John F. Kennedy* en el puerto de Tarragona (Foto: Miguel Camarero.)

Su estancia fue muy comentada en todos los medios informativos, locales, regionales y en algunos de difusión nacional, pues tal evento no es habitual en este puerto, ya que ha batido varias marcas, tales como ser el mayor buque entrado en sus aguas abrigadas por su eslora (321 m), manga (77 m), dotación (5.300 tripulantes), potencia de máquinas en sus cuatro ejes propulsores (200.000 HP), repercusión económica en la ciudad por el gasto diario de su tripulación (se estima en unos 500 millones de pesetas), así como el que mayor expectación causó en las poblaciones de la zona de influencia del puer-



Maniobra de atraque. (Foto: C. Busquets.)



Vista del puerto de Tarragona desde el puente del *Kennedy*. (Foto: Miguel Camarero.)

to de Tarragona y fuera de ella, pues se da como válida la cifra de 150.000 personas que se acercaron al buque a través del paseo del Rompeolas, donde el sábado 11 se cree que unas 80.000 personas observaron al buque con su cubierta de vuelo abarrotada con los diferentes tipos de aviones y helicópteros que forman su unidad aérea embarcada, además de los casi 15.000 visitantes en pequeños grupos organizados durante varias jornadas.

A su llegada fue visitado por el alcalde de Tarragona y el presidente del puerto, que se trasladaron a bordo en un helicóptero junto con el práctico, autor de estas líneas, quienes fueron recibidos por el contralmirante Robert C. Williamson y el comandante del buque, capitán de navío Edward J. Fahy. Este práctico recuerda con nostalgia su entrada en Mayport en 1976 a bordo del *Dédalo*, en el que estaba entonces destinado, para embarcar los primeros aviones *Harrier* de la Armada. Asimismo, destaca las buenas cualidades de maniobra, notables para un buque tan grande, que atracó auxiliado por cuatro remolcadores, para quedar amarrado a una barcaza de 30 m de eslora y por tres en la de desatraque, en condiciones algo más difíciles con un viento SW de 25 nudos.

F. J. I.

Villagarcía.—Entre los días 13 y 16 de octubre hizo escala en el puerto de Villagarcía, en visita institucional, el destructor británico *Newcastle* D-87.

Es el segundo de los doce buques del tipo 42. Fue entregado en 1978. Sus dimensiones son de 125 m de eslora, 12,3 m de manga, 5,8 m de calado máximo y desplazamiento de 4.100 toneladas a plena carga. La propulsión es COGOG, con dos turbinas de gas para máxima potencia, Rolls-Royce Olympus TM-3B y dos turbinas de gas para crucero Rolls-Royce Tyne RM1C, dos ejes con hélice de paso variable y 29 nudos de velocidad máxima.

Como armamento lleva un lanzador de misiles SAM Sea Dart, un cañón Vickers de 114 mm, dos ametralladoras Oerlikon B-MARC de 20 mm, dos ametralladoras Oerlikon Mk-9 de 20 mm, dos sistemas CIWS Vulcan Phalanx de 20 mm y dos montajes triples Plessey de tubos lanzatorpedos para torpedos Stingray. Tiene capacidad para un helicóptero Westland *Sea King*.

Con esta escala, la Marina británica reanuda las escalas en Villagarcía, que eran habituales en los años treinta. Ya en julio del pasado año lo habían hecho las lanchas de instrucción *Pursuer* P-273, *Blazer* P-279 y *Dasher* P-280, como preámbulo de la visita del buque de mayor porte; en esta ocasión habían efectuado 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.

A. P. P.

Santander.—Entre los días 16 y 20 de octubre hizo escala en el puerto de Santander el destructor francés *Primauguet* D-644.

Es el quinto de los siete buques de la clase *Georges Leygues*. Fue entregado en 1986. Sus dimensiones son de 139 m de eslora, 14 m de manga, 5,7 m de calado máximo y desplazamiento de 4.380 toneladas a plena carga. La propulsión es CODOG, con dos turbinas de gas Rolls-Royce Olympus TM-3B y dos motores diesel SEMT Pielstick 16PA6 CV280, dos ejes con hélice de paso variable y 30 nudos de velocidad máxima.

Como armamento lleva cuatro misiles SSM Exocet, un lanzador óctuple de misiles SAM Crotale, un cañón CADAM de 100 mm y dos tubos lanzatorpedos para torpedos ECAN L5. Tiene capacidad para dos helicópteros Westland *Sea King*.

A. P. P.

Cádiz.—Entre los días 22 de septiembre y 7 de octubre hicieron escala en el puerto de Cádiz la corbeta marroquí *Errahmani* y los patrulleros *Commandant Azougarh* y *Commandant El Harty*. Los buques han realizado adiestramiento en el CEVACO de la Armada española.

La corbeta fue construida por la Empresa Nacional «Bazán» en 1983, y es prácticamente similar a las españolas de la clase *Descubierta*. La diferencia fundamental estriba en el armamento, ya que monta misiles SS Exocet en lugar de los Harpoon de los buques españoles.

Los patrulleros fueron también construidos por la Empresa Nacional «Bazán» en 1981 y 1982. Son similares a los de la clase *Lazaga* española (ya dados de baja) y cuentan también en su armamento con misiles SS MM38 Exocet.

A. P. P.

Visita oficial del AJEMA a la Zona Marítima del Cantábrico.—Durante los días 8 al 10 de octubre, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Antonio Moreno Barberá, efectuó una visita oficial a la Zona Marítima del Cantábrico.

En Ferrol, en la tarde del día 8, visitó las escuelas de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA), polvorines de Mougá, Polígono de Tiro de Doniños, Hospital Naval y Parque de Automóviles.

En la mañana del día 9 se efectuó el recibimiento oficial en el Cuartel General de la Zona Marítima del Cantábrico por el almirante jefe de la Zona, don Gabriel Portal Antón. A su llegada se le rindieron honores por una compañía compuesta por la escuadra de gastadores del Tercio Norte, banda de música.

ca, cornetas y tambores, abanderado de la Zona Marítima, una sección de alumnos de la ESEPA, una sección del Cuartel de Instrucción y otra de Infantería de Marina del Tercio Norte.

A continuación visitó el Arsenal Militar, Cuartel de Instrucción, Centro Cultural y Social de la Armada, Empresa Nacional «Bazán» y LPD *Galicia*. En la tarde del mismo día visitó el Tercio Norte y Escuela de Energía y Propulsión (ESEPA).

Como punto final de la visita a la Zona Marítima, visitó la ETEA (Vigo) durante la mañana del día 10.

A. P. P.

Disposiciones oficiales

Himno Nacional.—El Real Decreto 1560/1997 (BOD núm. 201), de 10 de octubre, regula su carácter y utilización y establece su partitura oficial, diferentes versiones y distintas modalidades de interpretación.



Disolución, baja, cambio de base, traslado o reorganización de unidades.—La Resolución del AJEMA número 182/1997, de 19 de septiembre (BOD núm. 199), dicta las normas que serán de aplicación al personal de la Armada afectado por la disolución, baja o reorganización de unidades en cuanto a la asignación de sus destinos, vacantes, condiciones de permanencia y traslados de residencia.



Vestuario.—La Instrucción del AJEMA número 1997, de 15 de octubre (BOD núm. 217), dispone la sustitución de la actual camiseta de bayeta sin mangas para la Marinería por otra con mangas largas, que será extensible al personal de Infantería de Marina.



Cuerpos Comunes.—La O. M. 201/1997, de 23 de octubre (BOD número 213), regula las normas sobre acción social para los Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas. A este fin, en lo que se refiere a su adscripción al Patronato de Huérfanos del Ejército de Tierra, Asociación o Institución para Huérfanos de Oficiales o Suboficiales o al Patronato Nuestra Señora de Loreto del Ejército del Aire, se dispone que en el momento de su acceso a la Escala

correspondiente el personal de los Cuerpos Comunes se adscribirá al que desee. Quienes tenían la condición de militar de carrera con anterioridad a la unificación continuarán adscritos al del Ejército de procedencia, en tanto que los que ingresaron con posterioridad ejercerán la opción que deseen sin poder cambiarla después. En cuanto a los demás servicios de acción social, cultural o recreativa, excepto las mutuas, su adscripción se hará según el Ejército a que vaya destinado en el momento de su acceso a la Escala correspondiente, pudiendo hacerlo a cualquiera de ellos si su primer destino fuese al Órgano Central, Centros Directivos, Organismos Autónomos, Servicios Periféricos de la Defensa u Órganos de la Jurisdicción Militar. El cambio de destino a otro Ejército supondrá el de adscripción a los servicios de acción social de éste.

G. Y.

EXTRANJERO

Brasil

Última fragata transferida por el Reino Unido.—La última de las cuatro fragatas clase *Broadsword* o *Tipo 22* transferidas a Brasil llegó a Río de Janeiro procedente del puerto inglés de Devonport. La *Rademaker*, ex *Battleaxe*, fue transferida por la Marina británica a finales del mes de abril, realizando a continuación un período de adiestramiento antes de iniciar el tránsito hasta Brasil, al mismo tiempo que se modernizaban y rehabilitaban algunos equipos del buque. La carga financiera que esto ha supuesto al presupuesto de mantenimiento de la Marina brasileña ha motivado una reducción en algunos programas de nuevas adquisiciones, así ha habido que reducir el número de helicópteros *Lynx* que se iban a comprar al Reino Unido.

Canadá

Nuevo patrullero de altura.—Continúa construyéndose a buen ritmo la serie de doce patrulleros de altura con capacidad para guerra de minas MCDV clase *Kingston*, habiendo entrado en servicio el quinto de la serie, el HMCS *Shawinigan*, esperándose que antes de finalizar 1997 entren en servicio otros dos más. Estos buques, cuyas dotaciones estarán compuestas en su mayoría por reservistas, estarán repartidos (seis) entre las bases navales del Pacífico, y el resto en el Atlántico. Sus principales cometidos serán el control del tráfico marítimo, la vigilancia de zona y la guerra de minas. Para este último cometido contarán en un futuro próximo con el sistema *Dolphin*, que comprende un pequeño submarino no tripulado y cuyas pruebas comenzaron este año.

Egipto

Nuevos buques.—Siete buques fueron oficialmente dados de alta el pasado 23 de julio en la Marina egipcia, debiendo destacar como los más importantes dos fragatas clase *Oliver Hazard Perry*, cedidas por la Marina de los Estados Unidos en 1996 y que llegaron a Alejandría hace unos meses. El nombre de la primera fragata ha sido cambiado por el de *Mubarak*. Ambos buques cuentan con misiles Harpoon y Standard, y llevan torpedos A/S Mk-46, aunque el helicóptero embarcado no es el original, debiendo operar los *Gazelle* en tanto llegan los *Seasprite*. Está prevista la entrega el año próximo en Estados Unidos de otras dos fragatas similares. Los otros cinco buques que entraron en servicio fueron tres cazaminas costeros *Swiftships* MHC, bautizados *Dat Assawari*, *Navarin* y *Brurulus*, y dos patrulleros construidos en Egipto.

Emiratos Árabes Unidos (EAU)

Adquisición de una fragata.—La fragata *Abu Dhabi* (F01), primera de las dos adquiridas por los EAU a Holanda, se encuentra lista en la Base Naval de Den Helder para incorporarse en octubre a su base de Jebel Alien, en el golfo Pérsico, después de sufrir durante un año las obras de mejora y acondicionamiento para soportar climas tropicales. La segunda de la serie, *Al Emirat* (F02), se encuentra sufriendo las mismas obras en espera de incorporarse al golfo a comienzos de 1998. Las dos fragatas, de la clase *Kortenaer*, han visto reducida su dotación a tan sólo 140 hombres, si bien en esta cifra no está incluida la UNAEMB. Los EAU han adquirido igualmente siete helicópteros AS-245, el primero de los cuales será entregado en enero de 1998; este helicóptero está previsto armarlo con torpedos A-244S.

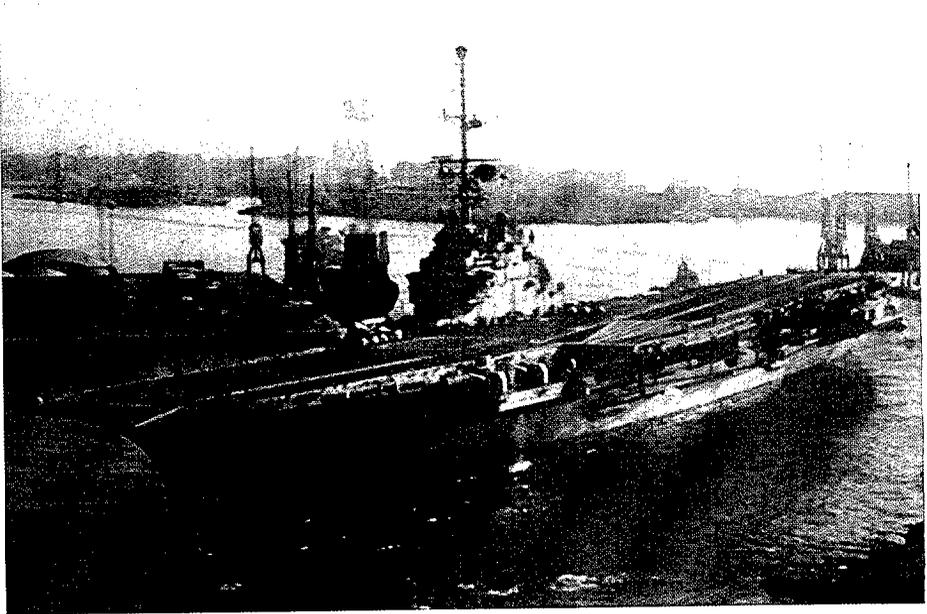
Estados Unidos

Entra en servicio el último destructor «Arleigh Burke Flight I».—Así como las fragatas están siendo dadas de baja en la Marina de los Estados Unidos y transferidas a terceros países, el programa de construcción de destructores sigue adelante, aunque el número de los proyectados es insuficiente para mantener el número actual de escoltas. El *USS Ross* es el vigésimo primer destructor de la clase *Arleigh Burke* que entra en servicio, y el undécimo en unirse a la flota del Atlántico. También es el último de la primera serie denominada *Flight I*, aunque hay siete más denominados *Flight II*, que entrarán en servicio antes de que finalice 1998, y a los que seguirán los pertenecientes a la serie *Flight IIA*, que tendrán la posibilidad de operar con dos heli-

cópteros y alojarlos en un hangar, a diferencia de los anteriores que sólo contaban con la cubierta de vuelo. Para ello, los nuevos buques tendrán que sacrificar el sonar remolcado o TACTAS y posiblemente los lanzadores del Harpoon.

Francia

Baja del portaaviones «Clemenceau.»—El día 1 de octubre el portaaviones *Clemenceau* causó baja en la lista oficial de buques de la Marina francesa después de treinta y seis años de continuos servicios. El *Clemenceau* podía transportar una cuarentena de aviones: quince *Super Etendart*, cuatro *Eten-dard IV P*, ocho *Alizé*, dos *Dauphin*, dos *Super Frelon* o igual número de helicópteros *Super Puma*, *Puma* y *Gazelle*, en configuración de portahelicópteros,



El *Clemenceau* en una visita al puerto de Barcelona. (Foto: C. Busquets.)

tal y como ocurrió en la «Operación Salamandra» durante la guerra del Golfo. Este buque ha estado siempre en el centro de las operaciones más importantes realizadas durante esos treinta y seis años; en el Pacífico, con la Fuerza Alfa, para la protección del Centro de Experimentación Nuclear; en los años 80, en la «Operación Saphir», con motivo de la independencia de Yibuti, y en el

año 83, en el Líbano, con la fuerza multinacional de interposición, «Operación Oliphant». Su última actuación en ejercicios internacionales fue en junio de 1997, cuando participó junto con los portaaviones *Kennedy* y *Garibaldi* en el ejercicio ILES D'OR. El *Clemenceau* será desarmado en Tolón, donde también se encuentra su gemelo el *Foch*, todavía en activo, al que se unirá en 1999 el portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*.



El portahelicópteros «Jeanne d'Arc inmovilizado».—Por primera vez desde 1964 el portahelicópteros *Jeanne d'Arc* no participará en el viaje de fin de curso de los alumnos de la Escuela Naval; por el contrario, quedará inmovilizado en un muelle del arsenal de Brest en espera de que las disponibilidades presupuestarias permitan un completo recorrido de su anticuada planta propulsora. Una inspección llevada a cabo recientemente mostró que las tuberías de vapor se encontraban corroídas, con el consiguiente peligro de que se produjese una fuga de vapor recalentado. Para el viaje de este año, los 180 guardamarinas embarcarán en tres unidades que constituirán un grupo táctico, formado por la fragata lanzamisiles *Duguay-Trouin*, la fragata *Germinal* y el petrolero *Marne*. Este grupo táctico tenía prevista su salida el 25 de octubre para navegar por el Mediterráneo e Índico, llegando hasta las islas de la Reunión, teniendo programado su regreso en marzo de 1998.



Recortes en el presupuesto de defensa.—El presupuesto de defensa francés será tan sólo un 3 por 100 del PIB para 1998. Esta cifra supondrá un recorte de un 10 por 100 en las inversiones para nuevas construcciones y mantenimiento, lo que supondrá dar de baja tres submarinos convencionales clase *Agosta* y dos fragatas antisubmarinas, además del portaaviones *Clemenceau*, dos años de retraso en la consecución del programa del avión *Rafale*, tres meses de retraso en la entrega del nuevo portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*, y la entrada en servicio del tercer submarino nuclear balístico *Vigilante* un año más tarde, además de suspender la construcción de un nuevo buque de investigación oceanográfica.



Botadura de la cuarta fragata clase «La Fayette».—Con un retraso de tres años, la cuarta y antepenúltima fragata furtiva o *stealth*, clase *La Fayette*, fue botada el pasado mes de junio en los astilleros de Lorient. Su nombre sufrió también una alteración, ya que en lugar de llevar la del almirante vasco-francés Jaureguiberry, llevará la del destructor *Açonit*, dado prematuramente

de baja este año por recortes presupuestarios. Las tres primeras fragatas de esta clase se encuentran ya operativas e integradas en la Force d'Action Naval (FAN), basada en Tolón, y seleccionadas para desplazamientos transoceánicos al Índico o Pacífico en caso de crisis o conflicto.

India

Nueva fragata.—El primer ministro indio, I. K. Gujral, presidió el 25 de septiembre la entrega a la Marina de la fragata *Delhi*, totalmente construida en los astilleros de Bombay, Mazagon Dock Ltd. Esta fragata es la primera de una serie de tres, denominada *Proyecto 15*, las otras dos, *Myosore* y *Bombay*, está previsto entren en servicio en 1998 y 1999, respectivamente. El *Proyecto 15*, desarrollado con ayuda rusa, es una unidad polivalente con la posibilidad de actuar de buque de mando. Con un desplazamiento de 6.300 toneladas, la *Delhi* tiene una propulsión CODOG, con dos turbinas de gas AM-50 y dos diesel KVM-18, y su velocidad máxima es de 32 nudos. La dotación la componen 360 personas, de ellos 40 oficiales. Su comandante es el capitán de navío Anup Singh.



Adquisición del misil SS-N-25.—El misil ruso antibuque Zvezda SS-N-25 será instalado en las fragatas clase *Godavari*, corbetas clase *Khukri*, así como en los destructores clase *Delhi*. Todos estos buques llevarán 16 misiles en cuatro montajes cuádruples. Hasta el momento, las *Godavari* y *Khukri* han llevado el obsoleto Styx SS-N-2D, que será sustituido a medida que la provisión de fondos lo permita. El primer destructor clase *Delhi* se encuentra realizando las pruebas de mar, estando pendiente la instalación de su sistema de armas. El programa de corbetas *Khukri* modificadas contempla cuatro unidades, de las cuales la primera debe ser botada a finales de 1997.

Indonesia

Adquisición de submarinos alemanes.—Los gobiernos de Indonesia y Alemania han firmado un acuerdo para la adquisición, por parte de la nación asiática, de cinco submarinos *Tipo 206*, construidos en Kiel y modernizados entre 1987 y 1992. El acuerdo prevé una rápida transferencia, de forma que las dos primeras unidades lleguen a Indonesia a finales de 1997 y los otros tres en el primer semestre del año siguiente. Los cinco submarinos serán acondicionados para climas tropicales antes de entrar en servicio en la Marina indonesia. Los nombres con que serán bautizados serán los de *Nagaransang*,

Nagabanda, Bramastra, Cundamani y Alugoro. Estos cinco submarinos se unirán a los *Cakra y Nanggala*, del Tipo 209, que ya posee la Marina de este país.

Irán

Nuevo jefe de la Marina iraní.—El ayatola Alí Khameini ha nombrado al contralmirante Abbas Mohtaj nuevo jefe de la Marina iraní, sucediendo al también contralmirante Alí Shamkari, que ha sido nombrado ministro de Defensa en el gabinete del nuevo presidente, Mohamed Khatami. No obstante, aunque el contralmirante Shamkari mandaba la Marina y la rama naval de los guardia marinas de la revolución desde 1989, esta última fuerza naval será mandada por el general de brigada Alí Akbar Ahmadian. Este nombramiento se hace por recomendación del general Rezaie, que ocupa el número dos de las FAS después de Shamkari.

Italia

Botadura del petrolero «Etna».—El nuevo petrolero de la Marina italiana, el *Etna*, fue botado en los astilleros de Fincantieri de Riva Trigoso el pasado 12 de julio. El buque, que desplaza 13.400 toneladas, está previsto entre en servicio a finales de este mismo año, para prestar servicio a comienzos de 1998. El *Etna* fue encargado en 1994, pero las dificultades presupuestarias retrasaron la construcción, iniciándose ésta en 1995. Propulsado por dos motores Sulzer 12ZAV y dos ejes, su velocidad máxima es de 21 nudos y su autonomía es de 7.600 millas. El *Etna* proporciona mucho mayor apoyo logístico que los otros dos petroleros, clase *Stromboli*, con que cuenta la Marina italiana. Su capacidad de transporte es de 4.600 toneladas de gasóleo, 1.200 de JP5 y 160 de agua. Un hangar y la consiguiente cubierta de vuelo le permiten contar con un helicóptero *Sea King* SH-3D o EH 101. Su dotación es de 243 hombres, contando la UNAEMB y el equipo médico, pero normalmente llevará a bordo tan sólo 160.

Nueva Zelanda

Primera fragata «Anzac».—La fragata *Te Kaha*, primera de las dos encargadas por la Marina neozelandesa, entró en servicio en Auckland el pasado 22 de julio. La *Te Kaha* había navegado desde los astilleros de Williamstown, Victoria, hasta Nueva Zelanda, el pasado 7 de julio, después de finalizar satisfactoriamente las pruebas de mar. Este buque tiene previsto una serie de visi-

tas a los principales puertos neozelandeses, empezando por Wellington, para poder ser visitado por el público. La segunda fragata de la clase *Anzac*, *Te Mena*, está previsto que se termine en abril de 1999, habiéndose reservado el gobierno neozelandés la opción de encargar dos buques más de esta serie.

Países Bajos

Protección para los misiles embarcados.—La última de las fragatas clase *Karel Doorman*, ha sido dotada de una plancha de acero que cubre y protege el lanzador vertical (VLS) de misiles Sea Sparrow que lleva a popa. Los misiles, estibados verticalmente sobre la cubierta principal, eran demasiado vulnerables al impacto de un proyectil, incluso de armamento portátil. Otra segunda razón para protegerlos son las graves corrosiones que sufren al sobresalir el VLS de la cubierta principal, y una tercera razón para cubrir este lanzador es disminuir el eco radar; para ello, la protección disminuye las aristas verticales originales.

J. M. T. R.

Pakistán

La Marina de Pakistán ha recibido el primer patrullero lanzamisiles construido en sus astilleros nacionales. El *Jalalat* tiene una eslora de 39 m, desplaza 200 toneladas y su velocidad máxima es de 25 nudos. Está equipado con misiles SS. Este patrullero sustituirá al de igual nombre, de construcción china, de la clase *Haibat*, que ha pasado a la reserva.

La entrega de este patrullero coincide con la botadura de la sexta corbeta india de la clase *Khukri*, la *Kulish*. Estos buques desplazan 1.350 toneladas y tienen una eslora de 91 m, 10,5 m de manga y 4 m de calado. La propulsión es diesel con dos motores SEMT Pielstick/Kirloskar 18 PA6 V 280, dos ejes con hélices de paso variable y 25 nudos de velocidad máxima. Como armamento llevan misiles antibuque SS-N-25, misiles SAM SA-N-5, un cañón AK176 de 76 mm y dos AK630 de 30 mm; disponen de cubierta de vuelo. Está prevista la construcción de hasta ocho unidades de esta clase.

A. P. P.

Polonia

Maniobras con un submarino clase «Kilo».—De las tres naciones recientemente incorporadas a la OTAN, Polonia es la única que, por razones

obvias, cuenta con Marina de guerra. La mayoría de sus buques son de construcción soviética, y se encuentran al final de su vida operativa; tal es el caso de su buque insignia, la fragata clase *Kashin*, *Warszawa*, cuyo mantenimiento se ha vuelto insostenible, por lo que rara vez sale a la mar. Entre sus buques más modernos se encuentra un submarino convencional clase *Kilo*, similar a los que poseen la propia Rusia, China, Argelia o Irán, entre otras naciones. Por esa razón, la participación del *Orzel* en las maniobras BALTOP 97, ha sido seguida con gran interés por parte de las naciones aliadas participantes, en todo lo referente a ejercicios ASW. Este mismo submarino posteriormente entró en la base alemana de Kiel, donde pudo ser visitado.

Reino Unido

Construcción de dos petroleros.—Por primera vez en diez años, la Marina británica ha encargado la construcción de dos petroleros que deberán entrar en servicio pasado el año 2000 para sustituir otros dos, *Olwen* y *Olna*, que contarán con más de 35 años de servicio en esa fecha. Los nuevos buques serán construidos por los astilleros VSEL en su factoría de Barrow, de acuerdo con especificaciones civiles y una capacidad de carga de 20.000 metros cúbicos de combustible, más ocho contenedores refrigeradores. Su propulsión diesel eléctrica les permitirá un andar de 18 nudos y la dotación estará compuesta por 80 personas.



Autonomía de los SSN.—El submarino nuclear británico HMS *Trenchant*, acaba de finalizar una visita a la base naval australiana de Fremantle, demostrando así el gran radio de acción de este tipo de submarinos, prácticamente ilimitado. El *Trenchant* formaba parte de la UK Task Force Ocean Wave, que acaba de completar su vuelta al mundo demostrando la capacidad de la Marina británica en mantener un grupo de combate en la mar durante varios meses en escenarios muy alejados. Independientemente de ese hecho, el SSN HMS *Trafalgar*, cabeza de la serie de su nombre, cruzaba el canal de Panamá en dirección Oeste, hacia Hawaii, Corea del Sur, Filipinas y Australia. Este submarino realizó una patrulla bajo los hielos del Ártico el año pasado, demostrando así su capacidad de operar en escenarios polares. Estos tránsitos y patrullas muestran las diferentes posibilidades de actuación de los SSN, realizando los tránsitos a velocidades similares a los de una Task Force, pero sin ser vistos ni detectados.



Construcción de un trimarán.—La Agencia de Investigación y Evaluación de la Defensa (DERA) va a financiar la construcción de un trimarán de 1.200 toneladas como diseño previo de una fragata u OPV, que podría estar construida en un plazo de doce años. El casco sería lanzado en 1999, para comenzar sus pruebas de mar a finales del año 2000. El buque tendría propulsión diesel eléctrica, con una velocidad máxima de 22 nudos y operativa de 18 con un estado de la mar 6. La ventaja de este tipo de buques es la gran estabilidad de plataforma que presenta debido a su gran manga, para todo tipo de armas y las operaciones de vuelo. El inconveniente del multicasco es su movimiento imprevisible con un estado de la mar superior a 6, aunque las pruebas realizadas en un canal de experiencias hidrodinámicas han demostrado su buen comportamiento marineró.



Nuevo cazaminas.—Finalizando su período de armamento se encuentra en los astilleros de Woolston de Vosper Thornycroft, el *Pezance*, primero de una segunda serie de la clase *Sandown*, compuesta por siete unidades. Este nuevo cazaminas, que entrará en servicio a finales de 1998, con cuatro años de retraso sobre la fecha original, irá seguido a intervalos de nueve meses por el resto de la serie, que quedará completada en el año 2001. De esta forma, la Marina británica contará con 25 cazaminas, 13 de la clase *Hunt* y 12 de *Sandown*, después de haberse transferido prematuramente la clase *River* a las Marinas de Brasil y Bangladesh.

Rusia

Primera visita de una fragata a Japón.—La fragata *Admiral Vinogradov*, de la clase *Udaloy*, visitó el puerto de Tokio del 27 al 30 de junio, izando la insignia del segundo jefe de la Flota del Pacífico, almirante V. Chirkov. Esta visita de buena voluntad puede calificarse como histórica, ya que es la primera que realiza en 103 años un buque ruso al Japón, en devolución de la que realizara el destructor japonés *Kurama* a Vladivostok el pasado año, en la conmemoración del tercer centenario de esta ciudad. La fragata rusa fue construida en los astilleros Yantar de Kaliningrado en 1988, y es la séptima de una serie de diez. El último buque de guerra ruso que había visitado Japón lo hizo en 1894, para conmemorar el 25 aniversario de la subida al trono del Emperador.

Singapur

Formación de una flotilla de submarinos.—Satisfecho con los progresos realizados en el adiestramiento de la dotación del submarino *Riken* y la

modernización de éste, el gobierno de Singapur ha decidido comprar tres submarinos más de la misma clase *Sjöormen* y modificarlos para que puedan navegar por aguas tropicales, especialmente en lo que se refiere a la refrigeración de la batería. Estos tres submarinos, una vez modificados por los astilleros de Karlskrona, serían transferidos en 1999 a la Marina de Singapur.

Suecia

Último MSI.—El *Sturko*, último de una serie de cuatro dragaminas de aguas interiores (MSI), ha sido recientemente botado en los astilleros de Karlskrona. Aunque diseñado para operar con un vehículo de MCM a control remoto, el nuevo sistema desarrollado, en conjunción con la Marina estadounidense, aún no se encuentra operativo. Suecia, que cuenta con un elevado número de islas próximas a la costa y cuyas aguas interiores son particularmente vulnerables a un minado ofensivo, refuerza con estos cuatro MSI su control de las aguas próximas a la costa; los MSI colaborarán también en la lucha contra el tráfico de drogas y el contrabando.



Nuevo buque de apoyo logístico.—La Marina sueca ha alquilado un buque mercante para que sirva de buque de aprovisionamiento a los diferentes patrulleros en la mar. Utilizado inicialmente como buque de investigación, el *Ocean Surveyor* proporcionará ahora combustible y víveres a los patrulleros que operan desplazados de sus bases logísticas. Este buque también proporcionará apoyo al centenar de hovercraft M10 que pertenecen a la artillería de costa.

J. M. T. R.

Tailandia

La Armada de este país ha adquirido seis helicópteros S-70B-7 para ser embarcados en el portaaviones *Chakri Naruebet*, cuyas dotaciones se adiestran en West Palm Beach (Florida).

G. Y.

Taiwán

Incorporación de dos LST.—Las dos primeras de las tres LST clase *Newport* adquiridas a Estados Unidos llegaron a Taiwán después de sufrir un completo recorrido en los astilleros de Newport. Los dos buques son idénticos

a los adquiridos con anterioridad por las Marinas de Australia, Brasil, Chile, España, Malasia y Marruecos, aunque no todas las unidades se encontraban en el mismo estado de conservación, de ahí la necesidad de realizar diferentes obras de acondicionamiento antes de iniciar el tránsito hacia sus nuevas bases. La Marina de Taiwán, con estas dos unidades, ya puede dar de baja sus dos viejas LSD, *Chung Chen* y *Cheng Hai*, que databan de la segunda guerra mundial.

J. M. T. R.

MARINA MERCANTE

Transporte de mercancías peligrosas

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto en el que se establecen las condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino en puertos nacionales, con el fin de prevenir y evitar riesgos e incidentes. En esta disposición, que incorpora al Derecho español las normas comunitarias en estas materias, se prevé el establecimiento de un sistema informativo con objeto de notificar a las autoridades competentes las diversas circunstancias relativas al transporte de las mencionadas mercancías de riesgo.

Estas autoridades, competentes en el ámbito de la Administración del Estado, son la Dirección General de la Marina Mercante, las Capitanías Marítimas y las denominadas Autoridades Portuarias, siendo en las Comunidades Autónomas los órganos portuarios correspondientes.

Los puntos principales de este Real Decreto son los siguientes:

- Ninguna mercancía peligrosa o contaminante se entregará para su transporte ni se cargará en un buque en España sin que el expedidor entregue una declaración previa al capitán o al operador del buque en la que se hagan constar los datos que se reflejan en este Real Decreto.
- El operador de un buque, antes de la salida de un puerto español, deberá notificar a las autoridades competentes toda la información referida a las características del buque, hora de salida y llegada, itinerario y detalle de las mercancías peligrosas o contaminantes que transporta; esta notificación deberá hacerse preferentemente a través del sistema EDI. Esta obligación rige también para el operador de un

buque procedente de un puerto extracomunitario que pretenda arribar a un puerto español.

- El capitán del buque será el encargado de cumplimentar una ficha de control con todos los datos de identificación del buque y de notificar sobre cualquier tipo de accidente que pudiera afectar a la seguridad de la navegación, la vida humana en la mar o la integridad del medio marino.
- Está previsto el establecimiento de un centro nacional de intercambio de información, cuya creación queda encomendada al ente público Puertos del Estado.
- No obstante lo anterior, este organismo ya se ha adelantado a la entrada en vigor de este proyecto y ha llevado a cabo las actuaciones administrativas necesarias para su puesta en marcha y previsto también la dotación presupuestaria correspondiente.

J. L. T.

Buques identificados en el Estrecho

Desde que el pasado 3 de junio último comenzase a funcionar el dispositivo de identificación obligatoria para los buques que navegan por el estrecho de Gibraltar, se ha pasado de un 60 a un 90 por ciento de identificaciones. Según el Centro Zonal de Coordinación de Salvamento Marítimo de Tarifa, el objetivo del nuevo dispositivo es facilitar a los buques la toma de decisiones correctas y ayudarles al tránsito por dichas aguas de la forma más segura.

Según la información a este respecto que publica el Boletín número 346 de la ANAVE, los buques en tránsito informan teniendo en cuenta los actuales convenios internacionales SOLAS y MARPOL, ofreciendo datos como su nombre, distintivo de llamada, número de identificación (IMO), su situación, el último y próximo puerto de escala, la carga y posibles daños, averías o cualquier otra circunstancia que pueda afectar a la navegación normal.

J. L. T.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Reordenación del sector naval

Con la disolución de las compañías Astilleros y Talleres de Celaya y Fundación de Asúa y la venta a AESA de la empresa Hijos de J. Barreras, S. A., por el precio simbólico de una peseta, la Agencia Industrial del Estado ha dado por finalizada la reestructuración del sector naval español. Esta serie de medidas vienen a completar el proceso de reorganización societaria de AESA, que ha sido aprobado recientemente por el Gobierno de la nación, y según la cual se constituyen cuatro sociedades en las factorías productivas de Astilleros Españoles en Sestao, Puerto Real, Sevilla y Cádiz.

La constitución de estas nuevas sociedades ha sido adoptada de acuerdo con criterios de racionalidad económica y de eficacia en la gestión, y se articula según la fórmula de aportación no dineraria de rama de actividad, permitiendo así que en el futuro se puedan adoptar soluciones que no sean necesariamente uniformes para cada cada uno de los astilleros.

J. L. T.

Transbordadores rápidos de la Empresa Nacional «Bazán»

En octubre de 1994 y en mayo de 1995 y 1996 fueron entregados a la Empresa Buquebús los transbordadores de la clase *Mestral Albayzin*, y a la Compañía Trasmediterránea los *Alcántara* y *Almudaina*, respectivamente. Utilizando la experiencia obtenida de estos tres buques, la Empresa Nacional «Bazán» ha desarrollado un nuevo miembro de la familia de los transbordadores rápidos, el *Serval*, que viene a llenar el hueco existente entre el *Mestral*, con capacidad para 450 pasajeros y 80 coches, y el *Alhambra*, cuya capacidad es de 1.250 pasajeros y 245 coches. Esta nueva serie tiene una capacidad para 700 pasajeros y 170 coches. Hay que señalar que todos los miembros de esta familia están basados en el mismo concepto de monocasco de aluminio en forma de «V» profunda y planta de propulsión diesel, y como resultado de las investigaciones adicionales efectuadas sobre las formas del casco de los diseños de los buques anteriores, se han introducido ligeras modificaciones que mejorarán las ya muy buenas características de comportamiento en la mar inherentes a esta clase de formas del casco.

Con respecto a la estabilidad, conviene resaltar que debido a la subdivisión transversal del buque, la distribución de pesos y el alto francobordo hasta la cubierta de garaje, el buque cumple el futuro criterio de estabilidad con agua

en la cubierta de garaje. El puente se ha dispuesto elevado sobre la cubierta más alta de pasajeros con el fin de lograr una visibilidad en todo el horizonte.

En la siguiente tabla, publicada en la revista «Ingeniería Naval», se recogen las distintas características de estos tres tipos de buques.

CARACTERÍSTICAS	<i>Mestral</i>	<i>Serval</i>	<i>Alhambra</i>
Eslora máxima (m)	95	103	125
Manga máxima (m)	14,6	16,5	18,7
Peso muerto (t)	180	345	475
Calado (m)	2,1	2,4	2,5
Velocidad	39	37	39
Autonomía	300'	300'	300'
Pasajeros	450	700	1.250
Coches	80	170	245
Cubierta de garaje	1	2	2
Líneas de coches	6	7	8

J. L. T.

Actividades de los Astilleros Barreras de Vigo

El día 17 de octubre se botó en los Astilleros Barreras de Vigo el portacontenedores *Fernando M. Pereda* y entregado el *Marqués de Comillas*. Ambos buques pertenecen a la Naviera del Odiel.

Los buques son los mayores de los construidos por el astillero vigués. Sus características son 150 m de eslora, 23 m de manga, velocidad de 18 nudos y capacidad para 1.000 teus. La Naviera del Odiel opera líneas de cabotaje entre puertos del Mediterráneo español, Canarias y norte de África, y realiza servicios «feeder» entre estos puertos y Algeciras para otras compañías transoceánicas.

En la ceremonia de entrega se anunció el encargo por Nueva Zelanda de un buque mixto de transporte de trenes, contenedores y pasajeros, que se une a otros pedidos en cartera, como un atunero tipo *Albacora* y la posible construcción de un transporte de coches y un buque de carga general. El *Fernando M. Pereda* será entregado en febrero del próximo año.

A. P. P.

MARINA DE PESCA

Ley de Régimen de Control Pesquero

A principios del pasado verano, el Consejo de Ministros aprobó un proyecto de ley por el que se regula el régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima, así como la ordenación del sector pesquero. En principio se estudió la posibilidad de que fuese una parte más de la futura Ley de Pesca, que también se encuentra en proceso avanzado de redacción, pero habida cuenta que la Ley de Pesca, por mucho que se acelere, va a tener una tramitación bastante más larga —ya que se espera que sea aprobada por consenso—, y con objeto de no retrasar demasiado esta normativa sobre infracciones, se optó por sacar a ésta aislada, siempre dentro de la idea que anima el contenido de la Ley de Pesca.

En un principio, este proyecto de nueva disposición se conoció como Ley de Infracciones y Sanciones, pero finalmente se ha denominado Ley de Régimen de Control para la Protección de los Recursos Pesqueros. En su texto se distinguen claramente las infracciones en materia de pesca marítima como competencia exclusiva del Estado, y las infracciones relativas a la ordenación del sector pesquero, que es competencia de las Comunidades Autónomas.

J. L. T.

ECOLOGÍA MARINA

Algunas definiciones

En un interesante trabajo publicado en el número 740 de la revista «Ingeniería Naval», titulado *La protección del medio ambiente desde las empresas industriales* y del que es autor el ingeniero naval don Rafael Montero Baquedano, se dan unas definiciones sobre términos ecológicos que por su interés reproducimos a continuación.

Comienza su exposición preguntándose qué nos obliga a proteger el medio ambiente, y afirma que la realidad es que hoy en día la sociedad se está concienciando de la necesidad de cuidarlo, lo cual mueve al legislador a plasmar unas normas legales de obligado cumplimiento. A este respecto, recordemos que nuestra Constitución, en su artículo 45.1 establece que «...todos

tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para las personas, así como el deber de conservarlo».

Establecidas estas premisas, pasemos a las definiciones:

- **Ecología:** Es la ciencia que estudia las condiciones de existencia en los ecosistemas y las interacciones de todo género que existen entre los constituyentes del ecosistema y entre éstos y el medio.
- **Ecosistema:** Es un complejo dinámico de comunidades vivas (animales, vegetales, microorganismos, etc.) y de elementos abióticos, reunidos en un territorio preciso, que interactúan como una unidad funcional.
- **Medioambiente:** Conjunto animado e inanimado, formado por la Tierra y su atmósfera, en el que se desarrolla la vida de los seres vivos: animales, vegetales y humanos y las relaciones entre ellos.
Los ecosistemas se consideran divididos en compartimentos: suelo/subsuelo, agua y aire.
- **Residuos:** Son los materiales sólidos, pastosos, líquidos, así como los gases contenidos en recipientes, que siendo el resultado de un proceso de producción, transformación, utilización o consumo, su productor destine al abandono.
 - **Clasificación:** Inertes, sólidos urbanos, RSU (basuras), tóxicos y peligrosos (RTP).
 - **Otros residuos:** mineros, explosivos y radiactivos.

Ahora bien, la producción, acumulación y vertido de estos residuos no estaba regulada hasta hace poco, pero en el Código Penal vigente, se consideran los «Delitos contra el Medioambiente», artículos 326 al 331 y «Delitos contra la Fauna y Flora», artículos del 332 al 340 y del 352 al 356.

- **Contaminantes:** De todos los riesgos que entraña la contaminación, el de las aguas es quizá el más grave, ya que el agua es el soporte y vehículo de la vida y es también un bien común, por lo que existe una normativa para los vertidos al medio hídrico:
 - Necesidad de autorización del vertido.
 - Prohibición (o limitación muy estricta y controlada) para las sustancias incluidas en las denominadas «Lista Negra» y «Lista Gris».
 - Pago del llamado «Canon de vertido», con el que se gravan económicamente los vertidos.

J. L. T.

Técnica para control de vertidos en la mar

La empresa británica British Maritime Technology va a estudiar, junto con un equipo de expertos internacionales, nuevos métodos para eliminar más eficazmente los residuos de los buques vertidos en aguas europeas. Contratados por la Dirección General de Transportes de la Comisión Europea, estos trabajos tienen como objetivo elaborar un informe a lo largo de nueve meses para evaluar los aspectos técnicos, financieros, ambientales y legales de un plan de la Comisión para establecer normas coherentes sobre esta materia.

El estudio tratará de la producción de residuos a bordo y de los vertidos permitidos e ilegales, tanto al mar como en tierra, de acuerdo con el marco regulador establecido dentro de Marpol y ratificado por la IMO. Los expertos estudiarán también las nuevas tecnologías relativas a la contaminación marina y protección medioambiental, el impacto de los residuos vertidos en el mar y la posibilidad de construir plantas depuradoras en tierra.

J. L. T.

VELA

Trofeo Semana Náutica Osborne 1997

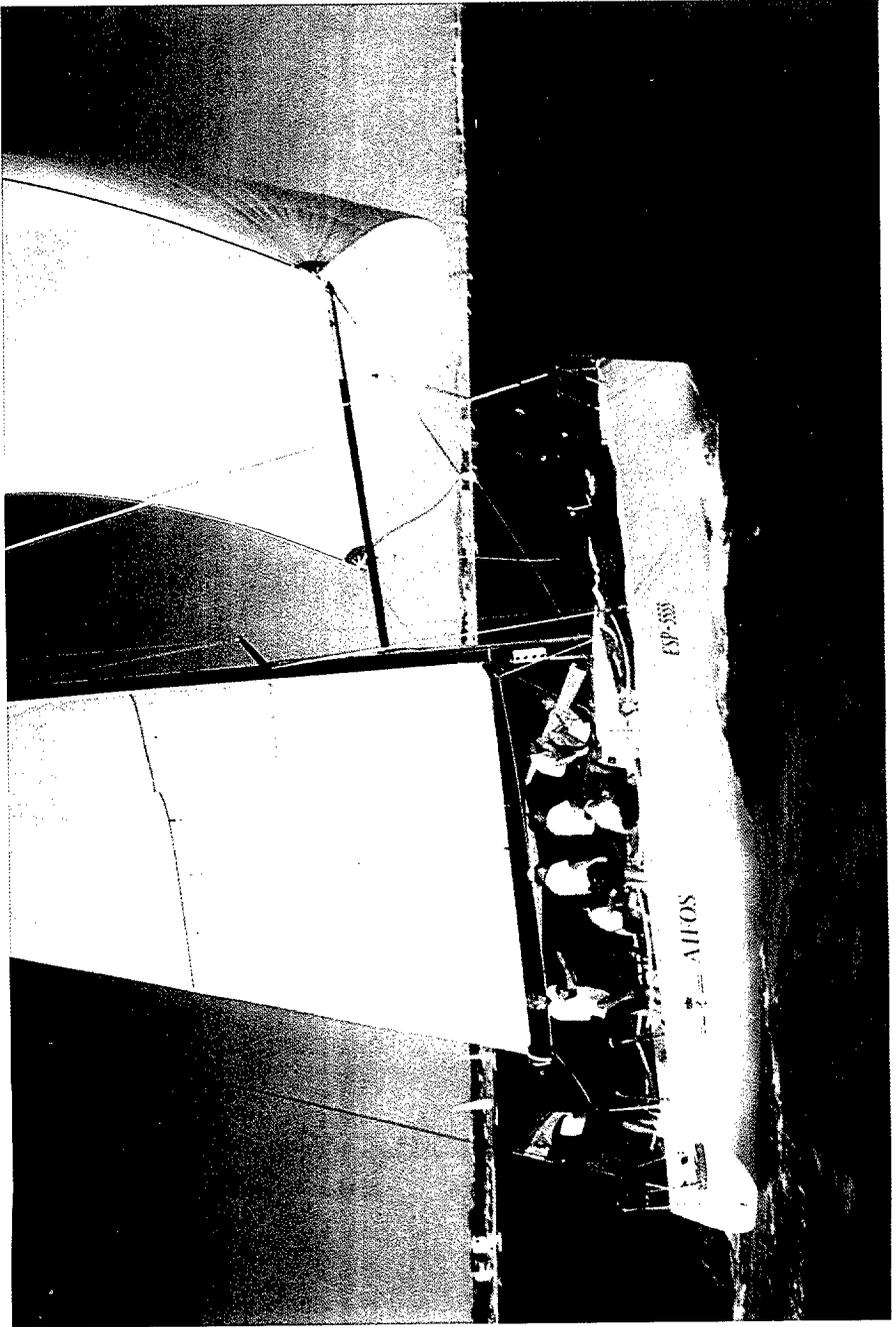
Entre el 25 y el 31 de agosto se celebró en aguas de la bahía de Cádiz el trofeo Semana Náutica Osborne, organizada por el Real Club Náutico de El Puerto de Santa María. Como viene siendo habitual en todas las citas de alto nivel del calendario nacional, la Armada española estuvo bien representada; debido a la política de renovación y diversificación de la flota de las comisiones de regatas llevada a cabo por la Delegación de Vela de la Armada, la Comisión Naval de Regatas de Cádiz estuvo destacadamente representada por dos embarcaciones.

El *Gades*, un antiguo *Cirrus 3/4*, profundamente reformado durante el pasado año para adaptarlo a las nuevas reglas de medición, con las que se regatea actualmente, presentaba un aspecto impecable.

Por otra parte, el barco más actual de cuantos se encuentran en Cádiz no faltó a la cita: se trata del *Rigel*, que hasta el pasado año era el *3/4 Ton Aifos*, recién salido de una profunda operación de cirugía, que ha afectado tanto a su estructura como a sus prestaciones, y que no dudamos permitirá que este magnífico barco siga añadiendo más victorias al extenso historial de la Armada. En esta ocasión, el patrón de la embarcación fue el teniente de navío Posa-



Trofeo Semana Náutica Osborne 1997. El *Aifos* participando en la regata.



Trofeo Semana Náutica Osborne 1997. S. A. R. el Príncipe de Asturias a la caña del *Alfos*.

da, que dos de los días de la regata fue sustituido en la caña por el experimentado capitán de navío don Manuel Calvo.

Por último, el *Algadir*, un DBI patroneado como viene siendo habitual por el siempre brillante capitán de navío don Juan Luis Cervera, no pudo defender las actuaciones de años anteriores por problemas de última hora.

Sin embargo, y debido a la importancia de la cita, el contralmirante don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, delegado de Vela de la Armada, juzgó oportuno solicitar a la autoridad superior el envío de un barco de la Comisión Naval de Baleares como apoyo a la flota gaditana, siendo el elegido el nuevo *Aifos*, sin ninguna duda el mejor barco de que dispone actualmente la Armada, y que este año está cuajando una excelente temporada. Al mando del *Aifos*, un patrón que de nuevo honraba a la Marina de Guerra con su presencia: S. A. R. Don Felipe de Borbón y Grecia, presente como el año anterior en esta prestigiosa pueba.

De la actuación del *Aifos* destacó sin duda su asombrosa regularidad: fue tercero en cada una de las cuatro pruebas de que constó el trofeo, lo que le supuso el tercer puesto en la clasificación general, por detrás del *Nationale Nederlander*, del dos veces medallista olímpico Luis Doreste, y del *Whisky Langs*, patroneado para la ocasión por el regatista de la Copa América Iñaki Castañer. Con ambos barcos viene manteniendo una cerrada pugna a lo largo de la temporada, quedando situado por detrás de ellos en la Copa del Rey y ganándoles a ambos en el Trofeo S. A. R. Princesa Sofía. En la clasificación por clases, el *Aifos* sería primero en la clase cero, superando por un amplio margen de puntos a su gemelo *Casera*.

La satisfacción por los magníficos resultados obtenidos se reflejaba en el rostro del delegado de Vela de la Armada, que siguió todas y cada una de las pruebas desde un barco cedido por la organización, dando con su presencia apoyo físico y moral a nuestros regatistas.

Pero el momento de máxima satisfacción para nuestras Comisiones llegó en la fastuosa entrega de trofeos organizada por la familia Osborne, cuando entre los aplausos del numeroso público asistente y de los de sus propios tripulantes, y presentando sus respetos a las autoridades militares, entre las que se encontraban el almirante de la Flota, Acedo Monteola, y el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, Rapallo Comendador, y saludando a las numerosas autoridades civiles presentes en el acto, S. A. R. Don Felipe de Borbón subió al estrado a recoger los trofeos de primer clasificado en su clase y tercero en la general. Una vez más su presencia ha dado suerte y ha permitido añadir dos importantes trofeos a la larga lista de victorias cosechadas por los barcos de regatas de la Armada.

N. P. M.

CULTURA NAVAL

V Curso Internacional de Defensa

Bajo el lema de «Seguridad, ejércitos y secretos de Estado», del 22 al 26 de septiembre pasado, se realizó en la ciudad oscense de Jaca la V Edición del Curso Internacional de Defensa, acto académico que organizan anualmente la Academia General Militar y la Universidad de Zaragoza, y que en esta ocasión registró una nutrida asistencia del orden de más de un centenar de alumnos, mayoritariamente profesionales militares.



Momento de la conferencia del embajador en la UEO, señor Fuentes. (Foto: C. Busquets.)

El curso se estructuró en tres áreas distintas, una primera que trataba del tema: «Hacia una Identidad Europea de Seguridad y Defensa»; otra segunda que lo hizo sobre «Modelos Sociológicos para las Fuerzas Armadas en el futuro», y la tercera que versó sobre «Servicios de Inteligencia, Prensa y Opinión Pública».

ÁREA 1: *Hacia una identidad europea de seguridad y defensa*

Este tema fue desarrollado en seis ponencias distintas (Perspectivas y futuro de la OSCE; una nueva OTAN para una nueva Era; Rusia y la ampliación de la OTAN; el Eurocuerpo, embrión de la defensa europea; EUROFOR, una fuerza a disposición de la UEO, y la UEO como pilar europeo de la defensa), que se cerraron con una mesa redonda. Los seis ponentes, respectivamente, fueron: Antonio Cosano Pérez, embajador de España en la OSCE; Nuño Aguirre de Cárcer, vicepresidente de la Asamblea del Atlántico Norte; Mijail Makaruk, general mayor, piloto de caza y agregado militar en la embajada rusa; Pierre Fonterre, teniente general del Ejército francés y jefe del Eurocuerpo; Juan Ortuño, general de división del Ejército español y jefe de EUROFOR, y Jorge Fuentes, embajador de España en la UEO.

Algunas de las conclusiones que cabe extraer de cuanto se expuso en las seis ponencias indicadas son:

- Es menester insistir en los procesos de adaptación por parte de los distintos organismos a los cambios que se vienen produciendo en el área atlántica-europea-mediterránea, aprendiendo errores e intentando evitar la reproducción de crisis puntuales.



Mesa de clausura del V Curso, con el capitán general Víctor Suances. (Foto: C. Busquets.)



**V CURSO INTERNACIONAL DE DEFENSA
SEGURIDAD, EJERCITOS Y SECRETOS DE ESTADO"**
ACADEMIA GENERAL MILITAR (Cátedra Miguel de Cervantes)
UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA

JACA, del 22 al 26 de Septiembre de 1997

Momento de la conferencia del general Fonterre, jefe del EUROFOR. (Foto: C. Busquets.)

- Podría ser necesario reducir en lo posible la «sopa de siglas» con que está siendo bombardeada la opinión pública, en especial porque ante la lentitud de reacción de alguno de los organismos con las que son conocidas, cabe se confundan las distintas actuaciones.
- Europa está poniendo en marcha algunos Cuerpos especiales (EURO-CORP, EUROFOR, EUROMARFOR, etc.), cuya organización está basada sobre fuerzas ya existentes y con el único añadido de quedar supeditadas a uno u otro mando llegado el momento, con costos muy razonables y aquilatados, ya que al tiempo de ser compartidos no aumentan los actuales. Cuerpos que se demostrarán decisivos en los momentos necesarios, y que tienden a obviar el tener que contar con el apoyo de los países americanos de la OTAN, europeizando las estructuras de defensa y abandonando mentalidades exclusivistas.
- Las actuales circunstancias internacionales obligan a modelar sistemas de seguridad distintos a los tradicionales, de modo que permitan afrontar una gama de riesgos impredecibles, multidireccionales, polifacéticos y de difícil valoración, dentro de un marco de inestabilidad e incertidumbre que acentúa e impulsa la dimensión cooperativa de la seguridad, incluyendo dentro de ésta las misiones humanitarias y las de pacificación.

- El sistema de seguridad europeo defendido por Rusia preconiza que sea la OTAN el organismo que se integre en el nuevo sistema y no al revés, dando especial protagonismo a la OSCE como organización de «universalidad regional», en la que están presentes 54 países, incluida Rusia, considerando irrenunciables determinados territorios actualmente rusos, como la zona de Kaliningrado —antes Königsberg/Prusia oriental—, especialmente conflictivo a causa de precisar un cordón umbilical que atraviese otros países.

ÁREA 2: Modelos sociológicos para las Fuerzas Armadas en el futuro

Sin duda alguna, una de las áreas de dicho curso con mayor atractivo para el ciudadano, fuese militar o civil, era la segunda, dedicada a «Modelos sociológicos para las Fuerzas Armadas en el futuro». En especial, por las ineludibles referencias que iban a suscitarse sobre la profesionalización de las FAS españolas, máxime habida cuenta la existencia de alguna ponencia explícita al respecto.

Las tres ponencias que comprendían dicha área eran: «Un análisis sobre el ejército profesional en España», por Pedro Moya, diputado y portavoz del PSOE en la Comisión de Defensa del Congreso; «La profesionalización de las FAS españolas», por Jesús María Pérez Esteban, director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar del Ministerio de Defensa, y «Consecuencias del nuevo modelo de Ejército en nuestro país», por Alejandro Muñoz-Alonso, presidente de la Comisión de Defensa del Congreso.

Entre las conclusiones que cabe extraer de las diversas intervenciones se puede destacar mayormente:

- La necesidad de profesionalización de las FAS españolas radica en las nuevas circunstancias mundiales, siendo una consecuencia imperativa de la complejidad tecnológica de los ejércitos modernos, más que una opción ideológica.
- El nuevo entorno estratégico y nuestras propias obligaciones internacionales imponen un modelo de FAS más reducidas, mejor dotadas y con capacidad de proyección exterior, al tiempo de imponer o mantener la paz allí donde resulte preciso y, en su caso, para apagar focos de riesgo que pudieran afectar a la seguridad nacional.
- Es voluntad del Ministerio de Justicia asegurar el cumplimiento de la prestación social sustitutoria, con el fin de evitar que la objeción de conciencia sea una vía de escape del Servicio Militar obligatorio, de modo que no acabe produciéndose una merma de efectivos.
- La multiplicidad y disparidad de las misiones de las FAS, los diferentes aspectos en que se pueden desarrollar, así como la avanzada tecnología de los materiales, exigen soldados cuya preparación física, psíquica y técnica

precisan de períodos de adiestramiento muy superiores a los actuales, por cuyo motivo sólo pueden satisfacerse con soldados profesionales.

Especialmente interesantes fueron las intervenciones de los ponentes Pedro Moya y Jesús María Pérez-Esteban. El director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar del Ministerio de Defensa patentizó su criterio de que, aún no siendo completamente posible gobernar las FAS bajo parámetros empresariales, sí es menester tenerlos muy presentes y buscar máximas rentabilizaciones en la inversión, así como también mentalizar al respecto al propio personal. Especial expectación levantaron unas afirmaciones en las que vino a decir que se hacía imprescindible un profundo cambio de mentalidad en el seno de las FAS, en el sentido de que puede ser necesario emplear criterios de uso habitual en la industria-empresa privada, y que un sueldo de 80.000 pesetas netas mensuales, en momentos de falta de empleo como los actuales, era muy bien recibido en la vida civil, por cuyo motivo cabía prever una afluencia considerable de personal civil muy bien preparado —inclusive universitario—, lo que probablemente acarrearía amplia competitividad y grandes deseos de emulación.

Asimismo, ofreció a los cursillistas abundantes y prolijas estadísticas respecto, entre otras, a la incidencia de la objeción de conciencia, de la llamada de conveniencia y de las regiones de procedencia de la propia tropa.



El señor Pérez Esteban, director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar, durante su conferencia. (Foto: C. Busquets.)

ÁREA 3: *Servicios de Inteligencia, Prensa y Opinión Pública*

La exposición de la tercera área del V Curso Internacional de Defensa fue la que atrajo mayor grado de interés por parte de los medios informativos. Lo cual no dejó de ser lógico, ya que el tema de dicha área era Servicios de Inteligencia, Prensa y Opinión Pública, siendo sus ponentes los respectivos jefes de los servicios de inteligencia españoles (CESID) y alemanes (BND), teniente general Javier Calderón y doctor Hansjorg Geiger, respectivamente.

Como conclusiones más importantes al respecto, merecen citarse:

- Es absolutamente imprescindible que en España la actuación de los Servicios de Inteligencia sea tan flexible como los intereses que el país requiere, pero asimismo todo lo controlada que exige un Estado de Derecho.
- La aparición de fenómenos como el narcotráfico, el crimen organizado, los nuevos perfiles del terrorismo y la transferencia de tecnología, introducen nuevas prioridades de información adelantada para la toma de las decisiones políticas pertinentes.



El jefe de los servicios secretos alemanes, doctor Geiger. (Foto: C. Busquets.)

- Es imprescindible para un Servicio de Inteligencia de un país democrático establecer unas relaciones públicas selectivas mediante contactos fluidos y directos con los medios de comunicación social, y a través de ellos con la propia sociedad; procurando, al mismo tiempo, facilitar más información sobre sí mismos logrando así la necesaria aceptación, pero la propia actuación de aquéllos pueden precisar que determinadas actuaciones sean mantenidas en secreto y no trasciendan a la opinión pública, lo cual dificulta tales relaciones públicas.
- Si un Servicio de Inteligencia se cierra herméticamente, su existencia será cuestionada y criticada permanentemente, lo cual, a su vez, influiría negativamente en su eficacia. Los llamados fondos especiales no pueden eliminarse, ya que determinadas actuaciones dependen de ellos, pero su uso y disponibilidad debe quedar adecuadamente reglamentado y controlado con el fin de evitar abusos en su empleo.
- La obtención de información anticipada sobre tendencias económicas, proyectos de inversiones y actividades competitivas hacia los diversos mercados regionales, especialmente de productos energéticos, armamentísticos o estratégicos, han de acaparar la atención cada vez más frecuente de los Servicios de Inteligencia de un país democrático, y ésta es un área de actividad en la que aquéllos están en condiciones de prestar sus mejores servicios a las sociedades de las que dependen.

- El CESID español merece la consideración de ser un excelente servicio de inteligencia, comparable a cualquier otro en su género.
- La reciente crisis albanesa sorprendió a los Servicios de Inteligencia por el cómo y cuándo se produjo, aunque no por ella misma, ya que estaba prevista desde hacía algún tiempo. Especialmente preocupante al respecto es el paradero de uno 900.000 fusiles de asalto Kalashnikov que no han podido recuperarse —cuyo precio en el mercado negro es del orden de 25 dólares/unidad—, que cabe vayan a parar a manos de movimientos integristas, nacionalistas o terroristas.
- Mayor intranquilidad que las llamadas «bombas nucleares de maletín» pueden causarla diversos tipos de misiles personales (SAM-7) rusos y Stinger (norteamericanos), así como la posibilidad de empleo de armas bacteriológicas y/o químicas por parte de grupos incontrolados.

El V Curso Internacional de Defensa fue cerrado con la conferencia que ofreció el general jefe del Estado Mayor Conjunto, general de división Juan Narro Romero, sobre «La modernización de las FAS españolas».

C. B. V.

La Armada en imágenes

TVE-2 dedicó su programa «Desde Galicia para el mundo» del día 4 de octubre a la ciudad departamental de Ferrol.

A través de diversos reportajes se abordó la historia, actualidad y futuro de la ciudad, haciendo especial mención a su proyección hacia la mar, la industria naval y la importancia de su puerto comercial.

En la parte dedicada a la construcción naval se resaltó la importancia de la Empresa Nacional «Bazán», con imágenes de las últimas construcciones para la Armada.

El presidente de la Autoridad Portuaria, don Guillermo Romero, destacó la importancia del puerto comercial ferrolano y expuso el proyecto de puerto exterior, en el que se pretende canalizar las importaciones de carbón para la central térmica de Endesa en As Pontes y las importaciones de gas natural.

Por su parte, el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, don Gabriel Portal Antón, subrayó en su entrevista la conexión entre la Armada y Ferrol. La ciudad se desarrolló a partir de 1710, con la decisión de crear en esta ría los astilleros y arsenal para la Armada, así como la Capitanía General.

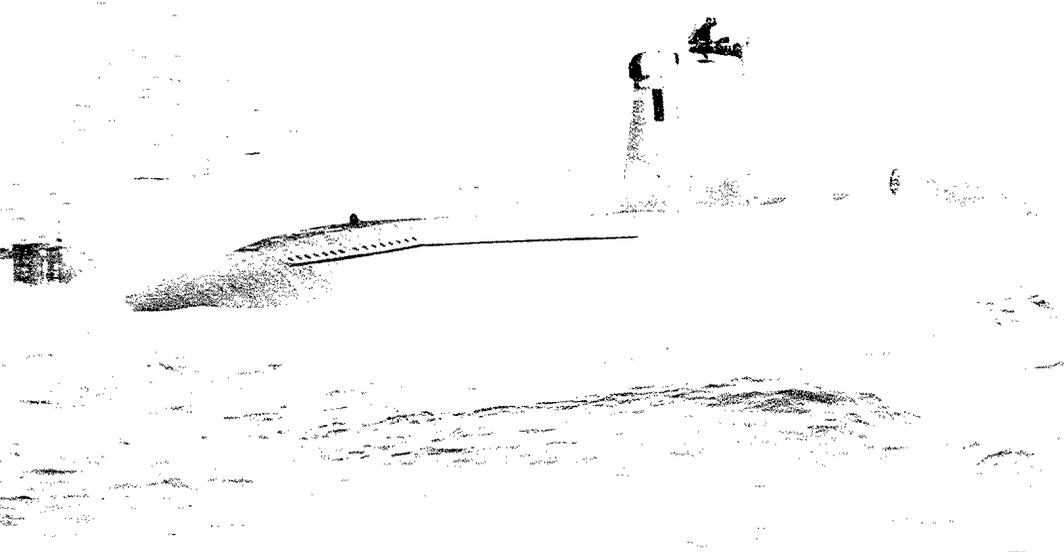
Para el almirante, la Armada es uno de los pilares de la vida ferrolana y no sólo la Jefatura de la Zona y el Arsenal, sino las Escuelas (ESEPA y ESENGRA) colaboran eficazmente a la vida activa de la ciudad.

El acercamiento de la población civil a la Armada se está logrando gracias a los convenios entre la Junta de Galicia, Ministerio de Fomento y la Armada. Asimismo, la apertura del recinto cultural y las jornadas semanales de puertas abiertas en CIM, Tercio Norte y buques de la Zona, pueden considerarse como un éxito en cuanto a visitas de público.

El centro cultural de la Armada, que radica en el edificio de Herrerías (antigua Escuela de Máquinas), continúa en restauración y se convertirá en una prolongación del Museo Naval, en pinacoteca permanente y en museo de anclas; ha sido ya sede de diversas exposiciones. Tanto el centro como la biblioteca de la Zona, se han convertido en un apoyo al campus universitario ferrolano y en particular a la Escuela de Ingenieros Navales.

A. P. P.





Galerna S-71.



LIBROS

VARIOS AUTORES: **España. Reflexiones sobre el ser de España.** Editado por la Real Academia de la Historia. Madrid, 1977.

En este libro, la Real Academia de la Historia ha recogido el texto de las veintiuna conferencias pronunciadas en su sede madrileña por ilustres y doctas personalidades, pertenecientes al campo historiográfico, acerca de la vivencia y el sentimiento de España, que hoy día, y a la vista está, se experimenta de forma distinta a como se hiciera no hace demasiado tiempo.

Por ello, y ante todo, hay que agradecer a la Real Academia de la Historia la iniciativa de organizar este ciclo de conferencias, y hay que agradecer aún más su edición en letra impresa. También podríamos decir, ante la polémica surgida actualmente por la acertada decisión del gobierno de rescatar las humanidades para los planes de enseñanza y de formación intelectual (y la historia, a nuestro juicio, es la más genuina humanidad, la «magistra vitae» ciceroniana), que esta obra que comentamos con el gran respeto que nos merece su contenido, podría ser muy bien el alma, la urdimbre, de un texto de historia válido para todas las ideologías y regionalismos, pues a lo largo de todas y cada una de las conferencias que la constituyen se define, en sus diversas características, lo que significa el indestructible nombre de España, su contenido conceptual y anímico, su corporeización material, institucional e histórica.

Los expertos en sociología y pedagogía afirman que la formación de la persona descansa en tres pilares fundamentales: la familia, el centro docente, llámese escuela, instituto o universidad, y la calle. Pues bien, en lo que al pilar familiar se refiere, yo me tomaría la libertad de recomendar a todos los padres que tengan hijos estudiantes con «deberes» para hacer en casa, que les inyectasen la savia contenida en las páginas de esta obra, y que así, al conocer la

verdad, queden vacunados contra la tentación de caer en esta moda, ampliamente extendida, de hacer desaparecer el nombre de España en el discurso común de nuestros días, sustituyéndolo por expresiones elusivas de todos conocidas, y así no tendríamos que repetir el turbador interrogante de Ortega y Gasset: «Dios mío, ¿qué es España?».

J. L. T.



VARIOS: La Conferencia Intergubernamental de la Seguridad Común Europea. Centro de Estudios de la Defensa Nacional. Ministerio de Defensa. Monografías del CESEDEN, núm. 21. Madrid, 1997; 265 págs.

Son éstas varias conferencias celebradas los días 12, 13 y 14 diciembre del pasado año, «VII Jornadas Universidad Complutense de Madrid (UCM). Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) en el marco de cooperación europeo con la delegación de la Comisión Europea en España».

Precedido el libro de una *Introducción*, en la que desarrolla el programa que se ha de llevar a cabo durante los citados días, continúa con la *Inauguración*, por don Rafael Puyol Antolín, rector magnífico de la UCM, interviniendo también otras autoridades participantes. Seis fueron las sesiones, en las que se pronunciaron las conferencias, finalizando con la *Clausura*, a cargo del citado teniente general don Javier Pardo de Santayana y Coloma y doña Mercedes Doval Montoya, vicerrectora de Estudios de la UCM, y un *Resumen* de todo lo tratado presentado por los relatores don Luis Dorronzoro Manzano, profesor del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE) del CESEDEN y don Jacinto Cañete Rolloso, jefe de Unidad de Europa Oriental y Mundo Árabe de la Red de Institutos de Relaciones Internacionales de la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y profesor de la misma.

La primera sesión, que se inició con la ponencia del general don Miguel Alonso Baquer, se refirió al *Panorama estratégico europeo*. En la segunda sesión, el profesor don Juan Hernández Andreu trató de la *Economía y defensa en la Unión Europea: un enfoque histórico económico*. La tercera corrió a cargo del profesor don Darío Valcárcel, y fue sobre *Rusia y la seguridad común europea*. «Conferencia magistral» fue la pronunciada por don Francisco Fonseca Morillo, consejero Task Force «CIG 1996»; trató sobre *La Conferencia Intergubernamental*. La cuarta sesión, a cargo del profesor don Juan José Molero Zayas, versó sobre *El Mediterráneo y la seguridad común europea*. La quinta, por el capitán de navío don Alejandro Cuerda Ortega, se refirió a *La Unión Europea Occidental*. La sexta, a cargo del colaborador de la REVISTA, coronel de Infantería de Marina don Gonzalo Parente Rodríguez, trató de *La OTAN y la seguridad común europea*.

Cierra el libro un *Índice*.

F.



VARIOS: **La cooperación Hispano-Franco-Italiana en el marco de la PESC.** Ministerio de Defensa. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Madrid. Mayo 1997; 175 págs.

El CESEDEN, en sus «Cuadernos de Estrategia», núm. 93, publica unos Estudios de investigación realizados por la Tercera Sección *Estrategia para la Defensa*, Grupo de Trabajo número 6.

Precedido de una *Introducción* de don José C. Pérez Moreiras, contraalmirante, en la que hace un resumen de lo tratado en las varias ponencias sobre Estados miembros de la Unión Europea (EU), siguen siete capítulos; son éstos:

Capítulo I. «El marco jurídico-político de la cooperación: la PESC y la cooperación euromediterránea en el MEDOC», por don Manuel Areal Álvarez, general consejero-togado del Tribunal Supremo y don Vicente Garrido Rebolledo, doctor en Ciencias Políticas y Sociología.

Capítulo II. «Convergencia de intereses e inestabilidades en el MEDOC», por don Javier Guisández Gómez, coronel de Aviación (DEM).

Capítulo III. «La cooperación en asuntos de interior y de justicia», por doña Belén Lara, doctora en Ciencias Políticas y Sociología.

Capítulo IV. «La cooperación en el ámbito de la seguridad», por Juan González Ruiz, coronel ingeniero (DEM).

Capítulo V. «La cooperación en el ámbito de la defensa Eurofor y Euromarfor», por don Aníbal Villalba Fernández, comandante de Infantería (DEM).

Capítulo VI. «La cooperación industrial en materia de defensa», por don Manuel Fernández Moriche, licenciado en Ciencias Políticas-Relaciones Internacionales.

Capítulo VII. «Contingencias: respuestas política y militar», por don Manuel M. Durán Ros, coronel de Infantería de Marina (DEM).

Se continúa con una *Composición del Grupo de Trabajo*, en el que, además de los citados figuran don Cristóbal Gil Gil, coronel de Infantería de Marina (DEM); don Gonzalo Parente Rodríguez, coronel de Infantería de Marina (DEM).

«Abstract», en inglés, es un resumen de lo tratado, y un *Índice*.

De un gran interés todas las ponencias no sólo por su actualidad, sino también por los datos que en ellas se han aportado al tema.

F.



FERNÁNDEZ FOURNIER, Félix: **Viento de crujía.**

FERNÁNDEZ-FOURNIER IGLESIAS, Eduardo: **Las veintiséis y una noches.** Editados en un solo volumen por Félix y Eduardo Fernández-Fournier Iglesias. Gijón, 1997; págs. 34 y 37.

El subtítulo de estos dos libros de poemas («Anquises y Eneas») hace alusión al mito recogido por Virgilio en la *Eneida* según el cual Eneas cargó sobre sus hombros a su padre Anquises salvándolo así del incendio de Troya. Este es el recurso poético que utiliza Eduardo Fernández-Fournier Iglesias (Gijón, 1934) para referirse a su tarea de recopilar la obra poética de su padre poniéndola así a salvo del olvido, ya que sus poemas se publicaron de forma dispersa en diversos periódicos y revistas de Gijón y Madrid en los años 30.

Félix Fernández Fournier, teniente de navío, nació en Gijón en 1905 y murió fusilado en la misma ciudad en septiembre de 1936 por no aceptar el mando del acorazado republicano *Jaime I*. Escogió así la muerte gallardamente antes de renunciar a sus convicciones cuando el mayor de sus hijos cumplía tres años de edad. Los poemas que ahora ven la luz gracias a la devoción de sus hijos son un canto a la mar y un reflejo de las vivencias que tantos marinos hemos tenido, aunque nos faltara el alma del poeta para saber expresarlas:

«Amo en el mar, no el viento
Ni la paz, ni la vida,
Amo su inmensidad
Bajo la inmensidad del firmamento.»

El mar, el cielo, la guardia de puerto lejos del hogar, el barco en dique, el réquiem por un viejo barco que va al desguace, los topes de los palos que van de estrella a estrella... todo ello impresiones cotidianas, pero expresadas con la maestría y la elegancia del poeta. Pero también el profundo amor a la familia, a los hijos, siempre bajo un velo de melancolía, como si presintiera el trágico destino que le impediría verlos crecer. A éstos pertenecen los dos titulados «Hijito», delicados versos de tierno amor paternal.

Infortunadamente no figuran las fechas en que fueron escritos, porque hay uno, estremecedor, que parece una premonición. Se titula «Aceptación»:

«Heme aquí erguido y solo...
Deja que siga hiriendo
El dolor a mi alma.
A su voz me levanto...
Señor: cuando era un niño,
Te adoraba riendo,
Ahora, hombre, es preciso
Que la oración sea llanto.»

De sus hijos, uno eligió seguir la honrosa profesión de su padre y otro heredó su vocación de poeta. Eduardo Fernández-Fournier Iglesias, escritor acreditado, accésit al Premio Nacional Lope de Vega de Teatro en 1974 es, sin embargo, autor de muy distinto carácter. Los veintisiete sonetos coleccionados bajo el sugerente título que los encabeza (cada noche un soneto) vienen a ser

una colección de recuerdos de la vida en su Gijón natal, que se imprimen en el mismo volumen, pero empezando al revés para eludir cualquier tentación de preeminencia. También canta al amor de la familia, pero su obra no está generalmente transida de esa nostalgia que impregna a la de su padre. Revive impresiones de su juventud, no hechos concretos, sino recreando un ambiente de hace cincuenta años con leves pinceladas de ironía, en ocasiones, que proporciona la perspectiva que dan los años. Dos poetas, dos épocas, dos estilos. Esto es, en resumen, lo que abarca este bello doble poemario.

G. Y.



FRIERA SUÁREZ, Florencio: **Ramón Pérez de Ayala, testigo de su tiempo.** Fundación Alvargonzález. Gijón, 1997; 570 págs.

La Fundación Alvargonzález, de Gijón, que tan intensa labor cultural viene desarrollando en Asturias, en sus hombres y sus fastos, edita la biografía de Ramón Pérez de Ayala, testigo de su tiempo, debida a la pluma del profesor Florencio Frieria Suárez, con un acertado prólogo del también profesor S. Melón.

Pérez de Ayala, junto a Ortega y Gasset y Marañón, integra un triunvirato trascendente en la gestación de la Segunda República española, pero su recorrido emocional e histórico va más allá de este importante suceso, y está plasmado admirablemente por el autor, que lo sitúa en toda su amplia dimensión literaria, diplomática, ensayista y política en un seguimiento paso a paso de la vida pública e intelectual del escritor, quien, como dice su prologuista, «no pudo sustraerse a los avatares de una España profundamente agitada y convulsa, teniendo en consecuencia que comprometerse con los idearios políticos que podían remediar mejor los males endémicos de nuestra maltrecha sociedad».

Bajo estos parámetros, Florencio Frieria ha escrito un excelente libro enriquecido con numerosas citas y muy logradas ilustraciones, que permiten seguir de un modo directo la trayectoria de don Ramón y sus connotaciones con la tumultuosa época que le tocó vivir.

Sólo resta felicitar a la Fundación Alvargonzález por su importante esfuerzo editorial, que tanto contribuye a la proyección cultural asturiana, y animarle a que prosiga con idéntico talante y buen gusto (el libro está magníficamente presentado) por el camino emprendido.

J. C. P.



ANDÚJAR CASTILLO, Francisco: **Consejo y Consejeros de Guerra en el siglo XVIII.** Servicio de Publicaciones de la Universidad de Granada. Granada, 1996; 312 págs.

Estudia este documentado e interesante libro lo que fue el Consejo de la Guerra, que desde principios del siglo XVIII se llamó Ministerio, y quiénes fueron los consejeros, cuyos cargos fueron ejercidos por generales o almirantes del Ejército y de la Armada.

Precedido de un *Prólogo* y *Agradecimientos*, consta de dos partes; en la primera, lleva una *Introducción*, continuando con *El Consejo de Guerra en el siglo XVIII* que trata, entre otras cosas, de «Los antecedentes, la Reforma de 1714, La Nueva Planta de 1773, y La Reforma de 1803»; *Las relaciones con la vía reservada y los Consejos*; *El marco competencial. Estudio de casos*; *Los Consejeros de Guerra*, entre otros, «El cursus de los militares, El acceso al Consejo, Un empleo de término, La edad de acceso al empleo. La duración en el cargo»; la segunda parte: *Repertorio biográfico-profesional*, en éste se contiene la biografía de los que ostentaron el cargo; en cuanto a los que lo tuvieron pertenecientes a la Real Armada, fueron veintiséis, varios de ellos adquirieron gran notoriedad en la Marina, tales como don Pedro Colón de Portugal, duque de Veragua; don Francisco Antonio Gil y Lemos; don Andrés de Pez; don Diego de Quevedo y Quintano; don Benito Antonio Spínola, marqués de Spínola, y don Pedro Varela y Ulloa.

Siguen una *Bibliografía y fuentes impresas* y *Siglas*. El libro, repetimos, además de muy documentado es de gran importancia, ya que el tema ha sido apenas tratado anteriormente, tanto para investigadores como para los estudiosos del mismo.

F.



SALRACH, Joseph y ESPADALER, Antón M.: **La Corona de Aragón: plenitud y crisis**. Edición «Temas de Hoy». Madrid, 1996; 146 págs., 958 ptas.

La Editorial Historia 16, en sus cuadernos de Historia de España, publica ahora éste que reseñamos, que hace el número 12 de dicha colección.

Precedido de una *Presentación* y una *Introducción*, siguen diez capítulos y una *Bibliografía*.

El tema que estudia es por demás interesante ya que la Corona de Aragón (Aragón y Cataluña unidas por un mismo rey) tuvieron un gran papel a lo largo de la Historia de España; fue el Mediterráneo su principal campo de operaciones, así como las islas en él situadas: las Baleares, Córcega y Cerdeña, Sicilia, hasta las del mar Egeo, e incluso Grecia, donde también «dieron que hablar» los célebres *almogávares*.

Los autores del número, especialistas en el tema, van desarrollando a lo largo de los capítulos la historia de *La Corona de Aragón*, sus vicisitudes, «ya que los pueblos de la Corona no evolucionaron de igual manera en el período estudiado sino que experimentaron ritmos distintos, a veces casi opuestos».

por eso «La historia que nos disponemos a explicar es la de unos pueblos hispánicos que a principios del siglo XIV alcanzaron los límites de su expansión peninsular, pero que ya desde principios del siglo XIII iniciaron una formidable expansión mediterránea que iba a afectar a la vida de otros pueblos de este mar y a ellos mismos»; hacen, pues, un estudio de las actuaciones de la Corona, no sólo «en los viejos reinos» de ella, también en el Mediterráneo occidental, el norte de África y el Mediterráneo oriental, así como las «aventuras» de sus navegantes, dignas del mayor encomio, conociendo, no sólo el aspecto militar, sino también el mercantil.

Es, a juicio de los autores y nuestro: «Un estudio que constituye una verdadera puesta al día de la historia de la Corona de Aragón».

F.



VARIOS: **Mosén Diego de Valera y su tiempo**. Edita Excmo. Ayuntamiento de Cuenca y el Instituto Juan de Valdés. Cuenca, 1996; 145 págs., 800 ptas.

Estudia este interesante libro la vida de Mosén Diego de Valera, sus actividades políticas, diplomáticas y marineras a lo largo de su vida. Precede a la obra unas *Notas sobre la edición*, por don José Luis Muñoz, director de Publicaciones del Instituto Juan de Valdés, continuando con cuatro capítulos, *Mosén Diego de Valera: Ideología y poesía*, por don Julio Rodríguez Puértolas, *Las teorías de la nobleza en el pensamiento de Diego de Valera*, por don Ottavio di Camillo; *Ideas de Mosén Diego de Valera sobre la monarquía*, por don José María Díez Borque, y *Arte y artistas del obispado de Cuenca en el siglo XV*, por don Miguel Ángel Monedero Bermejo.

Nacido en Cuenca el año 1412, fueron sus padres el doctor Alonso García de Guadalajara, que se hizo famoso con el nombre de Alonso Chirino, médico de cámara de Juan II, descendiente del almirante de Castilla y del poeta Payo Gómez Chirino, y su madre doña María Varela, de la que tomó el apellido. Cuando contaba quince años de edad ingresó como doncel en la corte de Juan II; dos años más tarde lo era del príncipe Enrique, futuro Enrique IV, y es desde entonces cuando comienza su carrera «militar, cortesana y política de gran significación».

El año 1435 fue armado caballero, participando en el asedio de Huelma (Jaén). Por los años de 1437 y 1438 viajó por Francia y Bohemia, donde participó en la lucha contra los husitas, defendiendo contra los enemigos del rey de Castilla «su dignidad y preeminencia», siendo premiado por Juan II con el título de *mosén*; también se halló en el concilio de Basilea (Suiza). En años sucesivos, desde 1441, comienzan, podemos decir, sus actividades políticas, interviniendo en las luchas de la nobleza contra el privado don Álvaro de Luna. Entre los años 1441 y 1444 viajó a Francia, Dinamarca, Inglaterra y

Borgoña, regresando de nuevo a Francia; estos viajes tuvieron un carácter diplomático. En el año 1447 fue nombrado procurador en Cortes por Cuenca. En 1446 participó en la campaña de Enrique IV contra Granada, siendo herido en las proximidades de Marbella. En el año 1462 fue nombrado corregidor de Palencia, y en 1467, maestro sala de Enrique IV y alcaide del Puerto de Santa María, siendo en años sucesivos maestro sala del rey Fernando *el Católico* (1476) y del consejo real del citado monarca (1477). Desde el año 1480 hasta el 1488 continuó siendo alcaide del Puerto de Santa María, donde, parece ser, falleció en este último año.

Don Marcelino Menéndez Pelayo, al referirse a él, dice entre otras cosas: «Este aventurero político, en cuya vida andan mezcladas empresas de caballería andante con planes de arbitrista, fechorías de corsario...», aquí, digamos que Valera había escrito varias cartas a los Reyes Católicos sugiriéndoles el empleo de *medios marítimos* para la lucha contra el reino de Granada; incluso él, desde el Puerto de Santa María, mandó la flota del Estrecho; en cuanto a su hijo Charles (sic) fue un «notable marino y corsario».

El libro es por demás interesante dado el gran número de datos referentes a mosén Diego de Valera, de quien Olivier de la Marche, en sus *Memorias*, dice que era: «Pequeño y de escaso porte, pero de grande y noble valor, gracioso y cortés, y muy agradable á todos».

Notable escritor, justo es recordar algunas de sus obras: la *Crónica abreviada* o la *Valeriana*, como era conocida popularmente, fue un encargo de la reina Isabel, y es un resumen de la historia de España hasta el reinado de Juan II, y el *Memorial de diversas hazañas*, se refiere aquí al reinado de Enrique IV, continuándolo después en una nueva *Crónica*, con el reinado de los Reyes Católicos, que no terminó por su fallecimiento.

F.



DE MARCO, Miguel Ángel: **José María Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata**. Instituto de Historia Política Argentina. Rosario, 1996.

El destacado historiador argentino Miguel Ángel de Marco, secretario de la Academia Nacional de la Historia argentina, hispanista de bien probadas luces y prolífico autor de estudios y ensayos sobre política naval, nos ofrece en su último libro la biografía del jefe del Apostadero Naval de Montevideo en los días de la revolución de mayo, brigadier don José María de Salazar y al que tanto debe la Banda Oriental que conforma hoy la nación del Uruguay.

La trayectoria de Salazar está perfectamente contemplada y estudiada desde su ingreso en la Real Compañía de Guardiamarinas de Cartagena y hasta su muerte en Río de Janeiro, donde había desempeñado una comisión todavía muy confusa, pero que De Marco desentraña con agudeza y buen sentido.

Las páginas más interesantes de esta irreprochable biografía, se constriñen naturalmente al tiempo en que permaneció de comandante de la Marina en el Plata en los difíciles momentos de los enfrentamientos entre Buenos Aires y Montevideo; sus desacuerdos con Hidalgo de Cisneros; sus quejas contra Liniers y Ruiz Huidobro; el bloqueo del Río de la Plata y la insurrección de la campaña oriental tras el arribo del virrey Elio, episodios todos en los que Salazar alcanza un singular protagonismo y que contribuyen a afianzar su personalidad tan excelentemente estudiada por De Marco.

Libro directo, redactado con buena pluma y con pocas concesiones a la galería, exponente del buen quehacer de un historiador cuya investigación se mueve en los parámetros de la objetividad y el realismo. En mérito a todo ello, el libro obtuvo el Premio «Virgen del Carmen» del presente año.

J. C. P.

REVISTAS

REVISTA DE HISTORIA NAVAL: Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1997; 108 págs. 650 pts.

Es éste número 58 (año xv), correspondiente al tercer trimestre de este año; con el siguiente *Sumario*:

Nota Editorial, de su director, en la que, entre otras cosas, hace un breve resumen de los artículos publicados. Le siguen: *El catedrático Severo Catalina, ministro de Marina de buen recuerdo*, por don José Cervera Pery, director de esta revista; *Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española (siglo xvi)*, por don Eduardo Trueba, investigador naval, y don José Llavador, doctor en Historia; *Un aspecto militar de la religión romana: los ritos de purificación de la Marina de guerra* por don Sabino Perea Yébenes, doctor en Historia Antigua; *¿Quién decidió el desembarco del capitán Bayo en las Baleares?*, por don José Luis Infiesta Pérez, historiador; *Alusión histórica a la Virgen del Carmen como Patrona de navegantes (1623)*, por don Balbino Velasco Barión, Carmelita y doctor en Filosofía y Letras; *La Historia vivida*, por don José A. Lallemand Abella, capitán de corbeta (R. N.), se trata de una biografía del médico de la Armada don Alejandro Lallemand que, embarcado en el *Infanta María Teresa*, se halló en el combate de Santiago de Cuba.

Documento: relativo al «Proceso por la pérdida de La Habana (1762)», se halla en el Museo Naval de Madrid. *La Historia Marítima en el mundo*, por don José Antonio Ocampo Aneiros, da noticia de varios asuntos, entre éstos:

«España y Filipinas. Primer Centenario de la Emancipación», «Aulas del mar de Cartagena», «Premios *Virgen del Carmen* 1997» y «XV Semana de Estudios del Mar en Cádiz», «Convocatorias» de congresos y simposios; *Resen-siones*, de varios libros, por don Antonio de la Vega.

Acompañan al número gran cantidad de ilustraciones, casi todas en color.

F.



BOLETÍN INFORMATIVO PARA PERSONAL. Núm. 82, septiembre 1997.

Se incluye en este número una amplia reseña de la visita de S. A. R. el Príncipe de Asturias a la Flotilla, Base y Escuela de Submarinos el pasado 19 de junio con amplio soporte fotográfico, recogiendo impresiones personales del comandante de la Flotilla de Submarinos, así como del comandante y miembros de la dotación del submarino *Galerna*.

Además, salutación del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Antonio Moreno Barberá; el XXI Campeonato Nacional Militar de Judo, celebrado en marzo en la villa de Noya, en el que el equipo de la Armada se proclamó campeón nacional; «Forzosos a la ETEA», en el que el autor reseña la larga y fructífera vida de esta Escuela desde su creación en 1939 hasta su más reciente actividad; el Centro de Proceso de Datos (CPD) de la Zona Marítima del Mediterráneo; «La Flotilla de Aeronaves se va a la sierra de Grazalema»; «Guillermo González de Aledo Rittwagen, pintor náutico», cerrándose con un bello poema («La mujer y el mar») debido a la inspiración de su autora, Ana Calderón.

En resumen, un amplio temario informativo profusamente ilustrado con la calidad a que nos tiene acostumbrados esta revista que tan amplia acogida tiene.

G. Y.



EL SEXTANTE. Núm. 5, mayo-agosto 1997. Publicación del Grupo Filatélico Naval (República Argentina).

Bajo el título «El C-4, protagonista del primer Correo Submarino», el director de esta interesante revista, Carlos E. Rucci, dedica un artículo a esta curiosidad filatélica, extractado del que sobre este buque publicó la REVISTA GENERAL DE MARINA en su cuaderno de junio de 1996 para fijarse especialmente en el aspecto filatélico del primer correo submarino de que se tiene noticia, con la emisión de sellos a que dio origen.

Además, «Las nuevas fronteras marítimas», continuación del anterior, con reproducción de sellos alusivos de diversos países; «Matasellos de la Base Orcadas» (Orcadas del Sur); el «Cuarto, quinto y sexto viaje de Instrucción» de la fragata escuela ARA *Presidente Sarmiento*, con reproducción de sobres; «El pequeño crucero *Zenta* de la Marina Imperial Austríaca»; «Correspondencia Urgente y Muy Urgente»; «Los Barcos Museos», con sellos de diversos países dedicados a este tema; «El crucero liviano *Nürnberg*»; «Miscelánea»; «Sobres Interesantes»; entre otros.

Es de señalar el interés no sólo filatélico, sino también histórico de estos trabajos, por cuanto partiendo de su motivo original —sellos, matasellos, sobres y tarjetas postales— se aportan datos sobre historia naval de gran valor documental.

G. Y.



TRIBUNA DE ASTRONOMÍA. Núm. 144, noviembre 1997.

El contraste entre la pequeñez de las partículas elementales y la inmensidad del Universo hace que —los extremos se tocan— los secretos de la partícula más huidiza que ha encontrado la ciencia, el neutrino, pueda guardar las claves de algunos de los secretos que aún están sin desvelar tanto en la Astronomía como en la Física de las partículas. A este tema dedica este número un interesante artículo que nos expone algunos de los misterios en los que bucean los investigadores con el fin de averiguar la verdadera naturaleza de esta enigmática partícula, de cuyo esclarecimiento podrían resultar consecuencias tan importantes como la determinación de la densidad del Universo.

Otro meritorio trabajo estudia las posibilidades de las cámaras CCD (*Charged Coupled Devices*) al alcance de los aficionados y con posibilidades muy superiores a las cámaras fotográficas clásicas, que permiten muchos descubrimientos de asteroides por ellos.

Completan este número otros interesantes artículos y las habituales secciones «estrellas dobles», «efemérides», «cuerpos menores», «taller», «fotogalería», «cuenta atrás», «noticias», etc., así como el imprescindible «cielo en noviembre», de gran valor orientativo para el aficionado.

G. Y.



JANE'S DEFENCE WEEKLY. 27 de agosto.

Esta revista dedica su sección habitual «Country Briefing» a Polonia.

El artículo titulado «Submarine hunters, a Polish Navy priority» comienza

apuntando que dos nuevas clases de buques antisubmarinos y una nueva clase de cazaminas encabezan la lista de los proyectos de modernización de la Marina polaca. Se hace hincapié en la adquisición y modernización de buques de tamaño medio con mayor autonomía: esto significa un cambio de su área tradicional de operaciones bálticas adquiriendo cierta capacidad operativa fuera de área y dentro de una actuación en la OTAN todavía pendiente de definir.

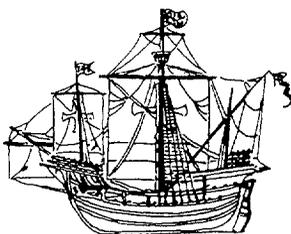
La modernización de la Marina polaca pretende realizarse dentro de las restricciones económicas actuales; la Marina recibe entre 5 y el 6 por ciento del presupuesto de defensa, y de éste dedica el 10 por ciento a modernización, pretendiendo incrementar esta cifra hasta el 15 por ciento en el 2000.

Una de las prioridades es la adquisición de misiles superficie-superficie para las corbetas tipo *Orkan*; además, Polonia pretende llegar a más de 20 ó 24 unidades, incluyendo la fragata *Kaszub* y otras once unidades anticuadas; en estos buques estarán las siete unidades de construcción nacional del tipo 620/II (basadas en la *Kaszub*) y las nuevas corbetas (600-800 tons) tipo 924, también de diseño polaco, y se prevé la construcción de un nuevo submarino antes del 2012.

La fuerza de medidas contra minas estará formada por unas veintisiete unidades en el 2012. Se incluyen cinco nuevos cazaminas tipo 257, tres dragaminas modernizados de la clase *Krogulec*, trece dragaminas de la clase *Goplo*, cuatro de la clase *Mamry* modernizados y dos dragaminas más. Se seguirá contando con una escudrilla de minadores clase *Lublin*.

En cuanto a la aviación naval, consiste actualmente en un total de noventa aeronaves de ala fija y helicópteros en los que se incluyen cazas *Mig-21*, helicópteros *Mi-14* L ASW, aviones SAR An-28 y An-2 y aviones de reconocimiento TS-11 *Iskra*. En el 2012 la fuerza SAR dependerá de la Marina y estará compuesta básicamente por helicópteros *Anakonda* y aviones An-28. Los cazas *Mig-21* serán reemplazados en esa fecha.

A. P. P.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA