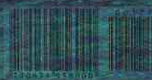


# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

ENERO-FEB. 2002



REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

FUNDADA EN 1877  
AÑO 2002  
ENERO-FEBR.  
TOMO 242



CARTA DEL DIRECTOR	3
CARTAS AL DIRECTOR	5

125 AÑOS DE REVISTA GENERAL DE MARINA

Capitán de navío Juan Génova Sotil	7
------------------------------------	---

TEMAS GENERALES

Dionisio García EL OPERATIVO NAVAL EN LA OPERACIÓN «LIBERTAD DURADERA»	11
Capitán de fragata José Martínez-Hidalgo y Terán EL BALANDRO DE CRUCERO/REGATA <i>BRIBÓN</i> EN LA XI. MEDALLA DEL SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA	21
Comandante de Intervención José María Cordero Aparicio LAS AUDITORIAS «NSIP» EN LA OTAN	29

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de navío Marcelino González Fernández X-35, AVIÓN DE COMBATE DEL FUTURO	35
Capitanes de corbeta José María Riola Rodríguez y Álvaro Guitart y del Prado EL EFECTO <i>SQUAT</i>	47
Vicealmirante Ricardo Álvarez Maldonado LA RUTA MARÍTIMA DEL NORTE: RUTA DEL SIGLO XXI	53
Contralmirante Ingeniero José Castro Luaces HABITABILIDAD	59

HISTORIAS DE LA MAR

José María Barceló-Fortuny LA <i>POLLENSA</i> , UNA LANCHAS EN EL EJÉRCITO DEL AIRE	67
Presidente de la Fundación 14 de Mayo Manuel Maestro EL SEGURO SE BAUTIZÓ CON AGUA DE MAR	77
Capitán de fragata Luis Mollá Ayuso EL <i>SAN TELMO</i> , UNA HISTORIA SIN FINAL	85
Claudio Álvarez Bianchi EL NAVÍO <i>ALGECIRAS</i>	91

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENTOS AÑOS...
EFEMÉRIDES
MISCELÁNEA
ANECDOTARIO MARINERO
CINE CON LA MAR DE FONDO
LA MAR EN LA FILATELIA
LEXICOGRAFÍA
GALERÍA DE CAPITANES GENERALES
MARINOGRAMA

Nuestra portada: La fragata *Álvaro de Bazán* (F-101) en sus pruebas de mar, diciembre 2001.  
(Foto: IZAR).

NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS



MINISTERIO  
DE DEFENSA

SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

*Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquéllos.*

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-02-053-4

---

### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5  
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.  
Librería *Moya*. Carretas, 29.  
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librería*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

---

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

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

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	2.475 ptas.	14,88 €
Unión Europea	3.256 ptas.	19,57 €
Otras naciones	3.355 ptas.	20,16 €

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14

Correo electrónico: [viaexclusivas@jet.es](mailto:viaexclusivas@jet.es)

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

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

Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: [a1regemar@ext.mdc.es](mailto:a1regemar@ext.mdc.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

El primer día de este año capicúa, mientras España se recuperaba de la añal resaca, la fragata *Extremadura* iniciaba una difícil y arriesgada operación de rescate de más de 250 inmigrantes ilegales abandonados a bordo de un destartado barco, en medio de un fuerte temporal, al sur de la isla de Creta. Es fama que los años capicúa son años de fortuna, y 2002 lo ha sido para esos naufragos salvados de una muerte segura gracias al valor y profesionalidad de la dotación de la *Extremadura*.

También en este año, el atractivo de los números redondos nos invita a recordar el V centenario del cuarto viaje de Colón, probablemente el más descubridor de los emprendidos por el ilustre navegante; el III centenario del nacimiento del riojano marqués de la Ensenada, el gran impulsor de la Real Armada y primer estadista de la España moderna; los 125 años de la fundación de nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA, decana de las publicaciones mensuales españolas y los 75 años de la botadura del *Juan Sebastián de Elcano*.

Además, es el año del euro. Sabido es que la moneda ha sido un medio de expresión artística y de difusión del legado histórico y cultural del estado o poder que la emite, pero en la serie de los siete billetes, para los doce países de la zona euro, no hay alusión alguna al papel que ha jugado la mar en la historia de esa docena de naciones, entre ellas España, Portugal, Grecia y Holanda, con gran acervo mariner y descubridor. Todos los billetes van ilustrados con puentes y edificios arquitectónicos de diferentes épocas y estilos. La imagen del euro es continental y barroqueña.

La peseta no se olvidó de la mar. Nació con la «Gloriosa», el único pronunciamiento en que intervino directamente la Marina, entre las muchas asonadas y revoluciones de nuestro convulso siglo XIX. Desde 1868 en que se estableció, se sucedieron todo tipo de regímenes políticos que, al emitir su moneda, ninguno olvidó la mar, ilustrándose muchos billetes con imágenes de Elcano y su vuelta al mundo, Álvaro de Bazán y Lepanto, Ensenada, Colón, Sorolla y sus cuadros marineros..., y el de mayor valor —10.000 pesetas— con el insigne Jorge Juan.



Mariano JUAN Y FERRAGUT



## A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, con tratamiento de texto Word o Word Perfect.** La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

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

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

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

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

# CARTAS AL DIRECTOR

## Vieja Foto (oficiales del Elcano)

En la página 608 del ejemplar de la REVISTA GENERAL DE MARINA, correspondiente al pasado mes de noviembre, hay una fotografía en la que aparecen trece oficiales del buque escuela Juan Sebastián de Elcano. Según reza en su pie, en ella están ausentes solamente tres de los que componían la



dotación de oficiales del buque en marzo de 1975. Pues bien, si la memoria no me falla, hay otros tres que tampoco aparecen en la instantánea: el teniente de máquinas Cabezas Parejo y los alféreces de navío Bagó Valldecabrés, que tristemente ya no se encuentra entre nosotros, y Alonso Barrios.—José C. Iglesias Bermúdez. Contralmirante. Madrid.

## La estética de la F-100 y buques multicasco

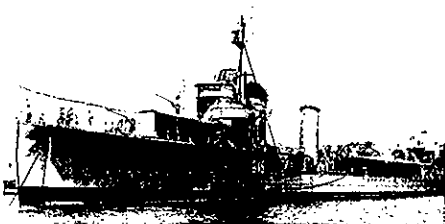
Unas líneas para efectuar una consulta o, en su caso, una mínima corrección al artículo publicado por el contralmirante ingeniero Castro Luaces, antiguo compañero de cuerpo por más, en la REVISTA de agosto-septiembre 2001. Expone el autor: «Es curioso que uno de los primeros buques de propulsión mecánica fuese un multicasco —“Charlotte Dundas”, 1802—, y ahora se trabaja con esa configuración como solución de futuro...». No recordaba que el Charlotte Dundas fuese multicasco, así que revisando archivos no he encontrado referencia alguna al tema (mi que, a modo de los submarinos, tuviese doble casco), así que considero que el autor ha escrito de memoria. Posiblemente se refiera al Demologos, que ha pasado a la historia como el primer buque de guerra a vapor del mundo. Fue construido por Fulton para defender la entrada del puerto de Nueva York durante la guerra (1812-14) de aquel país con Inglaterra. Terminado después de dicha guerra, en 1815, no fue utilizado. También se le

conoce con el nombre de Fulton The First. Fulton murió sin verlo terminado. Las características de este buque eran: 2.475 t de desplazamiento, 50 m de eslora y 18 m de manga. Montaba calderas tipo Wagon de Watt de cobre. La maquinaria, de 120 caballos, movía una rueda de paletas situada en el centro del buque formando dos cascos iguales, separados. En pruebas dio 6,3 nudos. Es evidente que con esta disposición la rueda de paletas quedaba protegida frente a los disparos enemigos. En uno de los cascos estaban las calderas y en el otro la maquinaria. Un dibujo puede consultarse en la obra Modern History of Warships, escrita por W. Horgaard, editada en 1929 (pág. 2). Por cierto que Fulton visitó, en Inglaterra el año 1802 —para aprender—, el Charlotte Dundas, diseñado por el escocés W. Symington.

En definitiva, director, una minucia en un excelente artículo, pero es que a uno que padece «el mal del vapor» desde 1963 y le gusta su historia, estas cosas las siente.—Antonio de la Vega. Sanlúcar de Barrameda.

## Destructor Almirante Miranda

Con respecto a la publicación en esta REVISTA GENERAL DE MARINA, en el número de noviembre de 2001, de un trabajo titulado Rememoranza de un destructor: el «Almirante Miranda», debo aclarar que en los «pies de foto» de algunas de las ilustraciones se me adjudica erróneamente una autoría que en realidad no me corresponde. Concretamente, la publicada en la página 578 es reproducción de una postal de la E. N. Bazán como parte de una colección editada con fines benéficos, y la que figura en la página 584 fue tomada en su día del libro La Armada Española, editada por la Asamblea de Capitanes de Yate. Lamentablemente, no puedo recordar el nombre del autor de las fotos insertadas en las páginas 577 y 583, respectivamente, aunque sí tengo la vaga idea de que fueron hechas por un fotógrafo de la ciudad de Sóller.—José M.º Barceló-Fortuny. Palma de Mallorca.



# REVISTA GENERAL DE MARINA

# 125 ANIVERSARIO 1877-2002



N el último cuarto del siglo XIX se produce en España un cambio radical en todos los órdenes. La Restauración abre un periodo de estabilidad y progreso que coincide con la segunda revolución industrial, que para la Marina supone novedades tan trascendentales como la imposición definitiva de la máquina de vapor para la propulsión y el empleo del acero en la construcción naval, que acaban con el imperio de la secular madera y la servidumbre eólica;

se introduce la energía eléctrica, instalándose el alumbrado así alimentado por primera vez en nuestros buques en 1877; se perfecciona la artillería rayada de retrocarga (todavía en 1874 se construyó en Inglaterra un acorazado armado con grandes cañones de avancarga), y aparece el torpedo automóvil, que tiene su primer éxito en combate el 26 de enero de 1878 en la guerra ruso-turca. Todo ello produce transformaciones radicales desde la maniobra y la táctica, ahora independizadas de los caprichos del viento, hasta la estrategia naval, subordinándose ésta a las estaciones de carboneo disponibles; sólo las comunicaciones navales —Guglielmo Marconi estaba aún en su primera infancia— se siguen haciendo aún durante mucho tiempo por banderas. Aunque el desarrollo industrial de España no estuvo a la altura de las circunstancias, ningún marino había vivido hasta entonces cambios tan profundos en menos tiempo de lo que dura la carrera de un oficial. Era evidentemente necesario y urgente el «reciclado» y puesta al día de los cuerpos de la Armada para asimilar tanta novedad.

Es entonces cuando el vicealmirante Juan Bautista Antequera, durante su segunda gestión como ministro de Marina (lo fue cuatro veces, «no a título de político, sino de marino inteligente y de patriota experimentado», según el marqués de Pílares), inspira la Real Orden de 23 de julio de 1877, que es la partida de nacimiento de nuestra REVISTA, con objeto de conseguir que «los

jefes y oficiales de los diferentes cuerpos de la Armada tengan noticia de cuantos adelantos y mejoras se introducen diariamente en los diversos ramos de la misma, y con el fin de facilitar a todos un medio de publicar y discutir sus propias ideas», y poco después, el 11 de septiembre, cuando ya se estaba distribuyendo el primer cuaderno, se dirige a las autoridades de la Armada expresándoles la voluntad del rey de que se manifieste a todos los jefes y oficiales la conveniencia de suscribirse y de estimularles «á contribuir por su parte á dar valor con sus trabajos á la mencionada REVISTA GENERAL DE MARINA». Fueron ellos, pues, quienes alimentaron el prestigio de la REVISTA desde su nacimiento, y no al contrario.

Transcurridos ciento veinticinco años sigue vigente el propósito que llevó a la creación de esta publicación. Verdad es que el crecimiento de la complejidad técnica abarca hoy campos antes ni siquiera sospechados, desde el extensísimo de las comunicaciones, que implica ya, entre otros ámbitos, al espacio exterior con los satélites artificiales, hasta el arma aérea, la misilística, la guerra electrónica, la telemática o el submarino, que comenzaba a gestarse entonces por el genio de Peral (ilustre colaborador, por cierto, de nuestra REVISTA) y hoy ya anaerobio... Ello supone que el conocimiento de aquellos «adelantos y mejoras» no pueda reflejarse ya de manera extensiva y profunda, limitándose a aspectos parciales menos especializados y más generales; esto, empero, abre camino a mayor diversificación de colaboraciones, que ya en no pocos casos proceden de otros orígenes no necesariamente pertenecientes a la Armada, y también la apertura a otros temas, no sólo los derivados de los grandes cambios del panorama estratégico, sino también los encaminados a la difusión de la cultura naval no exclusivamente técnica. Y otro tanto puede decirse de los lectores, que no se limitan a los profesionales de esta institución como inicialmente parecía esperarse.

Conforme a estos criterios es característica muy destacable de esta REVISTA en la actualidad la ausencia de colaboradores fijos: tan sólo su director —que no es necesariamente redactor— figura en plantilla; los demás actores son esporádicos, y espontáneos, con lo que se cumple aquella antigua condición de que sea «un medio de publicar y discutir sus propias ideas» sin tener que atenerse a directrices emanadas de instancias superiores, que, por otra parte, han variado desde la exclusividad del Estado Mayor de la Armada, que persiste, hasta, por mor de inexcusable centralización, la del Ministerio de Defensa, inexistente cuando se creó aquélla. Quizá le falte, pese a todo, un punto de debate y polémica que diera mayor viveza a algunas exposiciones.

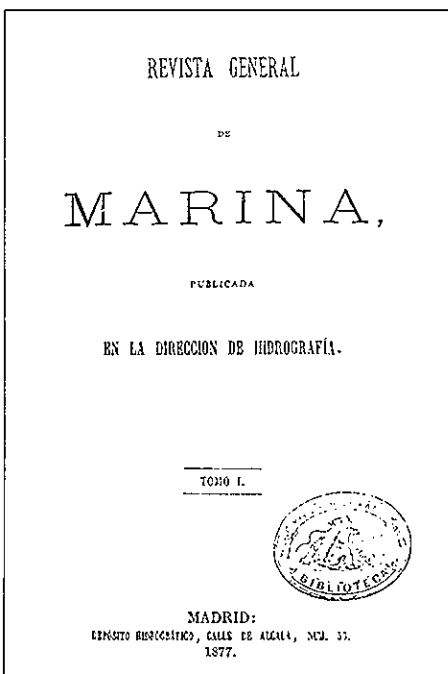
Con todo, el caso es que nuestra publicación ha resistido el paso del tiempo y se ha venido editando durante todo este siglo y cuarto sin más interrupción que la inevitable de nuestra última contienda civil, que obligó a su suspensión desde agosto de 1936 para reanudarse en octubre de 1940, aunque no han faltado momentos críticos que pusieron en peligro su subsistencia como una errónea interpretación de las incompatibilidades, que pudo haber



terminado, de no haberse disipado, con el estímulo para las colaboraciones (recuérdese que en los Estados Unidos, país paladín de la libertad de expresión, una orden presidencial de 1914 que prohibía escribir sobre problemas bélicos a los oficiales de la Armada y el Ejército silenció definitivamente a un tratadista tan prestigioso como Alfred T. Mahan). No sólo ha resistido, sino que, como es natural, ha mejorado su presentación de acuerdo con el progreso de la industria editorial, conservando el mismo formato a pesar de que no han faltado propuestas de «modernizarlo» a tenor de la moda imperante en otras, manteniéndose el de siempre por la indudable ventaja que tiene su homogeneidad para colecciones y bibliotecas.

En cuanto a su contenido, hoy prevalece el criterio de eludir las simples traducciones de artículos, tan frecuentes en los primeros tiempos, en favor de la mayor originalidad de la propia cosecha, sobre todo teniendo en cuenta que el nivel de conocimiento de lenguas extranjeras de nuestros lectores es actualmente más elevado, permitiéndoles el acceso directo a otras publicaciones en las diversas bibliotecas a su alcance. Para hacerse una idea de la gran variedad de temas expuestos desde su fundación, no hay más que echar una ojeada al índice: difícil es advertir alguno que no figure, aunque está pendiente una necesaria actualización que podría incluir el formato disquete.

Saludemos, pues, a nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA con la bella y añeja fórmula: «que la guarde Dios muchos años más».



Juan GÉNOVA SOTIL  
Director de la REVISTA GENERAL DE MARINA (1991-1997)



# EL OPERATIVO NAVAL EN LA OPERACIÓN «LIBERTAD DURADERA»

Dionisio GARCÍA  
Analista de Defensa



RAS los graves atentados ocurridos contra Nueva York y Washington el 11 de septiembre de 2001, la decisión del presidente de Estados Unidos, George W. Bush, fue firme a la hora de asegurar que se combatiría con todos los medios a su alcance tanto a los que habían llevado a cabo estas criminales acciones como a aquellos que los habían ayudado o protegido.

Desde un primer momento se sospechó que la autoría de estos atentados recaería en el multimillonario saudí Osama Ben Laden y su organización terrorista Al Qaeda (La Base), hecho que se vio confirmado posteriormente tras las investigaciones llevadas a cabo por las autoridades estadounidenses. Tras confirmarse dicha autoría, y después de recabar el apoyo de los aliados de la Alianza Atlántica, activando por primera vez en la historia en artículo V del Tratado del Atlántico Norte, Estados Unidos comenzó a reunir a sus fuerzas militares para asestar un primer golpe a dicha organización terrorista en lo que el presidente estadounidense ya avisó que sería una guerra larga.

## **Operación LIBERTAD DURADERA**

El primer golpe militar contra el terrorismo internacional sería dado en Afganistán, donde se tenía constancia cierta que estaba alojado Osama Ben Laden (siendo huésped del gobierno talibán) y tenía su organización varias bases de entrenamiento de terroristas. La puesta en marcha de la operación LIBERTAD DURADERA ocurrió antes de que tal operación fuera bautizada así y, conociendo la zona a atacar, se puso en marcha una rápida concentración de fuerzas en la zona, principalmente navales.

Al no disponer Afganistán de acceso al mar, era necesario para Estados Unidos obtener el permiso de los países vecinos para el sobrevuelo de su territorio, cosa que no fue fácil. Irán se negó rotundamente, mientras que Paquistán lo autorizó finalmente, pero a costa de mantener una inestabilidad interna creciente. Las ex repúblicas soviéticas de Uzbequistán y Tayiquistán se apres-



Recarga de un misil Tomahawk en un submarino clase *Trafalgar*, en Diego García, tras su uso en la operación LIBERTAD DURADERA.

taron a apoyar la operación, pero no acogiendo incursiones aéreas desde sus territorios. Estaba claro que era necesario un gran despliegue naval para llevar a cabo los ataques.

En la zona se contaba con la base situada en la isla británica de Diego García, en el océano Índico, que fue usada por los bombarderos pesados B-52 y B-1 (y en ocasiones para repostar por los B-2), pero las otras bases de la zona no estaban disponibles dado que Arabia Saudí no permitió su uso, y solamente en la etapa final de la campaña se usaron las bases de Kuwait, desde las que operaron principalmente los F-15E. La Marina americana tuvo que llevar el peso de toda la operación, no sólo para proporcionar el elemento aéreo para el ataque, sino para transportar a la mayor parte de las tropas susceptibles de ser empleadas en el interior de Afganistán.

### **Despliegue de la Marina norteamericana**

En el área de conflicto, se despliega habitualmente la V Flota de Estados Unidos, construida en torno a un portaaviones. En la zona, cuando se produjo el ataque del 11 de septiembre, se encontraba un grupo de combate formado en torno al portaaviones CVN-65 *Enterprise*, que contaba con el ala aérea embarcada n.º 8 (CVW-8), compuesta por dos escuadrones de cazas F-14

(VF-41 y 14), dos de F/A-18C (VFA 15 y 87), junto con otras unidades de EA-6B *Prowler*, E-2C *Hawkeye* y S-3B *Viking*, con un total de 75 aparatos. Navegando rumbo a la zona, y con el fin de sustituir al *Enterprise* que ya terminaba su despliegue, se encontraba el portaaviones CVN-70 *Carl Vinson* con el ala aérea embarcada n.º 11 (CVW-11) dotada de un escuadrón de F-14D *Bombardier* (VF-213), tres de F/A-18C (VFA-97, 22 y 94), con un total de 75 aparatos. Tras el desarrollo de los acontecimientos, se ordenó al *Enterprise* que permaneciera en la zona del mar Árabe junto al *Carl Vinson*.

Para reforzar las fuerzas en la zona, se ordenó, el 19 de septiembre, al grupo de combate del portaaviones CVN-71 *Theodore Roosevelt* zarpar desde Norfolk rumbo a la zona, llevando consigo el ala aérea embarcada n.º 1 (CVW-1), con idéntica composición a la CVW-11.

El 1 de octubre, una semana antes del inicio del ataque, se ordena reforzar el dispositivo en la zona mediante el envío del CV-63 *Kitty Hawk*, que, partiendo de su base en Yokosuka, en Japón, se dirige a la zona, aunque se cree que no llevó a la totalidad de su ala aérea embarcada (la CVW-5), ya que, como posteriormente se vio durante las operaciones, sirvió como plataforma para los helicópteros del mando de operaciones especiales, los MH-47 *Chinook*, MH-60 *Blackhawk* y MH-53. Un día después de zarpar el *Kitty Hawk*, le tocó el turno, también desde Japón, al grupo anfibio encabezado por el buque anfibio LHD 2 *Essex*, que llevaba en su interior a los *marines* de la 31.ª Unidad Expedicionaria de Marines (31 MEU). Junto al *Essex* partieron



Un crucero de la Marina norteamericana intercepta a un Dhow cerca de la flota aliada en el mar Árabe.



El crucero CG-54 *Antietam*.

dos LPD y varios buques logísticos y de aprovisionamiento, como el AOE 4 *Detroit*, así como su escolta de destructores y fragatas. Es decir, que la Marina de Estados Unidos reunió para el ataque contra Afganistán a cuatro grupos de batalla de portaaviones (CVBG-*carrier battle group*).

El día del ataque, el 7 de octubre de 2001, también se encontraba en posición en la zona una serie de buques británicos que, procedentes de Omán, donde estaban llevando a cabo los ejercicios SAIF SAREEA II, se unieron al dispositivo aliado encuadrados en la operación VERITAS, como denominaron los británicos a su contribución contra Afganistán. Entre los buques presentes en la zona se encontraba el portaaviones HMS *Illustrious*, el portahelicópteros HMS *Ocean* y el buque de asalto anfibio HMS *Fearless*, que contaban como escoltas al destructor HMS *Southampton* y la fragata HMS *Cornwal*, junto con varios buques auxiliares, como los *Sir Tristram*, *Sir Percivale*, *Fort Rosalie*, *Bayleaf*, *Brambleleaf* y *Fort Victoria*, así como varios submarinos.

### Comienza el ataque

- El ataque del día 7 de octubre, ocurrido a las 1825 horas (en España), tuvo lugar de modo muy similar a los llevados en su día contra Yugoslavia e Irak. Una salva de misiles de crucero Tomahawk contra los

objetivos más defendidos e importantes, seguida de ataques de bombarderos de largo alcance y cazabombarderos con base en porta-aviones.

- En estas primeras olas de ataques se lanzaron un total de 50 misiles Tomahawk, desde el crucero USS *Philippine Sea* (CG-58) y los destructores USS *John Paul Jones* (DDG-53), USS *O'Brien* y USS *McFaul*, así como desde los submarinos de la Marina británica HMS *Trafalgar*, HMS *Superb* y HMS *Intrepid*, así como desde otro submarino estadounidense no identificado. En estas primeras acometidas se atacaron principalmente puestos de defensa antiaérea (en Kabul, Kandahar, Mazar-i-Sharif, Herat, Shindand, Mokor y Jalalabad), centros de mando y control en Kabul, aeropuertos (Kabul, Mazar-i-Sharif, Herat, Shindand y Jalalabad) y campamentos terroristas en Kandahar y Jalalabad, así como alguna guarnición en el norte.
- Los Tomahawk TLAM-L utilizados en esta operación han sido, por parte de la Marina estadounidense, aquellos del bloque III C/D y probablemente los más nuevos del Bloque IV y el denominado Tactical Tomahawk, así como aquellos sometidos al programa TBIP. Poco tienen que ver estos nuevos modelos con los empleados durante la guerra del Golfo, ya que todos sus componentes han sido mejorados, tanto la cabeza de guerra como su sistema de guía. Estos últimos



El jefe de catapulta prepara el despegue de un A/F-18 desde el CVN-71 *Carl Vinson* durante la operación contra Afganistán.

modelos cuentan con guiado GPS y sistema de navegación inercial que los hace mucho más precisos que los anteriores modelos equipados con los sistemas TERCOM y DSMAP, basados en el seguimiento del terreno y en mapas preprogramados. El GPS permite un error circular muy pequeño y la posibilidad de programar una ruta de vuelo, así como alterarla durante el mismo. La precisión de los Tomahawk se ha visto demostrada al ser usados para atacar objetivos muy puntuales. Se han utilizado tanto cabezas convencionales como aquellas equipadas con dispersador de municiones para cubrir grandes áreas, como los campamentos de terroristas. No se ha informado de la tasa de acierto o error de los mismos, pero se tiene constancia, por imágenes de televisión, que al menos uno de los misiles no llegó a salir de su lanzador, provocando la quema de su combustible un pequeño incendio, que fue controlado, en el destructor *John Paul Jones*.

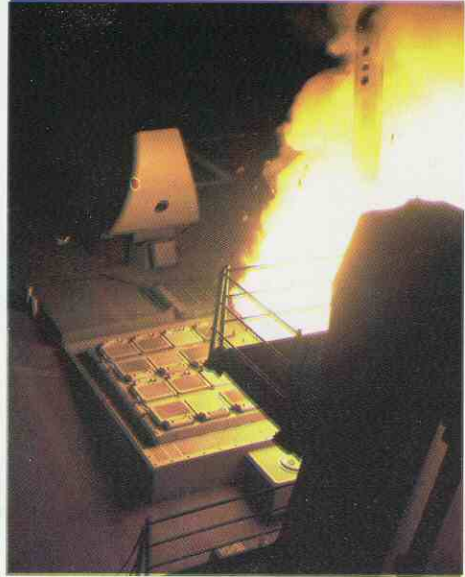
- Los submarinos británicos HMS *Intrepid* y HMS *Trafalgar* utilizaron los TLAM-L modelo C, adquiridos por la Marina británica a partir de noviembre de 1998 y ya utilizados durante la operación FUERZA ALIADA en el ataque a Yugoslavia. Los británicos lanzaron los Tomahawk durante la primera noche y, posteriormente, el día 13 de octubre.
- El ataque con misiles Tomahawk se prolongó durante todo el primer día, pero se repitió en días posteriores, a pesar de que la superioridad aérea fue conseguida en los primeros momentos y apenas había oposición antiaérea talibán. El día 8 de octubre se informó de nuevos lanzamientos de Tomahawk, y el día después se citó la cifra de 15 misiles utilizados. Es probable que, en días posteriores, se produjera algún otro lanzamiento, pero solamente está confirmado el de los británicos el día 13 de octubre.

Además, durante estas primeras incursiones, participaron 15 bombarderos con base en tierra y 25 aviones de ataque de la Marina norteamericana. Los bombarderos fueron los B-52H y B-1B de la 28<sup>th</sup> Air Expeditionary Wing (Ala Aérea Expedicionaria) estacionados en Diego García, así como seis B-2 de la 509<sup>th</sup> Bomb Wing (Ala de Bombardeo) de la base aérea de Whiteman, en Missouri (EE. UU.), desde la cual volaron sin escalas hasta Afganistán, cumpliendo misiones de hasta 44 horas, las más largas en toda la historia de la aviación. Algunos de ellos, tras atacar Afganistán, fueron reabastecidos en la isla de Diego García, sin ni siquiera parar los motores, para regresar de inmediato a su base.

Los aviones de la Marina norteamericana utilizados en toda la campaña fueron principalmente los A/F-18 escoltados en un primer momento por cazas F-14B *Tomcat* y aviones EA-6B *Prowler* de guerra electrónica. Es muy probable que en este primer ataque se utilizasen los *Bombcat*, aparatos de caza F-14 que en su versión D están adaptados como aviones de ataque. Igualmente, estos

aparatos, dotados de *pods* de reconocimiento, llevaron a cabo el reconocimiento post-ataque para la comprobación de daños causados por las bombas (*BDA-bomb damage assessment*) con el fin de reiterar los ataques contra el objetivo. No obstante, al cabo de los tres primeros días de ofensiva se confirmó, por parte de fuentes estadounidenses, que se habían logrado el 85 por 100 de los 31 objetivos previstos en un principio.

La tasa de utilización de la aviación embarcada no fue tampoco muy alta durante los primeros días, no pasando en muchas ocasiones de las 30 misiones en total, debido en gran parte a la amplia utilización que en esta campaña se ha realizado de los grandes bombarderos basados en tierra.



Disparo de un Tomahawk, el 7 de octubre, desde el destructor USS *John Paul Jones*.

## Nueva fase

El día 13 de octubre tuvo lugar un visible cambio en los objetivos a destruir, eliminándose los de tipo estratégico para centrarse más en aquellos tácticos, de apoyo a las tropas de la Alianza y destrucción de tropas talibanes sobre el terreno. La aviación embarcada continuó atacando dichos blancos, ya que no fue posible la utilización de aparatos tácticos con base en tierra hasta final de mes desde las bases en Diego García, Kuwait y otros lugares no desvelados.

Es de destacar que, a pesar de esta incesante actividad en los portaaviones, no se ha informado de ningún accidente operativo, lo que pone de manifiesto la alta tasa de operatividad alcanzada por los mismos y sus alas aéreas embarcadas. Para el control de toda esta actividad aérea en la flota se contaba con los aparatos AWACS de alerta temprana, proporcionados tanto por la Fuerza Aérea de Estados Unidos como por la Real Fuerza Aérea británica, uniéndose posteriormente para apoyar los ataques contra tropas terrestres un E-8 JSTARS de vigilancia del campo de batalla; igualmente, como apoyo a los cazabombarderos, aviones cisternas KC-10, KC-135 y británicos VC-10 reabastecieron en vuelo a los cazas navales.

La primera gran incursión terrestre de la que se tuvo noticia ocurrió el 19 de octubre sobre el aeropuerto y las cercanías de Kandahar. Unos





Un AV-8B aterriza en la cubierta del LHD-2 *Essex*.

200 hombres de las fuerzas especiales estadounidenses entraron en Afganistán a través de helicópteros y aparatos de transporte C-130 *Hércules*. Se cree que parte de los helicópteros, además de una base al sur de Pakistán, partieron directamente desde el portaaviones *Kitty Hawk*. Uno de los helicópteros MH-60 se perdió sobre territorio paquistaní, muriendo dos de sus ocupantes, mientras que otro MH-47 sufrió daños en el tren de aterrizaje.

La ofensiva final de las tropas de la Alianza del Norte a principios de noviembre coincidió, y no por casualidad, con el relevo de varios buques en la zona. El CVBG del portaaviones CVN-74 *John C. Stennis* sustituyó en la primera semana de noviembre al homólogo del *Enterprise*, que ya llevaba en la zona dos meses más de lo inicialmente previsto. Igualmente, el ARG (grupo anfibio disponible) que llevaba en su seno a la 31.ª Unidad Expedicionaria de *Marines*, fue sustituido por otros dos grupos con hombres de refresco constituidos entorno a los buques anfibios LHA-5 *Peleliu* y LHD-5 *Bataan*, que llevaban en el interior de sus navíos a las 15.ª y 26.ª unidades expedicionarias de *marines*. Apoyando a estas unidades, vinieron varios escuadrones de ataque equipados con aviones AV-8B *Harrier II*, y otros de helicópteros con AH-1W *Supercobra* de ataque y CH-46 *Sea Knight* y Bell 212 de transporte.

Los ataques de la aviación embarcada continuaron apoyando a las tropas de la Alianza del Norte en su fulgurante avance por el país, que se inició con la toma, el día 12 de noviembre, de la ciudad de Mazar-i-Sharif, y que al día

siguiente fue continuado con la ocupación de Herat y de la misma capital, Kabul. Reducidos prácticamente a sus reductos de Kunduz, en el norte, y Kandahar, en el sur, los talibanes fueron sometidos a reiterados ataques por parte de la aviación terrestre y naval.

El potencial de despliegue de las unidades anfibas de *marines*, se pudo comprobar el día 26 de noviembre, cuando, tras muchos debates y desmentidos oficiales, las primeras unidades de *marines* desembarcaron mediante helicópteros y aviones de transporte en el aeropuerto de Dolangui, situado a unos 80 kilómetros al sur de Kandahar, ciudad convertida, tras la rendición unos días antes de Kunduz, en el último bastión de resistencia talibán. Efectivos cifrados según las primeras e imprecisas estimaciones entre 1.500 y 2.000 hombres pertenecientes a las 15.<sup>a</sup> y 26.<sup>a</sup> unidades expedicionarias de *marines* fueron transportados, bien

desde el sur de Pakistán, o desde los propios buques en el mar Arábigo, mediante helicópteros de transporte B-212, CH-53 y CH-46, y con apoyo inmediato de los helicópteros de ataque *Supercobra*. Estas tropas establecieron una cabeza de puente, reforzada rápidamente con la llegada de aviones de transporte C-130 y C-17, que trajeron vehículos ligeros y blindados LAV con el fin de reforzar la defensa de la zona. A la hora de escribir este artículo, se habían consolidado las posiciones en torno a la base y las tropas se disponían a avanzar hacia Kandahar.



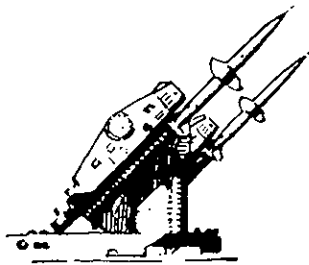
Cazas F-14 *Tomcat* sobre el portaaviones *John C. Stennis*.

## El papel de la Marina

La actuación de las unidades navales estadounidenses, tanto de sus grupos de combate de portaaviones como de sus unidades anfibas, ha demostrado el porqué se basa en ellas la estrategia de proyección de poder elaborada por Washington. La capacidad de concentrar en pocos días a cuatro CVBG y dos ARG y de poder hacer uso de su potencial, es sin duda la muestra palpable de

que, hoy por hoy, gracias a la Marina norteamericana y los *marines*, solamente Estados Unidos dispone de una capacidad de despliegue global en el mundo.

Igualmente, el uso de los misiles de crucero Tomahawk ha confirmado lo que en su día ya anunciamos en estas páginas (noviembre 1999) acerca de la nueva «diplomacia del Tomahawk», dando este proyectil una capacidad casi global de represalia a Estados Unidos, con muy corto tiempo de preaviso. Aunque Afganistán es un país sin salida al mar, de nuevo ha sido el poder marítimo el que ha permitido a Estados Unidos llevar a cabo su política de seguridad. Las lecciones arrastradas de esta campaña aún deben de ser analizadas y tratadas, y servirán, a buen seguro, para marcar las tendencias de la estrategia, no ya solamente naval, sino global, del siglo XXI.



# EL BALANDRO DE CRUCERO/ REGATA BRIBÓN EN LA XL MEDALLA DEL SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

José María MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN

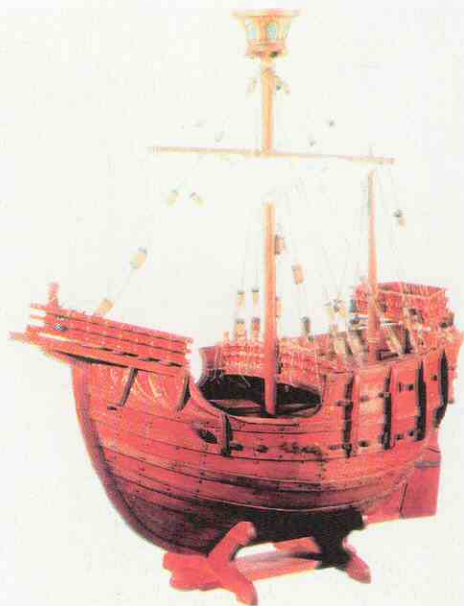


ENTRE las ideas surgidas en el seno del comité fundador del Salón Náutico Internacional de Barcelona figuró el acuñar una medalla conmemorativa de cada certamen con la imagen de un buque o embarcación española de historial destacado, para ir formando una colección iconográfica ordenada por las fechas de construcción, salvo algunas excepciones.

Se comenzó en 1963 con el modelo de la nao o coca de *Mataró*, pieza singularísima por ser la más antigua del mundo occidental, dejando aparte los modelos hallados en tumbas faraónicas.

La coca catalana, datada en 1450, aproximadamente, puede considerarse en ese punto histórico en que se funden las construcciones del norte de Europa con las del Mediterráneo, que darán lugar a las naves atlánticas, portuguesas y españolas que se adentraron en el océano en misiones de descubrimiento, exploración y colonización. Allá por el 1947 conocí a un periodista barcelonés llamado Carvajal que iba a la comandancia de Marina en busca de noticias para la página «de marítimas», quien me aseguró haber visto por entonces el modelo en Barcelona en manos de un anticuario que trataba de venderlo sin lograrlo. Salió el modelo de España fraudulentamente y en Europa no interesó a nadie o nadie quiso pagar lo que pedían y se lo llevaron al otro lado del Atlántico, concretamente a Nueva York.

Aquí, en 1929, se subastó en las conocidas Galerías Reinhart de la Quinta Avenida, pero nadie quiso comprarlo; luego, de nuevo en Munich, lo adquirió el holandés Van Beunigen, que lo dejó en depósito en el Museo Marítimo Prins Hendrik, y más tarde vendieron los herederos, pero el pecado original de la salida sigue y sigue. En mi época de director del Museo Marítimo de Barcelona, aprovechando una visita del director general de Bellas Artes, le expuse



La nao de *Mataró*. Réplica del modelo original en el Museo Marítimo de Rotterdam, ejecutada por Javier Pastor por encargo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, y con destino al Museo Marítimo de Barcelona, al que fue entregada durante la celebración del centenario de la cámara.

celebraba el campeonato de España, uniéndosele los cincuenta pies extranjeros, y el *Bribón*, continuando su racha triunfadora, se impuso para llevarse tres roscos en cuatro mangas.

La medalla elegida para el Salón Náutico de este año tiene como motivo la embarcación histórica, tanto por sus hechos como por su valor didáctico para los aficionados al noble deporte de la vela y estudio de las características que hacen veloz a un velero, como la eslora en flotación («Dame quilla y te daré millas», decían los antiguos).

La eslora en flotación es un factor potencial de la velocidad de un barco, pero, cuidado, se deben vigilar para ser engullidos por los factores negativos, como el peso de la construcción, el embolsado del velamen, las formas de la carena y los centros vélicos parciales y el total (posición y superficie).

Para cumplir el deseo del cliente de tener un barco más rápido que aquellos con los que compita más a menudo, se optó por hacer un barco algo mayor, de modo que su velocidad sea superior a la de los rivales, pese a la penalidad.

el caso y me dijo que durante cien años podía pedirse la devolución de una pieza de valor histórico y documental enviada al extranjero de contrabando. Por la vía reglamentaria cursé la petición, que quedó detenida en la primera etapa del camino, y me dí cuenta que nadie quería gastarse el dinero en cosas tan raras.

La medalla del Salón Náutico del pasado año 2001 es el balandro de crucero/regata *Bribón*, de José Cusí, y que suele patronear S. M. el Rey Don Juan Carlos I. El *Bribón* es un proyecto del mundialmente famoso Bruce Farr, construido en Nueva Zelanda, y llevado luego a Italia, en junio del año 2000. En punta Ala (Italia), en el campeonato europeo de IMS, sorprendió en las siete mangas corridas al llevarse dos roscos y dos segundos puestos.

Al cabo de dos semanas, el *Bribón* estaba en España, en Castellón de la Plana, para adjudicarse cuatro roscos en las cinco mangas. Y una semana después fue a Valencia, donde se



La bañera y la cubierta con el timonel y el mástil con los paneles informativos.

Se dice que el Rey Don Juan Carlos, refiriéndose al *Bribón*, dijo: «Este barco nos parece rápido, pero a nuestros rivales les parecerá demasiado rápido». Esto sucedía en las regatas antes mencionadas.

El dominio del reglamento y el ingenio del diseñador se hacen patentes en numerosos detalles, buscando siempre sumar puntos positivos y eludir penalizaciones.

Es un arte muy meticuloso el de diseñador de yates de alta competición, y lo que parecen detalles mínimos, resulta que tienen un valor decisivo en las clasificaciones.

Sobre el dimensionamiento del aparejo, se puede comentar que el génova del plano tiene una superficie algo superior a la mitad de la vela mayor y en cambio el balón o espí es casi el doble de la superficie de la vela mayor. La botavara es de una maniobra muy sencilla, y por avante la embarcación es casi autovirante. También lleva dos foques, uno muy grande, que no figuran en el plano.

El ingeniero Farr ha proyectado el *Bribón* para que resulte algo mayor al del promedio de la flota con que regatea y así ganarles en andar, para que no lo puedan envolver, o por lo menos les resulte difícil.

En cuanto a fórmulas de medición, ha desaparecido la pesadilla con la elaborada por el capitán Moffat:  $velocidad = 1,4 \sqrt{ef}$ , en pies (*ef*: eslora en flotación).



Anverso y reverso de la medalla del XL Sal3n N3utico Internacional de Barcelona.

La f3rmula del ROC, introducida hacia 1950 en el Real Club N3utico de Barcelona, acab3 con las disputas por la famosa f3rmula del capit3n Moffat, que no serva ya para embarcaciones muy sofisticadas que se iban introduciendo con el progreso de la arquitectura naval y que contin3a con un impulso ardoroso.

El c3lculo del *rating* y de los tiempos compensados fue m3s justo y disminuy3 los problemas a la hora de establecer la clasificaci3n.



Casi toda la tripulaci3n a la banda para aguantar la escora.



La arrancada que se advierte en la amura del *Bribón* es buena prueba de la ligereza de este balandro de crucero/regata.

En resumen, el trabajo de diseñador ha consistido, en buena parte, en aprovechar todas las posibles bonificaciones y huir de todo cuanto pueda suponerle penalización, para que el resultado final sea sumar puntos que le lleven a la cabeza de la tabla de clasificación, gracias a un plano de velamen algo mayor que el propio de los cuarenta pies, menor calado y mayor volumen de la quilla, todo de acuerdo con la fórmula de la IMS, que es la aplicada actualmente. Con la nueva normativa para 2002, los dos grupos de IMS, A y B, pasaron a ser IMS 500 y 600.

### Datos del *Bribón*

- Propietario: José Cusí. (Se dice propietario y no armador, porque esta voz es propia de la marina mercante y de pesca).
- Proyecto: Bruce Farr.
- Constructor: Cookson.
- Eslora total: 16,084 m.
- Manga: 4,154 m.
- Calado: 3,24 m.
- Desplazamiento: 6.429 kg.



- Aparejo: Fraccionado 83 por 100.
- Mástil (con tres crucetas): Carbono, Southern Masts.
- Mecánica de maniobra: Leuwmar y Harken.
- Velamen: 3 DL, North Sails.
- Mayor: 107,62 m<sup>2</sup>.
- Génova: 9,04 m<sup>2</sup> (y dos foques para envergar al estay de proa).
- Balón o espí: 190,92 m<sup>2</sup>.

### Aparatos de navegación y elementos mecánicos de maniobra

En el equipo informático cuenta con un Hércules 2000 de B&G, con un procesador adicional WTP. Su gran potencia le permite captar 100 informaciones por segundo, frente a las dos del Hércules corriente.

Otra novedad es un aparato que sustituye a los clinómetros para las indicaciones de balances y cabezadas, que son estabilizadas antes de pasar a los carteles informativos. De estos carteles hay seis en el palo, agrupados en colores diferentes, en grupos de tres pares para distinguir usuarios: rojo para

timonel, blanco para el navegante, amarillo para los *trimers* (anglicismo usado también por los submarinistas). Los datos aquí son carga y presión de estay y otro de multifunción a popa.

El navegante tiene un ordenador potente con base de datos y un navegador GPS de Furuno y una radio VHF; y por último hay que citar entre lo principal el piloto automático de sector B&G hidráulico.



Majestuoso aspecto con el balón portando casi sin viento.

### Los 14 del Bribón

A bordo del *Bribón*, de capitán a paje, como suele decirse, van catorce hombres doctos en navegación y maniobra, además de las cualidades de valor y temple sereno, tan valiosas en los momentos de alto riesgo que de pronto pueden presentarse en la mar... A bordo del *Bribón*, que por su aparejo de mayor y foque cabe clasificar de

balandro de crucero/regata, según la fórmula IMS en que está registrado.

Comencemos por los que gobiernan la embarcación: los dos timoneros, que son S. M. el Rey Don Juan Carlos, si va a bordo, y José Cusí, el propietario del yate; tres en la dura faena del «trimaje»; dos a los *winch*es o cabrestantes de amplia base para la robustez necesaria en las faenas de cazado con viento duro; dos a proa a otros *winch*es; uno en la maniobra de la driza del palo; uno en la maniobra de la driza mayor; dos a proa; uno en el manejo de las burdas, y un táctico, trabajo muy delicado y que de sus rápidas y acertadas maniobras puede depender la clasificación.

En 27 años José Cusí ha tenido una flota de 12 balandros de competición. Los tres primeros fueron de madera y llevaron el nombre de *Bribón*, como los que les siguieron, ya todos de fibra, al igual que los tres construidos en Auckland (Nueva Zelanda), donde también lo fue el último. Esta flota tiene veintisiete años de antigüedad. El primero era un *Half Ton* (Media Tonelada); el segundo, *One Ton* (Una Tonelada); el tercero, *Two Ton* (Dos Toneladas); los restantes de 45 a 53 pies, y así la flota fue creciendo, y en los citados veintisiete años; el actual *Bribón* alcanzó las dimensiones y las características ya reseñadas.

La presencia del *Bribón* ha venido a dar mayor realce a este periodo brillante que está atravesando la vela española y que es uno de los caminos del fomento de la cultura marítima de los españoles, despertando en ellos el amor a la mar, obligado por las condiciones excepcionalmente marítimas y porque en ellas está la grandeza y la prosperidad de este entrañable país nuestro.

La medalla de este Salón Náutico de 2001 es la bella estampa del yate *Bribón*, y se ofrece con todo respeto a S. M. el Rey Don Juan Carlos I al cumplirse felizmente para todos las bodas de plata de su Coronación.



El *Bribón* es muy bolinero, y con viento flojo arranca bien.



Toma de un *Harrier* en el portaaviones *Príncipe de Asturias*. (Foto: E. C. Rodríguez Toral).

# LAS AUDITORÍAS «NSIP» EN LA OTAN

José María CORDERO APARICIO  
Comandante del Cuerpo Militar de Intervención

## Introducción



N el mes de noviembre de 2000 y en el mes de junio de 2001 tuvo lugar la primera auditoría que se realiza a las Fuerzas Armadas españolas dentro del ámbito del Programa OTAN de Inversiones en Seguridad (NATO Security Investment Programme), conocido en sus siglas inglesas como programa NSIP. En la auditoría se examinaron los diversos documentos que justificaron el importe que España había percibido en su día con motivo de la adquisición,

transporte, destrucción y reparación de Equipo Limitado por el Tratado (Treaty Limited Equipment) de Fuerzas Convencionales en Europa (Conventional Forces in Europe), llamado programa CFE/TLE.

En octubre de 2001 le correspondió pasar una auditoría al Cuartel General Suroccidental de la OTAN (Joint Headquarters Southwest) en Retamares (Madrid), y no se emitirá el Certificado Final de Aceptación Financiera (Certificate of Final Financial Acceptance), denominado COFFA, hasta que se efectúe la auditoría final. Asimismo, existen proyectos en instalaciones de vigilancia y control que el Tribunal de Cuentas de la OTAN (International Board of Auditors for NATO, IBAN) prevé auditar en un futuro próximo todavía no determinado.

De este modo las Fuerzas Armadas españolas comienzan a recibir auditorías del IBAN, lo cual será una práctica habitual en la medida que se vayan terminando los proyectos que hayan sido aprobados por el Comité de Infraestructura de la OTAN (Infrastructure Committee). En el presente artículo se pretende comentar algunas siglas (NSIP, COFFA, IBAN, etc.), que ya conocen muchos miembros de nuestra Armada y ejércitos, con el fin de darles todavía una mayor difusión.

## El Tribunal de Cuentas de la OTAN

El Tribunal de Cuentas de la OTAN (International Board of Auditors) está compuesto por seis miembros nombrados por el Consejo Atlántico entre los

candidatos designados por los países miembros y por un periodo de cuatro años. En septiembre de 2001 los miembros procedían de Italia, Francia, España, Alemania, Grecia y Luxemburgo.

El artículo 13 de la Carta del Tribunal de Cuentas de la OTAN dispone que la misión esencial del tribunal consiste en hacer verificaciones necesarias que permitan al Consejo del Atlántico Norte, y a través de sus representantes permanentes, a los gobiernos de los países miembros asegurarse de que los fondos comunes han sido empleados regularmente y para los fines que fueron autorizados.

Para el ejercicio de la misión así definida, el artículo 14 de la carta establece que el IBAN se encarga de comprobar, según las modalidades que estime más eficaces, que los gastos incurridos por los organismos de la OTAN o por los países miembros en sus proyectos de infraestructura se encuentren dentro de los límites de las autorizaciones materiales y financieras acordadas. Cuando sea apropiado, el IBAN consultará con las instituciones nacionales de auditoría de los países miembros para coordinar el ejercicio de las responsabilidades respectivas en materia de verificación.

El artículo 15 de la carta señala que el IBAN comprueba que las operaciones de los organismos de la OTAN son conformes a la reglamentación en vigor, así como a los criterios de eficiencia y eficacia.

En fin, el artículo 16 se refiere concretamente a que los gastos incurridos por los países miembros en trabajos comunes de infraestructura NSIP han de ser auditados por el Tribunal de Cuentas de la OTAN en el marco de la legislación y reglamentación nacional aplicables, tales como: a) las referentes a la concurrencia internacional de los contratos; b) las que determinen las decisiones del Consejo Atlántico al aprobar los proyectos de infraestructura y de acuerdo a los términos establecidos en los contratos para su ejecución; c) lo más económicamente posible, y d) sin cargar a los fondos comunes los gastos que superen a los autorizados por los órganos competentes.

## **El Programa OTAN de Inversiones en Seguridad**

El Consejo del Atlántico Norte creó en 1951 el Programa OTAN de Inversiones en Seguridad (NSIP), que se llamó hasta 1994 Programa de Infraestructura, para construir instalaciones que satisficieran sus necesidades militares. Las naciones de la OTAN comparten el coste del programa de acuerdo con unas fórmulas expresadas en porcentajes.

La OTAN ha definido cuáles son las infraestructuras comunes que pueden ser financiadas con el programa NSIP:

- Edificios o instalaciones fijas, o elementos no fijos, que tengan por fin satisfacer las mismas necesidades operacionales.

- Edificios o instalaciones esenciales para el entrenamiento de las fuerzas de la OTAN o para la ejecución de los planes operacionales de la OTAN.
- Edificios o instalaciones que tengan un grado suficiente de interés o uso común.

En consecuencia, la definición se refiere a edificios e instalaciones, aunque no se limita a las estructuras fijas. Además, las instalaciones que financia el NSIP incluyen las comunicaciones y sistemas informáticos.

Asimismo, las naciones tiene la flexibilidad de financiar proyectos que no cumplan estrictamente la definición de infraestructura común. En estos casos, las naciones pueden decidir que un proyecto sea apto para financiación con NSIP cuando:

- 1) Se pueda financiar convenientemente mediante los procedimientos de infraestructura.
- 2) Se trate de proyectos muy afines a los de infraestructura común.

El Programa de Equipamiento Limitado por el Tratado (TLE) ilustra la flexibilidad de la OTAN para financiar proyectos con el NSIP. La OTAN gastó el equivalente a 9.600 millones de pesetas en fondos NSIP para pagar la reparación y transferencia de carros de combate y vehículos acorazados de transporte de personal de unos países de la OTAN a otros, así como para la destrucción del material obsoleto. Este trabajo estaba claramente fuera de la definición de infraestructura común. Sin embargo, la OTAN decidió financiar esas actividades con el NSIP por considerarla del mayor interés para la Alianza.

En el año 2000 el importe auditado por el IBAN para el programa NSIP de toda la OTAN fue de unos 77.000 millones de pesetas. Los países en los que más fondos se auditaron fueron los siguientes: Grecia (13.480 millones de pesetas), Turquía (12.830), Alemania (11.532), Gran Bretaña (10.965), Italia (7.900) y Noruega (7.235).

### Los paquetes de capacidad

Como acabamos de mencionar, hasta finales de 1993 la OTAN denominaba Programa de Infraestructuras al NSIP. Hasta entonces, los proyectos de dicho programa se autorizaban individualmente. En 1994 se sustituyó por el método de los paquetes de capacidad (*capability package*), que enlazaba mejor los proyectos individuales con las necesidades militares específicas.

Los mandos supremos de la OTAN (*major NATO commands*) proponen los paquetes de capacidad que determinan cuáles son las necesidades que

satisfacen un misión militar específica. Los paquetes identifican los activos existentes ya disponibles en el inventario de la OTAN que satisfagan esas necesidades, así como los recursos deficitarios. El inventario incluye tanto los activos nacionales como los de la OTAN de los que se pudiera disponer para enfrentarse a una amenaza concreta.

Mientras que en el pasado la OTAN financiaba generalmente los proyectos de forma individual, un paquete de capacidad puede contener muchos proyectos interrelacionados, incluidos los que deberían financiarse nacionalmente. Cuando no se dispone de los bienes necesarios, los paquetes de capacidad pueden incluir propuestas de financiación NATO o nacional. Además de identificar los principales activos necesarios, los paquetes también determinan los recursos operacionales y de entretenimiento necesarios para el mantenimiento de una capacidad determinada.

### **La nación huésped**

La nación donde se realiza el proyecto se le denomina generalmente nación huésped (*host nation*). La nación huésped es responsable de la planificación y diseño del proyecto, de la adjudicación de los contratos, de la supervisión de su construcción o desarrollo, del pago de las facturas y de la teneduría de cuentas.

La nación huésped a veces es diferente de la nación usuaria (*user nation*). Por ejemplo, Alemania ha sido a menudo la nación huésped en la construcción de instalaciones para las fuerzas militares de Canadá, Estados Unidos y Gran Bretaña (naciones usuarias) estacionadas en su territorio.

A veces, especialmente en el caso de sistemas de telecomunicaciones e informáticos, una agencia de la OTAN sirve como nación huésped.

### **Estimación del coste del proyecto**

La nación huésped prepara unas estimaciones detalladas para cada proyecto propuesto con financiación NSIP. A la estimación se le llama Estimación de Coste Tipo B (*Type B Cost Estimate*, TBCE), excepto cuando la nación huésped prefinancia el proyecto. En este supuesto, la nación huésped ha pagado los costes del proyecto con la esperanza de que la OTAN posteriormente autorice la financiación NSIP. En este caso de proyecto prefinanciado, la nación huésped prepara una Estimación de Coste Tipo C (*Type C Cost Estimate*, TCCE).

El Comité de Infraestructura (*Infrastructure Committee*) autoriza el alcance técnico y financiación de los proyectos. El Comité lo componen representantes de todas las naciones de la OTAN.

El Comité de Infraestructura está apoyado por la Dirección de Inversiones en Seguridad (NATO Security Investment Directorate), que examina los TBCEs y TCCEs. Esta dirección la componen ingenieros especializados en diversas áreas técnicas. Los ingenieros revisan las estimaciones de los costes si son conformes con los criterios estándares técnicos de la OTAN para el tipo de instalación construida. De igual modo, los ingenieros revisan si las estimaciones son razonables. Por su parte, los mandos supremos de la OTAN confirman que el proyecto cumple con el mínimo militar exigido (*minimum military requirement*, MMR).

### **El Informe financiero semianual**

El informe financiero (*financial report*) se prepara semestralmente por las naciones huéspedes junto con el personal financiero de la Dirección NSIP a los que también se les conoce por el nombre de IS (International Staff). Este informe muestra la situación financiera de cada proyecto: coste programado, última estimación del coste, autorizaciones, previsiones de gastos, gastos reales e importes certificados por el IBAN.

El IS revisa y publica el Informe Financiero semianual y prepara trimestralmente las hojas de pago (*paysheets*). Las hojas de pago muestran las contribuciones que cada nación ha de pagar o recibir de las otras naciones. El Comité de Infraestructura aprueba el Informe Financiero semianual y las hojas de pago trimestrales.

La OTAN no tiene una caja para el NSIP y no hace pagos directos a las naciones huéspedes. Las naciones pagan sus contribuciones trimestrales a través de la compensación multilateral. Los importes deudores o acreedores de otras naciones se obtienen directamente de las hojas de pago trimestrales. El IS calcula las cantidades en base a los gastos reales y previstos que han informado las naciones en el informe financiero. El IS también aconseja a las naciones sobre a quién van a pagar o de quién van a recibir cobros. Después de esto, depende de cada nación llevar a cabo el mecanismo de los pagos.

### **La aceptación técnica de los proyectos**

Antes de los seis meses de terminación del proyecto, las naciones huéspedes deberán someter a la OTAN un inventario de los trabajos realizados y una petición de inspección técnica. Basado en el inventario de la nación huésped, un equipo inspector conjunto (*joint inspection team*) efectúa la Inspección Conjunta de Aceptación Final (Joint Final Acceptance Inspection, JFAI) del proyecto. El equipo lo componen generalmente representantes de la nación huésped, nación usuaria, mando supremo militar y mandos subordinados y del IS.



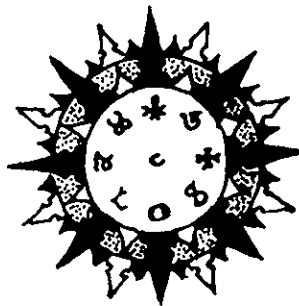
El equipo determina si los trabajos del proyecto son:

- a) de conformidad con el inventario preparado por la nación huésped;
- b) de conformidad con las buenas prácticas de ingeniería;
- c) de acuerdo con la autorización del Comité de Infraestructura, y
- d) aceptable desde un punto de vista militar de la OTAN.

La OTAN a menudo obvia la inspección física cuando se trata de instalaciones pequeñas. En este caso, el IS revisa en el Cuartel General de Bruselas el inventario de la nación huésped y prepara el informe JFAI (JFAI report). El IS somete el informe JFAI para la aprobación del Comité de Infraestructura. Al aprobarse este informe, el comité acepta formalmente los trabajos en el inventario de la OTAN.

### El Certificado Final de Aceptación Financiera

El Tribunal de Cuentas de la OTAN emite un Certificado Final de Aceptación Financiera (Certificate of Final Financial Acceptance, COFFA) para los proyectos que el Comité de Infraestructura ha aceptado, y cuando se han solventado todas las salvedades que el IBAN ha señalado en sus notas de observaciones (*letter of observations*), la COFFA descarga a las naciones huéspedes de la necesidad de seguir contabilizando los fondos autorizados. Una vez que el Tribunal emite una COFFA, el proyecto queda oficialmente cerrado.



# TEMAS PROFESIONALES



## X-35, AVIÓN DE COMBATE DEL FUTURO

### EL MAYOR CONTRATO DE LA HISTORIA

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



#### Un nuevo avión de combate



OS Estados Unidos iniciaron hace tiempo un nuevo programa para construir un avión de combate que sustituya, a partir de finales de la presente década, a muchos de los aviones de sus Fuerzas Armadas actualmente operativos. Será el futuro avión de combate conjunto —*Joint Strike Fighter* (JSF)—, supersónico, multipropósito y multiservicio. Un avión de nueva generación que incluya todos los avances tecnológicos del momento, que opere desde diferentes plataformas y en todo tipo de misiones, y que con ciertas variaciones pueda ser utilizado por la

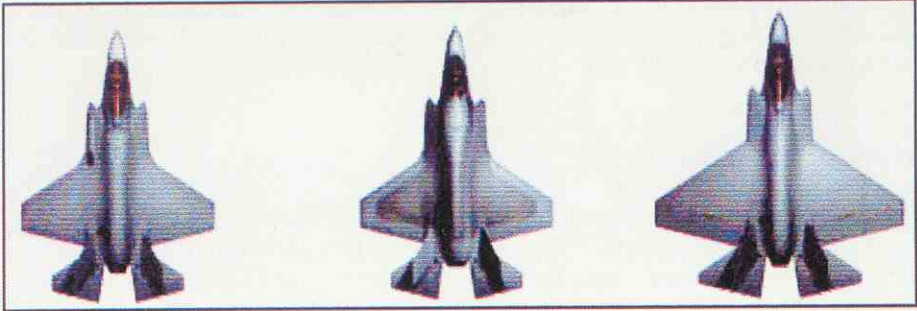


*Joint Strike Fighter (JSF).*

Armada, la Fuerza Aérea y la Infantería de Marina de los Estados Unidos, por la Armada y la Fuerza Aérea del Reino Unido y por otros potenciales compradores.

Echando un vistazo a las especificaciones de diseño, requisitos operativos y aviones a sustituir, a bote pronto se puede decir que lo que los Estados Unidos pretenden es crear un aparato que gane a los demás y que los deje atrás. Que vuele más alto, más rápido y más lejos, que pueda pasar más desapercibido, que pueda hacer más piruetas, que pueda operar desde cualquier sitio, que tenga más capacidad de ataque, que sea más «letal», que pueda operar con otros tipos de unidades, que pueda participar en cualquier tipo de misión y, para rizar el rizo, que sea más barato —o por lo menos no mucho más caro— que los aviones actuales. Y lo más probable es que lo consigan. Al programa imaginación no le falta, y con los conocimientos, experiencia, recursos económicos y capacidad de planificación de hoy en día, seguro que consiguen lo que se proponen, y dentro del tiempo previsto construyen un magnífico aparato a un precio «relativamente razonable». Iba a decir «relativamente barato», pero no me parece un calificativo adecuado al mirar un poco más de cerca su posible coste.

Dentro del programa, dos grandes compañías norteamericanas, de las mayores constructoras de armamento del mundo, la Boeing y la Lockheed Martin, han competido con sus respectivos prototipos, X-32 y X-35, para tratar de conseguir el contrato de fabricación del avión. Los dos prototipos, similares en tamaño, con doble deriva y cúpula en burbuja para aumentar la visibilidad del piloto, presentan entre sí grandes diferencias en cuanto a la apariencia externa. Las formas del X-32 rompen bastante la línea tradicional, ya que tiene un fuselaje muy ancho, alas en posición alta y una sola



Siluetas de los tres modelos. De izquierda a derecha: X-35A (CTOL), X-35B (STOVL) y X-35C (CV).

admisión muy grande que le da forma de pico de pato. En tanto que la configuración del X-35 es más tradicional, parecida a la del *F-22 Raptor*, con dos admisiones laterales pegadas al fuselaje en posición bastante elevada. Finalizada la fase de desarrollo conceptual y pruebas, y efectuada la selección, uno de estos prototipos se ha quedado en el camino y el otro sigue adelante.

### Un gran contrato

Tras cinco años de investigaciones y estudios, y después de un periodo de intensas y continuas pruebas, el viernes 26 de octubre de 2001 se supo quién era el ganador del contrato. Aquel día, el Pentágono anunció la decisión de seguir adelante con el programa y entrar en la siguiente fase de desarrollo y producción del JSF para la que fue elegido el X-35, presentado por el grupo liderado por Lockheed Martin, en el que se integra la compañía, también norteamericana, Northrop Grumman y la compañía británica BAE Systems. Y puesto que han sido la Lockheed y su X-35 los agraciados con el premio del contrato, en este artículo me referiré casi exclusivamente a ellos, con todos mis respetos a la Boeing y su X-32, que también obtuvieron grandes logros, pero se quedaron fuera.

En el consorcio de la Lockheed ha recaído un contrato inicial de 18.900 millones de dólares para mover el programa a la fase siguiente de desarrollo. Dicho programa incluye la producción de los 22 primeros aviones por 25.000 millones de dólares, y se calcula que a la larga, dependiendo de la cantidad de aviones a construir —que se prevé sobrepasen los 3.000: más de 2.000 para las Fuerzas Aéreas, más de 600 para la Infantería de Marina y unos 300 para la Armada de los Estados Unidos, entre 60 y 100 para el Reino Unido y los encargos que puedan venir de otros países—, el total del contrato puede repre-

sentar unos 200.000 millones de dólares —unos 223.000 millones de euros, o más de 37 billones de pesetas—, al tiempo que asegura la hegemonía del consorcio en el sector durante el primer cuarto del presente siglo XXI.

## Proyecto internacional

El proyecto del JSF es también un proyecto de cooperación internacional, en el que por primera vez el Pentágono permite que en la obtención de uno de sus aviones participe otro país. El Reino Unido ha estado totalmente integrado en el programa desde 1995, y la BAE Systems forma parte del consorcio ganador. Otros países también han prestado su cooperación, que para la pasada fase de desarrollo conceptual ha sido establecida en cuatro niveles: «socio total», «socio limitado», «socio de información» y «participante principal», cuyos términos fueron recogidos en diferentes documentos —Memorando de Entendimiento (*Memoranda of Understanding-MOU*), Memorando de Acuerdo (*Memoranda of Agreement-MOA*) o Carta de Aceptación (*Letter of Acceptance-LOA*)—, negociados de forma bilateral unas veces y multilateral otras, y que en pocas palabras se pueden resumir como sigue.

### *Socio total*

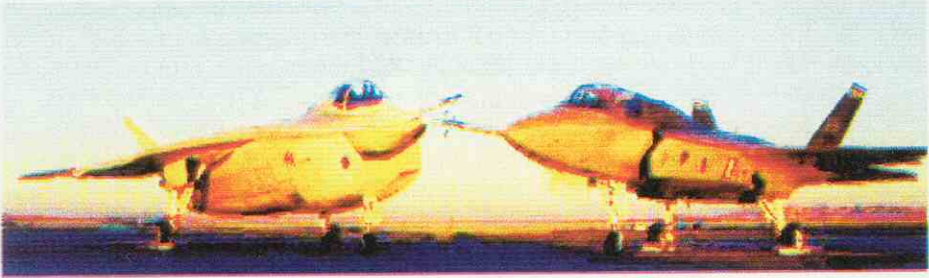
Completamente integrado en el programa, con capacidad para influir en la definición y puesta en práctica de los requisitos operativos. El único socio total es el Reino Unido, que en enero de 2001 firmó el correspondiente MOU con los Estados Unidos para la siguiente fase.

### *Socio limitado*

Con participación restringida en determinadas tecnologías o en ciertas áreas del programa, con posibilidad limitada para influir en los requisitos operativos y con acceso a información sobre el proyecto del JSF para evaluar, con buen conocimiento de causa, la posible utilidad que la familia de aviones del programa pueda tener para su propio uso. Dentro de esta modalidad, Dinamarca, Holanda y Noruega negociaron en octubre de 1996 un MOA multilateral con Estados Unidos, que en junio de 1997 fue firmado por los Estados Unidos con Holanda y Noruega, y en septiembre del mismo año con Dinamarca.

### *Socio de información*

Sólo con acceso a información del proyecto para poder evaluar la posible utilidad que la familia de aviones del programa JSF pueda tener para su



Los dos prototipos que han competido para la obtención del contrato. A la izquierda el X-32 de Boeing y a la derecha el X-35C de Lockheed.

propio uso. Sin capacidad para influir en los requisitos operativos ni en el posterior desarrollo. En este grupo, Canadá firmó un MOU en diciembre de 1997 y entró como tal socio en enero de 1998, e Italia firmó un MOA en diciembre de 1998.

### *Participante principal*

Posible futuro cliente, con acceso a determinados datos, estudios y detalles técnicos. Como tales participantes, Singapur firmó su LOA en marzo de 1999, Turquía en junio de 1999 e Israel en septiembre del mismo año.

Esta participación internacional presenta grandes beneficios para el programa, ya que permite la reducción de costes y la armonización de requisitos operativos, posibilita a los participantes comprobar si los requisitos del proyecto están en línea con los establecidos por sus propios países, sirve de puente para futuras cooperaciones con otros países, servicios e industrias, y diversifica los estudios que se pueden llevar a cabo —modelos, simulaciones, etcétera— para validar los resultados que se vayan obteniendo.

### **Requisitos operativos**

En la fase que ahora empieza, el programa se orientará hacia el desarrollo de la nueva familia de aviones de combate, que con un relativamente reducido coste del ciclo de vida puedan cumplir los requisitos operativos de los diferentes servicios; unos requisitos que suponen un continuo compromiso entre los costes de obtención y mantenimiento, la capacidad de ataque, la capacidad de supervivencia y el apoyo logístico. Se desarrollará en fases parciales a lo largo de las que se irá efectuando la integración del avión y sus sistemas de armas, y se irán comprobando y validando los diferentes subsistemas. Al mismo tiempo, el consorcio estudiará y desarrollará el procedimiento a seguir para redu-

cir costes de obtención y costes de mantenimiento durante todo el ciclo de vida, hasta la retirada del servicio del último JSF allá por la segunda mitad del siglo XXI. El primer vuelo de pruebas del nuevo avión está programado para el 2005 y la entrega de la primera unidad operativa se prevé en 2008.

Como quedó dicho, el avión será utilizado por diferentes servicios y desde diferentes plataformas, lo que obliga a incluir ciertas variaciones, cuyo impacto en el proyecto se minimizará todo lo posible para obtener la máxima comunalidad —entre el 70 y el 90 por 100— y, en consecuencia, reducir costes. Todos los modelos tendrán un peso máximo al despegue de poco menos de 23.000 kg, alrededor de 1,5 mach de velocidad, una longitud aproximada de 15,5 m, un radio de acción sobre 600 millas náuticas, un solo motor, y su dotación la formará un solo piloto. Las tres variantes compartirán una estructura común en la mayor parte de sus elementos, con el mismo fuselaje y la misma bodega interna. Externamente serán muy parecidos, con geometrías estructurales comunes y formas de alas y colas muy similares. La carlinga, el radar, el sistema de eyección, los subsistemas y la aviónica serán idénticos.

El JSF tendrá firmas radar e infrarroja muy reducidas, estará dotado de contramedidas electrónicas de última generación que aseguren su funcionamiento y supervivencia, y contará con una alta integración de los sensores internos y externos para lanzar con precisión armas actuales y futuras. La integración de sus sistemas y su capacidad de enmascaramiento le permitirán penetrar a través de defensas de misiles superficie-aire para destruir blancos, una vez que el *F-22 Raptor* haya conseguido el dominio del aire. Por otra parte, el avión podrá integrarse y operar en una fuerza en la que haya otros tipos de aviones de ataque, bombardeo, vigilancia o reconocimiento, tengan o no capacidad de enmascaramiento.

### *Avión convencional*

El avión destinado a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos será multipropósito, de despegue y aterrizaje convencional —*Conventional Takeoff and Landing* (CTOL)—, para ser empleado con prioridad en acciones aire-tierra. Su prototipo ha sido el *X-35A*. Será el más parecido a los aviones «tradicionales», ya que ni contará con los requisitos de robustez del modelo naval ni podrá hacer despegue corto y aterrizaje vertical como el modelo de Infantería de Marina, pero sus características superarán en mucho a las de la mayoría de los actuales aviones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, que será el mayor cliente del programa. Como ejemplo se puede apuntar que, aunque un poco más caro que el *F-16*, le sobrepasará en un 30 por 100 en prestaciones y requisitos como: mayor radio de acción, más capacidad de carga, mejor capacidad de enmascaramiento y menor coste de mantenimiento. Reemplazará a los *F-16* y *A-10* de la Fuerza Aérea y complementará a los *F-22 Raptor*. Su

peso en vacío será de unos 10.000 kg. Tendrá poco más de 9 m de envergadura, 41,8 m<sup>2</sup> de superficie de ala, capacidad interna de combustible superior a 6.800 kg y capacidad de carga de más de 5.900 kg. El coste unitario rondará los 28 millones de dólares.

#### *Avión de despegue corto y aterrizaje vertical*

El avión para la Infantería de Marina de los Estados Unidos y para la Armada y Fuerza Aérea del Reino Unido será de despegue corto y aterrizaje vertical —*Short Takeoff and Vertical Landing* (STOVL)—, para lo que sus sistemas de propulsión y control serán dotados de los elementos adicionales correspondientes. Su prototipo ha sido el X-35B. Su envergadura, superficie de ala, peso y capacidades de carga serán similares al convencional (CTOL). En el caso de la Infantería de Marina de los Estados Unidos reemplazará a los actuales AV-8B y F/A-18, y quedará como único avión de ataque. En el Reino Unido reemplazará a los *Sea Harrier* y GR.7. Su coste podrá ser de 35 millones de dólares.



*Versión STOVL (Short Takeoff Vertical Landing).*

#### *Avión basado en portaaviones*

El avión destinado a la Armada de los Estados Unidos será un avión de ataque basado en portaaviones —*Carrier-based* (CV)—, pensado para el «primer día» de guerra. Su prototipo ha sido el X-35C. Complementará a los F/A-18E/F. Para poder operar desde portaaviones, el modelo naval será el que presente las mayores diferencias estructurales con respecto a los demás. Será más pesado. Las alas y los planos de cola serán mayores para facilitar las aproximaciones a baja velocidad. Contará con el consabido gancho de cola. Su tren de aterrizaje será más robusto para soportar mayor carga de trabajo y su estructura será más resistente que la de sus hermanos para poder soportar los esfuerzos adicionales de la catapulta al despegue y el brusco frenazo al



tomar cubierta. Su peso en vacío será de casi 11.000 kg. Tendrá una envergadura de casi 11 m, superficie de ala de 50,2 m<sup>2</sup>, capacidad interna para más de 7.250 kg de combustible y podrá cargar más de 7.700 kg. El coste por aparato rondará los 38 millones de dólares.

## Sistema de propulsión

El motor del avión ha sido desarrollado por la compañía Pratt & Whitney Military Engines. Es una modificación del sistema F119, derivado del diseñado por dicha compañía para el *F-22 Raptor*, que en la modalidad STOVL contará además con un sistema orientable de sustentación y movimiento vertical y sistemas de toberas para giros y desplazamientos laterales, desarrollados por Rolls Royce Allison. La elección final del sistema Pratt & Whitney no ha encerrado sorpresas, ya que había sido utilizado en la fase anterior en los modelos de los dos competidores, X-32 de Boeing y X-35 de Lockheed, y había demostrado ser capaz de cumplir con creces todos los requisitos exigidos.

De todas formas hay que resaltar que dentro del programa de adquisición del JSF, el Pentágono quiere contar con un segundo sistema de propulsión para disminuir riesgos y asegurar la logística y operatividad del avión durante su ciclo de vida. Por ello, además del sistema F119 de Pratt & Whitney y Rolls Royce, el JSF contará con el F120 de General Electric y Rolls Royce, derivado del sistema que dicho consorcio había desarrollado para los prototipos previos del *F-22 Raptor*, y para el que finalmente había sido elegido el citado F119. De esta manera, en el futuro, el motor del avión será cualquiera de los dos desarrollados por las citadas empresas, que deberán ser intercambiables física y funcionalmente, tanto en las tres variantes de aviones como en sus sistemas de mantenimiento y apoyo, y competirán entre sí a partir del año 2011 y a lo largo de toda la vida del programa.

## Historia del programa

Para efectuar una rápida revisión de la historia del programa hay que remontarse a finales de 1996, en que Lockheed Martin y Boeing obtuvieron sendos contratos para desarrollar y probar un prototipo de *Joint Strike Fighter*. A mediados de 1997, Northrop Grumman y British Aerospace se unieron a Lockheed, que en dicho año finalizó el diseño inicial del JSF. Los años 1998 y 1999 transcurrieron con diseños, fabricación de elementos, ensamblajes y diversas pruebas. A principios de 2000, el consorcio mostró las posibilidades y capacidades de su sistema STOVL. Las pruebas del JSF comenzaron a finales de octubre de dicho año y terminaron en agosto de 2001, lo que supuso



*X-35B (STOVL). Despegue corto y aterrizaje vertical.*

un buen ritmo de trabajo, en el que se cubrieron todos los objetivos y llevó al consorcio a ganar el contrato.

#### *X-35A (versión CTOL)*

Realizó el primer vuelo en octubre de 2000. En noviembre del mismo año efectuó vuelo supersónico, y poco después se dieron por finalizados sus vuelos de prueba con todos los objetivos logrados, tras haber realizado 27, en los que llegó a alcanzar 1,05 mach y 34.000 pies de altitud.

#### *El X-35C (versión CV)*

Realizó el primer vuelo en diciembre de 2000. En enero de 2001 hizo vuelo supersónico. A principios de febrero efectuó un vuelo transcontinental de 2.500 millas. A principios de marzo realizó con éxito la toma número 100 en portaaviones, y a mediados del mismo mes finalizaron con éxito sus pruebas con todos los objetivos cubiertos, después de haber realizado 73 vuelos, 252 tomas de prueba y tras haber alcanzado 1,22 mach y 34.000 pies de altitud.



*X-35C (CV). Basado en portaaviones.*

### *X-35B (versión STOVL)*

En diciembre de 2000 se le instaló el sistema de despegue vertical, que comenzó a ser probado en febrero de 2001. En junio realizó el primer despegue y aterrizaje vertical; poco después efectuó su primer vuelo estacionario, y en julio completó las pruebas de vuelo como STOVL con todos los objetivos cubiertos. El avión alcanzó 1,2 Mach y 34.000 pies de altitud.

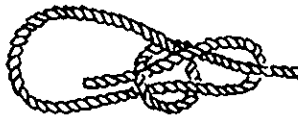
El 6 de agosto de 2001, tras haber cumplido con todos los parámetros exigidos en las especificaciones iniciales, se dieron por finalizadas con éxito las pruebas del X-35 en sus tres variantes, a lo largo de las cuales se han batido algunos récords, como:

- *X-35A*. Batió los récords de pruebas realizadas en los primeros 30 días de un nuevo prototipo: vuelos efectuados (27), horas voladas (27,4), promedio de vuelos por semana (6,3) y menor número de cancelaciones de vuelos (2).
- *X-35B*. Fue el primer avión de la historia en conseguir en un solo vuelo de despegue corto, nivel supersónico y aterrizaje vertical.
- *X-35C*. Fue el primer avión de la gama X en realizar un vuelo intercontinental de costa a costa de los Estados Unidos.

## Un gran proyecto

Como vemos, el hecho de crear este avión multipropósito, multiservicio, de alta capacidad, en proyecto internacional, apunta a dos objetivos perfectamente definidos y diametralmente opuestos, entre los que se tendrá que mover el programa para mantener el equilibrio: por una parte, el empleo de tecnologías avanzadas para cumplir con unos requisitos muy exigentes; por la otra, la reducción de costes en todo el ciclo de vida.

No es la primera vez que se va a producir un avión multiservicio, ya que los Estados Unidos construyeron en su momento el *F-4 Phantom* para su Fuerza Aérea, Armada e Infantería de Marina, lo que quiere decir que el JSF en este sentido no es tan innovador como puede parecer. Lo que es indudable es que al ser un amplio programa internacional y multiservicio, con una gran uniformidad, sus costes de diseño son compartidos, lo que supone un enorme ahorro de dinero. Por otra parte, el aumento del número de aviones iguales o casi iguales a construir supondrá un importante abaratamiento unitario en todos los conceptos: fabricación, operación, adiestramiento y mantenimiento. Por esto, el fabricar una gran cantidad de unidades que sirvan para todo y para todos es una gran idea, que en el caso que nos ocupa para muchos analistas se convierte en el mayor proyecto de defensa de la historia de los Estados Unidos. Ahora sólo queda esperar a 2008 y ver qué ocurre con la entrega de las primeras unidades.



## BIBLIOGRAFÍA

- Comunicados de prensa números 249-01 y 543-01 del Departamento de Defensa de los Estados Unidos. 6 de junio y 26 de octubre de 2001, respectivamente.
- Diversos comunicados de prensa de Lockheed Martin.
- Federation of American Scientists. Internet, [www.fas.org](http://www.fas.org)
- Joint Strike Fighter.- Internet, [www.jast.mil](http://www.jast.mil)
- JSF y Lockheed Martin Aeronautics Company. Internet, [www.lmacronautics.com](http://www.lmacronautics.com)
- Lockheed Martin Corporation. Internet, [www.lockheedmartin.com](http://www.lockheedmartin.com)
- Notas en prensa española.



Alineación. (Foto: J. Flethes).

# EL EFECTO *SQUAT*

José María RIOLA RODRÍGUEZ



Álvaro GUITART Y DEL PRADO



SIENDO alumnos de la Escuela Naval sabíamos que cuando bogábamos y nos acercábamos a la playa aumentaba la resistencia al avance del bote, por lo que debíamos incrementar el esfuerzo en la boga si queríamos mantener la velocidad. También sabíamos que el bote de nueve metros más próximo a la playa nunca ganaba la regata. Lo que entonces no sabíamos es que el culpable de todo esto era un fenómeno hidrodinámico conocido como *Squat*.

*Squat* es una palabra inglesa que se puede traducir como «hundimiento» y que se utiliza para definir el aumento de calado y cambio de trimado que experimenta un barco al navegar por aguas someras o canales estrechos.

El fenómeno puede justificarse por el estrechamiento de la vena líquida debido a la presencia de la carena, de acuerdo con la ley de Bernoulli. Dicho de otro modo, cuando un barco navega en aguas de poca profundidad, los cambios de presión sobre el casco provocan un hundimiento y un cambio de trimado en la carena que depende de la velocidad del buque, de la geometría del casco y del perfil del fondo de la zona de navegación. O de modo más sencillo, cuando un buque navega, «empuja» el agua que tiene delante, y este volumen de agua deberá volver al hueco dejado atrás fluyendo por los costados y bajo la quilla con una mayor velocidad, y consecuentemente, una menor presión, que da lugar al hundimiento parcial del buque.

Aunque este fenómeno se empezó a estudiar hace un par de siglos, ha sido durante los últimos años cuando ha adquirido una enorme importancia, dado el gran aumento de buques de alta velocidad, tanto en la faceta militar como en la civil.

Cuando se habla de una velocidad determinada en un buque y de la sonda de la zona, se suele tomar como referencia, para el barco y su correspondiente modelo a escala, el *número de Froude de profundidad*, dado su carácter

adimensional, para que puedan compararse los resultados entre los modelos utilizados en canales de ensayos hidrodinámicos y el buque real.

$$N.^{\circ} \text{ Froude} = \frac{\text{Velocidad barco}}{\sqrt{\text{Aceleración gravedad} \times \text{profundidad}}}$$

Si este cociente tiene un valor igual a la unidad, nos indica el límite al que pueden desplazarse las olas en aguas someras sin distorsión de la superficie, por lo que, aunque siendo más pequeñas que las olas marinas, provocan olas cuyo grado de penetración en la orilla es más grande que el de aquéllas. Así, cuando el buque alcanza esta velocidad, denominada «crítica», genera olas con mucha energía que al acercarse a la orilla y disminuir la profundidad aumentan su amplitud y pendiente. Esto origina unos terribles problemas de erosión, impacto en la vida marina, daños en buques atracados, etcétera.

La primera conclusión obtenida es que cuando la relación entre la sonda y el calado del buque es mayor de 1,5-2,0 este efecto deja de notarse, por lo que establecemos este límite como el que nos da la diferencia entre aguas profundas y someras.

Otra vertiente del mismo fenómeno aparece si el buque navega por canales estrechos, ya que se produce una disminución de la presión en su costado. El límite de esta influencia es del orden de 7,5-12,5, dependiendo de la forma del casco.

Otra conclusión que conviene resaltar es que este efecto de aumento de calado es proporcional al cuadrado de la velocidad del buque.

### Caso práctico: *M.S. Herald of Free Enterprise*



*MS Herald of Free Enterprise.*

Este aumento del calado puede provocar un accidente, tal como ocurrió con el transbordador de pasajeros y vehículos *MS Herald of Free Enterprise*, que el viernes 6 de marzo de 1987 zozobró y se hundió poco después de zarpar del puerto belga de Zeebrugge en su ruta hacia el puerto inglés de Dover.

El barco, de 126 m de eslora y 8.600 toneladas de desplazamiento, zarpó ligeramente trimado de

proa y con las compuertas de proa parcialmente abiertas para la evacuación de los gases producidos por los vehículos.

Debido a un problema en la maniobra de salida, el *ferry* se salió de la canal dragada sufriendo un aumento de calado y cambio de trimado debido al efecto *Squat*.

Al aumentar el calado del buque, disminuye su francobordo, permitiendo el acceso del agua de mar por su proa a la cubierta del garaje o cubierta ro-ro (1), que fue progresivamente anulando su reserva de estabilidad hasta zozobrar.

Según los testigos del accidente, cuando el buque trató de volver a la canal dragada ya estaba escorado unos 20° y el hundimiento se produjo en menos de un minuto, quedándose a unos 800 metros de la bocana del puerto, ligeramete desplazado hacia estribor de su ruta y girado 180°.

El accidente causó la muerte de 188 personas, entre pasajeros y dotación, y provocó una gran exigencia pública de medidas destinadas a mejorar la seguridad de un tipo de buque que estaba teniendo un notable éxito desde el punto de vista comercial. Debido a este hecho, el MSC (2) de IMO (3) adoptó una resolución aplicable a los buques construidos después del 29 de abril de 1990.

Este nuevo estándar SOLAS 1990 (4) requiere simplificadaamente un aumento de los valores de estabilidad residual después de averías: un valor mínimo y un área mínima en la curva de brazos adrizantes, un mínimo ángulo de equilibrio y un valor mínimo de altura metacéntrica residual.

## Estudio del accidente

Para el estudio del accidente, desde el punto de vista de su relación con el fenómeno *Squat*, se siguen los siguientes pasos:

- Recopilar información sobre la maniobra de este tipo de buques con el fin de conocer la velocidad del *ferry* en el momento de salirse de la canal dragada de salida.
- Con dicha velocidad, se calcula el número de Froude y el aumento de calado debido al efecto *Squat*.
- Con dicho aumento de calado, se obtiene el agua acumulada sobre la cubierta del garaje que le hizo zozobrar.

---

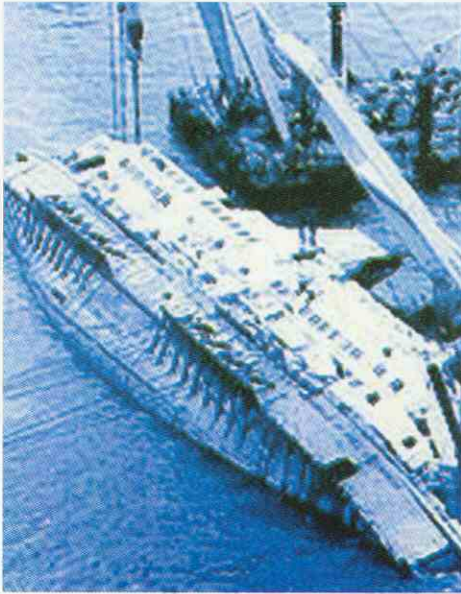
(1) Ro-ro es la abreviatura de roll-on-roll-off o carga rodada.

(2) Comité de Seguridad Marítima.

(3) Internacional Maritime Organization.

(4) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.





Del estudio de la maniobra de salida de este tipo de buques en ese puerto se llegó a la conclusión que el buque se encontraba en un proceso de aceleración en un margen de velocidad entre 16 y 20 nudos.

Con esa velocidad, el número de Froude correspondiente, un calado de 5,7 m, un valor a los bajos de los lados de la canal de 10-12 m y un valor de 0,525 de coeficiente de bloque CB (5), se aplican los criterios de Barrass, Millward, Eryuzlu, Dand y Herreros para la obtención de un valor medio de aumento de calado. La solución obtenida está en el rango entre 1,3 y 1,9 m.

Debido a esta disminución de francobordo, el agua comenzó a entrar sobre la cubierta, produciéndole un progresivo aumento en la escora. Si el buque hubiera seguido en las condiciones iniciales, hubiese necesitado embarcar más de 750 toneladas de agua para hundirse desde un punto de vista puramente estático, que disminuirían debido a que el buque maniobró con los timones de manera brusca, seguramente para volver hacia al centro de la canal dragada, produciéndose una inclinación adicional, por lo que se estima que con 250-300 toneladas de agua el buque comenzó a zozobrar.

### ***Squat* dinámico**

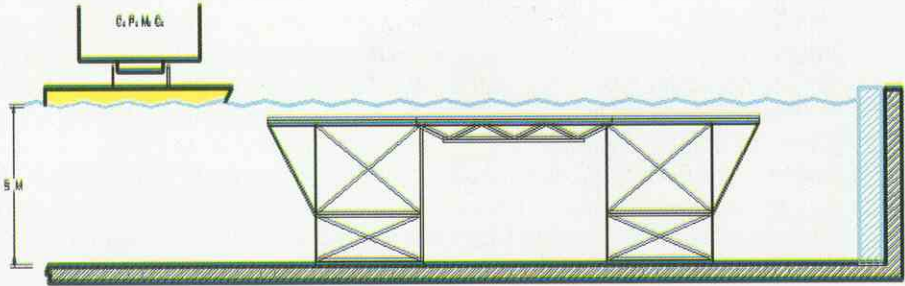
Actualmente se está llevando a cabo una investigación en varias fases, dentro del 5.º Programa Marco de la Comisión Europea, entre el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, la E. T. S. de Ingenieros Navales de Madrid y el Franzius Institut de Hannover.

El centro de dichas investigaciones es conocer el *Squat* dinámico, o la variación transitoria del aumento del calado del buque, debido a los cambios en el perfil de la sección de la vía de navegación, y la sinergia (6) de dicho fenómeno con la respuesta al oleaje.

---

(5) El coeficiente de bloque es la relación entre el volumen de la carena y la eslora, manga y calado.

(6) Sinergia es la asociación de dos fenómenos que producen un efecto mayor.



Para poder simular en el Canal de Experiencias este tipo de ensayos, el primer paso consiste en colocar sobre el fondo una serie de plataformas, a una profundidad de escala correspondiente a la sonda a estudiar, que hacen de fondo regulable. Sobre dicho fondo se colocan una serie de elementos geométricos que nos representan las irregularidades del fondo a estudiar.

En los ensayos se utiliza un sistema óptico de medida capaz de recoger la posición en tres dimensiones, la velocidad y la aceleración del modelo. El sistema consta de varios diodos de luz infrarroja colocados sobre su superestructura. La luz emitida por los diodos se recoge en las lentes de tres cámaras externas y se digitaliza resolviendo el problema trigonométrico.

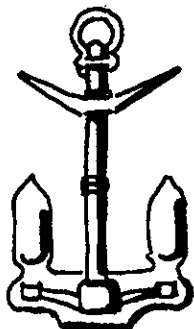
## Conclusiones

De las mediciones realizadas en los ensayos con aguas someras resaltan las siguientes conclusiones:

- El efecto *Squat* ha sido observado y registrado en numerosos ensayos. Este aumento de calado puede ser tan perjudicial que provoque un accidente en una zona segura *a priori*.
- Los factores físicos que más influyen en el fenómeno son la profundidad de la zona, la velocidad del buque y el empacho que provoca el buque en dicha zona.
- El trimado que cogen los barcos depende de las formas de su casco, tomando un asiento mayor en la proa los buques con formas llenas o en «U» y trimando a popa los de formas más finas o en «V».
- Si el paso de aguas libres a restringidas se produce en un rápido intervalo de tiempo, la amplitud del fenómeno crece hasta un 20 por 100, pero con una rápida atenuación.
- Una irregularidad permanente en el fondo produce un transitorio de mayor magnitud y un brusco cabeceo.

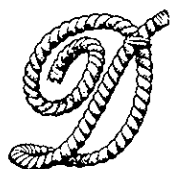
- En un cruce de buques, el factor de ampliación puede ser de hasta el 100 por 100.
- Se produce una ola de proa más pronunciada y vibraciones en el casco.
- Se experimenta una reducción de hasta el 15 por 100 en las revoluciones por minuto de las hélices y el 30 por 100 en la velocidad de servicio para la misma potencia.
- Este efecto deberá ser tenido en cuenta en los trabajos batimétricos de los buques hidrográficos para evitar sondas menores de las reales por aguas restringidas o canales dragadas.

Como se puede ver, el estudio de este fenómeno ha tomado gran auge hace relativamente poco tiempo y todavía se encuentra en fase de experimentación, siendo empíricos la mayoría de los métodos de cálculo. En un futuro próximo, nos acostumbraremos a tener en los buques unas tablas que ofrecerán el incremento de calado dependiendo de las condiciones propias y de navegación.



# LA RUTA MARÍTIMA DEL NORTE: RUTA DEL SIGLO XXI

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO



URANTE los últimos años se han sucedido numerosos simposios y conferencias para debatir el tema objeto de este trabajo.

En la reunión celebrada en Oslo el año pasado por iniciativa de Noruega y Japón, el lema de la convocatoria fue: «La Ruta Marítima del Norte: Ruta Marítima del siglo XXI». Y, como veremos, es probable que así sea.

Aparte de Rusia, los mencionados países son los más interesados en promover la utilización de dicha ruta por el tráfico marítimo internacional.

La llamada Ruta Marítima del Norte, en adelante RMN, es la que, barajando la costa norte de Rusia, discurre por el océano Glaciar Ártico y une el Atlántico con el Pacífico por el estrecho de Bering.

El tenazmente buscado «paso del Nordeste» fue alcanzado por primera vez por el ruso Zemen Dezhnev en 1641 y explorado por el navegante danés, al servicio del Zar, Virus Bering, a principios del siglo XVIII. De este navegante recibe su nombre.

El estrecho de Bering fue descubierto mucho antes que el difícil «paso del Noroeste» a través del laberíntico archipiélago Ártico canadiense. El acceso al Ártico a través de dicho archipiélago fue logrado por primera vez en 1850 por el inglés McClure y, actualmente, sigue siendo complicado.

La poca distancia que separa a Asia de América por el estrecho de Bering facilitó a los rusos el salto a Alaska y su permanencia en esta península hasta que en 1867 decidieron venderla a los Estados Unidos.

Alaska proporcionó a los Estados Unidos, aparte de sus inmensos recursos naturales, proyección ártica y posición geoestratégica dominante en el estrecho de Bering. Muy arrepentidos deben estar los rusos de esta venta por el irrisorio precio de 7.300.000 dólares de la época. Incluido en el precio también estaba el archipiélago de las Aleutianas, barrera arqueada que controla el acceso al Ártico desde el Pacífico.

El estrecho de Bering en su parte más angosta tiene 35 millas de ancho y una profundidad de 55 metros. En invierno permanece helado y podría ser atravesado a pie. En su boca sur se encuentra además la isla de San Lorenzo, también de soberanía norteamericana. Todo ello coadyuva a que los Estados Unidos gocen de una posición geoestratégica más favorable que la de Rusia,

que sólo ocupa la orilla occidental del estrecho, respecto a lo que pudiera ser en el futuro importante punto focal del tráfico marítimo mundial.

El estrecho de Bering podría ser un atajo para parte de los barcos que actualmente se ven obligados a atravesar los canales de Suez y Panamá. Pero, como bien dice un refrán aplicable en este caso: «no hay atajo sin trabajo».

Desde Murmansk, importante puerto ruso en la península de Kola, hasta el estrecho de Bering, navegando hacia el este a lo largo de la costa, hay una distancia de 3.800 millas. En ella los rusos han establecido una serie de puertos ubicados generalmente en las desembocaduras y estuarios de los grandes ríos.

La RMN discurre principalmente por las aguas de la aplacerada plataforma continental siberiana cubierta de hielo parte del año.

En invierno las aguas del Ártico se congelan formando una extensa capa de hielo flotante que abarca un 85 por 100 de la superficie total de este océano, aunque con grietas, quebraduras y grandes aberturas debidas a las corrientes, tempestades y mareas que rompen el hielo en pedazos. Estas lagunas o *polynyas* de agua de mar no congelada, entre bancos de hielo, son más abundantes en verano. Más compacta alrededor del polo, la capa de hielo flotante, «blanquisa» o *pack ice* en terminología anglosajona, se desplaza a la deriva debido a las corrientes que desde Siberia la arrastran hacia Groenlandia e Islandia.

En verano la capa de hielo se contrae en el casquete polar, forma bancos discontinuos y se retira de las costas de Alaska, Canadá y Siberia, por lo que la ruta queda, en su mayor parte, libre de congelados obstáculos.

El espesor de la capa de hielo llega a ser de varios metros. Submarinos rusos han informado de capas de hielo excepcionales que, en algunos lugares, llegaban a la veintena de metros de grosor. Éste es tanto mayor cuanto más tiempo ha transcurrido desde la formación inicial del banco. A ello también contribuyen las nevadas, ya que la nieve acumulada encima de su superficie aumenta su espesor y le confiere mayor solidez. La acción del viento sobre la nieve amontonada en la superficie puede formar dunas de varios metros de altura.

La capa de hielo impide, tanto en invierno como en verano, la navegación en superficie a través del polo, aunque en verano han conseguido llegar a él potentes rompehielos.

Para calibrar la importancia de la RMN basta aportar el siguiente dato: desde Murmansk a Yokohama por el canal de Suez hay 12.800 millas, por el estrecho de Bering tan sólo 5.700. La RMN es el camino expedito más corto entre el norte de Europa y las costas del Pacífico norte, tanto asiáticas como americanas. De ahí el interés que despierta como línea permanente del transporte marítimo internacional.

Para Rusia tiene especial significado, ya que, aparte de constituir una alternativa para el Transiberiano, línea de ferrocarril sobrecargada, sería factor posibilitante para el desarrollo del norte y extremo nordeste de Siberia. Estas

regiones árticas, aparte de sus riquezas en explotación, contienen enormes reservas energéticas y mineras y, por debajo del círculo polar, en la taiga, forestales, que podrían llegar a los puertos del Ártico por los caudalosos ríos siberianos que fluyen de sur a norte y desembocan en él.

Por todo ello no es de extrañar el esfuerzo que está haciendo Rusia para hacer factible la navegación «todo tiempo» por la RMN y convencer de su viabilidad a los escépticos armadores extranjeros.

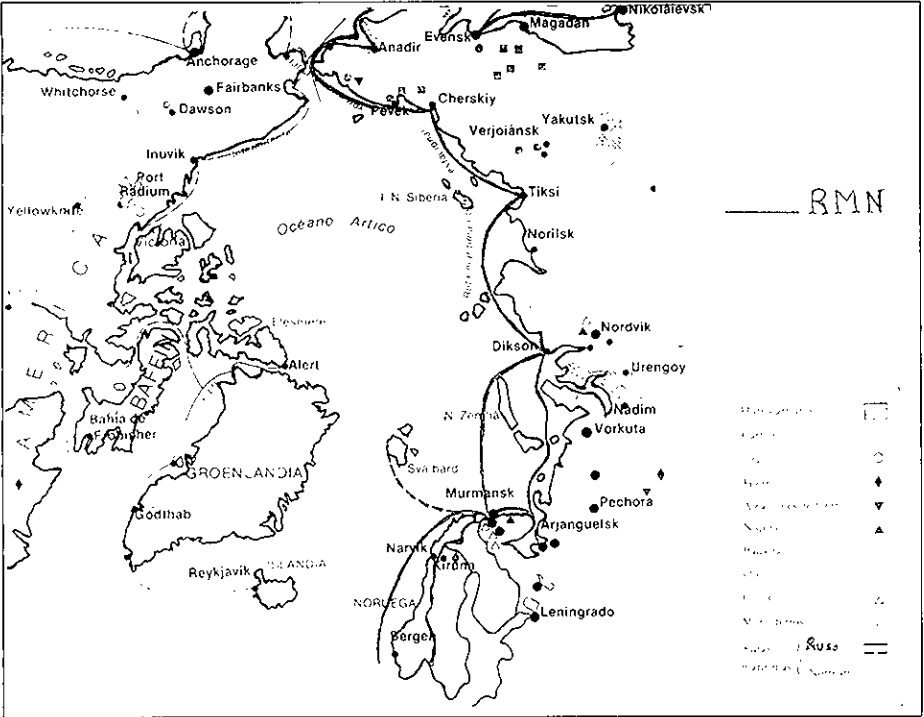
Sin embargo, se presentan serias dificultades. En primer lugar, en invierno, aparte del habitual mal tiempo en estas latitudes con temporales, mares gruesas y vientos huracanados, hace falta recurrir a la escolta de rompehielos. Pese a ello, como las condiciones del hielo son de difícil predicción, los retrasos pueden ser inevitables. En segundo lugar conviene que los barcos mercantes sean de características adecuadas. Por esta razón en Rusia, Alemania, Suecia y otros países nórdicos se construyen actualmente buques especialmente diseñados para su navegación por aguas árticas.

Minerales y fertilizantes a granel serían los productos que con mayor probabilidad se transportarían hacia el este, y desde la costa norteamericana del Pacífico, grano a Rusia.

También se ha pensado en el transporte por esta vía de materiales nucleares: combustible nuclear desde Japón a Europa, y residuos nucleares, para su reciclaje, en sentido inverso. Este tipo de transporte es caro por lo elevado de las primas de seguro, y complicado por las trabas que presentan las naciones ribereñas al tránsito de productos radiactivos cerca de costas habitadas y estrechos concurridos, por lo que se buscan rutas alternativas.

La ruta viene siendo utilizada regularmente por los rusos, sobre todo en verano, para el cabotaje nacional, desde el viaje realizado por el rompehielos *Sibirionov* en 1932. Los rompehielos son indispensables en ella.

La Unión Soviética, primero, y Rusia, después, han construido rompehielos de altura de propulsión nuclear de gran tonelaje. El rompehielos *Artika* fue el primer buque de superficie que consiguió alcanzar el polo Norte en 1977. Rusia tiene en invierno en servicio en el Ártico siete grandes rompehielos capaces de atravesar mares helados con capas compactas de hasta cinco metros de espesor, entre ellos el *Rossiya*, que llega a las 25.000 toneladas. Dada la potencia de estos barcos y su ilimitada autonomía, sólo cuando se pusieron en servicio estos rompehielos nucleares fue posible la navegación durante todo el año por el sector oriental del Ártico ruso. Estos remolcadores disponen en su obra viva de dispositivos de inyección de vapor que evitan que el barco pueda quedar atrapado entre bancos de hielo. Los rusos también tienen en servicio el único portacontenedores de propulsión nuclear existente en el mundo, el *Sevmorput*, de 40.000 toneladas, capaz de navegar con independencia por mares helados, y cargueros de 75.000 con rampa a popa y propulsión convencional, que pueden realizar operaciones de carga y descarga a temperaturas de  $-40^{\circ}\text{C}$ .



El Ártico: recursos considerables, explotación difícil.

Casi todos estos barcos pertenecen a la Murmansk Shipping Company o a sus filiales.

El mantenimiento de toda esta flota mercante de propulsión nuclear se lleva a cabo en Murmansk, donde también se almacenan los residuos nucleares. Murmansk, libre de hielos todo el año, es con diferencia la ciudad y puerto comercial más importante de todo el océano Glaciar Ártico y punto de partida hacia el este de la ruta.

Por ahora el volumen del tráfico marítimo por toda la RMN es muy pequeño en comparación con el de otras líneas oceánicas, no llegando más que a tres millones de toneladas anuales transportadas hasta el estrecho de Bering. Sin embargo, en la parte occidental del Ártico ruso llega a los diez millones, debido, principalmente, al transporte de hidrocarburos de los campos petrolíferos de los mares de Barents y Kara a la península de Kola.

La capa de hielo que cubre el Ártico está disminuyendo de grosor, según ponen de manifiesto las observaciones glaciológicas, y retirándose paulatinamente hacia el polo, como atestiguan las fotografías obtenidas por satélites.

Estas tendencias están relacionadas con los modelos de cambios de la circulación atmosférica en el hemisferio norte, fenómeno conocido como «oscilación ártica». La corriente de agua fría que sale del Ártico hacia la costa de Groenlandia afecta en menor o mayor grado a la más profunda procedente del Atlántico, lo que juega un importante papel en la regulación climática. Por otro lado, el «efecto invernadero» influye en los hielos polares propiciando su fusión.

De todo lo expuesto se pueden sacar las siguientes conclusiones:

La viabilidad de la RMN para el tráfico marítimo internacional durante todo el año ha sido *de facto* demostrada. Lo que ofrece dudas es su rentabilidad. Ésta sería tanto mayor cuanto mayor fuera la diferencia en distancia recorrida pasando por el estrecho de Bering en vez de hacerlo por Suez o Panamá.

La descongelación paulatina de los hielos y su retirada hacia el polo, que debido a los cambios climáticos se está produciendo, pudiera contribuir a mejorar la rentabilidad de la RMN y su utilización masiva por el tráfico marítimo internacional, confiriendo al estrecho de Bering posibilidades de competitividad con los de Suez y Panamá en lo que atañe a las líneas de navegación que actualmente discurren por encima del trópico de Cáncer.

Los cambios climáticos mencionados también podrían hacer navegables todo el año los grandes ríos siberianos, importantes vías de penetración hacia el Ártico. Ambos factores, explotación de la RMN y de las vías fluviales, tendrían gran influencia en el desarrollo económico y repoblación de la Siberia nororiental, como pretende Rusia, lo que a su vez tendría gran impacto ecológico en toda esta extensa región ártica, que sería preciso controlar, debido principalmente al aumento de población e instalación de nuevas industrias que esto llevaría consigo.

Aunque no directamente relacionado con la potenciación futura de la ruta, cabe imaginar la utilización de submarinos nucleares con fines comerciales en el Ártico siguiendo rutas intercontinentales directas por debajo del polo, igual que hacen por encima los aviones de las numerosas líneas aéreas que lo sobrevuelan.

En aguas árticas se ha demostrado que el vehículo náutico más idóneo es el submarino de propulsión nuclear navegando en inmersión por debajo de la capa de hielo. Sumergido no tiene que soportar las malas condiciones meteorológicas reinantes en superficie y requiere mucha menor potencia para desarrollar igual velocidad. La posibilidad técnica de construir submarinos comerciales es perfectamente practicable. Basta considerar que se han construido submarinos de 30.000 toneladas en inmersión, como los rusos de la clase *Typhon*, especialmente diseñados para emerger quebrando la capa de hielo y armados con veinte lanzadores de misiles IBCM que ocupan la mayor parte del espacio disponible a proa de la vela. A mayor abundamiento, los alemanes durante la segunda guerra mundial ya emplearon submarinos convencionales



para aprovisionar en la mar de combustible, víveres y torpedos a sus congéneres en la zona de operaciones, las llamadas «vacas lecheras». Cabe preguntarse si submarinos nucleares de transporte serían rentables en el Ártico.

De lo que no cabe duda es que a este océano se asoman los estados más ricos y desarrollados de la tierra: Estados Unidos (por Alaska), Canadá, Noruega y Rusia, éste último el más extenso del mundo por su gran potencial residual. Estos países, cuando los avances tecnológicos hagan más rentable la explotación de las grandes reservas que encierra, no tardarán en aprovecharlas, ya que, a diferencia del *statu quo* vigente en la Antártida, en esta región del globo no existen tratados internacionales que lo impidan. Entonces, el océano Ártico tendrá que ser surcado por líneas marítimas comerciales que transporten las materias primas extraídas de su fondo y entorno a otras zonas industriales de la tierra.



# HABITABILIDAD

José CASTRO LUACES  
Contralmirante Ingeniero

*Dichoso aquel que tiene  
la casa a flote, la casa a flote.  
Aquí en el mar le mecen  
su camarote, su camarote... (1).*

## Antecedentes



A habitabilidad debemos entenderla como el conjunto de características y facilidades que soportan la vida, la convivencia, el trabajo y el descanso.

Cuando nos recreamos en la historia, bien recorriendo museos, libros del pasado y planos de buques antiguos, nos encontramos con el concepto y la práctica de la habitabilidad que había en el pasado. Contemplar las mesas y bancos del rancho, los enseres de comida, las cocinas, los coys, las batayolas..., de los buques del ayer —en algunos casos un ayer muy reciente— nos enseña lo muchísimo que ha cambiado.

La vida en la mar, y en particular cuando se trata de tener el hogar en un buque de guerra, es un periodo de convivencia en un medio hostil y, en consecuencia, duro y difícil. En esta forma de vida tenemos que soportar una serie de estímulos: ruido, iluminación, aire acondicionado, olores, movimientos del buque, amontonamiento de gente y espacios cerrados y pequeños. Estos estímulos, anómalos en la vida en tierra, producen y acarrear tensión, estrés o fatiga, vértigos, náuseas, claustrofobia, descontento e irritación. Estos síntomas, inducidos por las condiciones de vida, tienen como consecuencia inmediata que la dotación tenga una falta de atención, un bajo rendimiento e incluso fricciones personales. Esta situación, que no siempre se detecta tan claramente, tiene dos consecuencias muy importantes y de efectos negativos: bajo rendimiento y falta de motivación (2).

La problemática de la habitabilidad no es de ahora, a lo largo de la historia todas las armadas han sentido esta inquietud y han redactado múltiples publicaciones, propiciando congresos y reuniones. La literatura es interminable, casi todos los libros de ingeniería naval tratan este tema. A modo de ejemplo,

---

(1) CAMPRODON y ARRIETA: *Ópera Marina*.

(2) *Ship Design and Construction*. The Society of Naval Architects and Marine Engineers. New York (1980).



(Foto: ORP, Armada).

en 1913, en el libro *El moderno buque de guerra* (3), hablando de la habitabilidad, se decía: «Sin embargo, puede decirse que las mejoras a este respecto han guardado proporción durante estos últimos veinte años con los progresos realizados en la habitabilidad en tierra y, como consecuencia, ha sido preciso destinar mayor espacio y peso que antiguamente a las crecientes exigencias de la higiene». Ya en el año 1974 se celebró en Maryland (Estados Unidos) la International Shipboard Environmental Design Conference, donde ya se planteaban los mismos problemas de hoy: la incidencia de la mujer a bordo y un mayor estándar, y muy recientemente en nuestra REVISTA (4) se trató, entre otros, este tema.

## Consideraciones

El buque puede considerarse bajo dos aspectos: como sistema y como zona urbana específica.

---

(3) ATTWOOD, E. L.: *El moderno buque de guerra*. Traducido por Juan de Goytia y Gordia. Imprenta Moderna de Guinart y Pujolar. Barcelona, 1913.

(4) TAJUELO PARDO DE ANDRADE, Ángel: *¿Qué hacemos con la F-110?* REVISTA GENERAL DE MARINA. Tomo 240. Abril, 2001.

Si lo entendemos como un sistema, nos encontraremos con que, fundamentalmente, está constituido por dos grandes subsistemas: el hombre y la máquina. Para que el sistema cumpla las misiones para las que se ha diseñado y construido debe verificarse que los dos subsistemas (hombre y máquina) se encuentren en perfecto estado funcional y sean capaces de cumplir las expectativas de diseño. Por supuesto que la interacción hombre-máquina debe ser la adecuada, es decir, deberá diseñarse la ergonomía de forma eficiente.

La parte tecnológica estará operativa y funcional siempre que exista una limpieza, un mantenimiento y, en su caso, una reparación adecuada, lo que depende de la dotación-hombre. Por otro lado, la mayor utilidad de la infraestructura y de la tecnología dependerá de los conocimientos, adiestramiento y estado de ánimo de las personas. De todo esto se desprende que para que un buque funcione adecuadamente y cumpla sus misiones esperadas tendremos que prestar una atención adecuada al subsistema dominante: la dotación.

Como zona urbana específica (5) podemos entender un buque como a un grupo de personas e instalaciones en las que se realizan actividades de relación, subsistencia, ocio, restauración, descanso y trabajo. Esto, en una zona urbana en tierra, tiene unas normas, unos estándares y unas reglas. El hombre comparará su conocimiento urbano, le guste, quiera o no, con un buque. ¿Por qué no aplicar las normas urbanas a un buque de guerra al menos en lo posible?

Las cuatro funciones fundamentales de la urbanística, directa y conceptualmente aplicables a un buque, son:

- Asegurar a los hombres alojamientos saludables.
- Organizar los lugares de trabajo.
- Prever las instalaciones necesarias para la buena utilización de las horas libres.
- Establecer la unión entre estas diversas organizaciones y una red de tráfico que garantice los traslados, respetando, sin embargo, las prerrogativas de cada uno (6).

Actualmente, la sociedad civil tiene un nivel de vida y unas comodidades que obligan a reconsiderar los nuevos proyectos prestando más atención al diseño de la habitabilidad para que, sin convertir el buque de guerra en un hotel de lujo, tenga unas condiciones suficientemente atractivas para las dotaciones, de tal manera que no vean en la vida a bordo un desequilibrio —en comparación con los servicios de armas en tierra— que enfríe las vocaciones. Debe buscarse en la habitabilidad sino una herramienta de motivación —creo

---

(5) HEFFRON MICHAEL, H.: *The Naval Ship as an urban Desing Problem*. Naval Engineers Journal. Abril, 1973.

(6) CRESTI, Carlo: *Le Corbusier*. Ediciones Nauta, S.A. Barcelona, 1971.

que esto no se conseguirá en mucho tiempo—, a menos que se transforme en una contrapropaganda fuerte y constatable que anule las acciones emprendidas de captación.

## Consecuencias

Una habitabilidad demasiado austera suele tener en tiempo de paz consecuencias negativas. La habitabilidad puede afectar, ya se dijo, a la salud, a la motivación y rendimiento en el trabajo, todo lo cual incide en las operaciones propias del buque y, por supuesto, en su efectividad.

La falta de motivación produce un abandono del marinero profesional, una falta de continuidad, un mayor esfuerzo en escuelas y adiestramiento, y una falta de personal.

El bajo rendimiento de la dotación supone que el sistema buque no funcione adecuadamente y que las expectativas puestas en ese sistema de armas no se vean cumplidas y deba subsanarse con actuaciones complementarias.

Viendo estas consecuencias tan negativas tendremos que analizar si algunas medidas correctivas resultan económicamente más rentables que el coste enorme de esta situación y si estas medidas son viables en las nuevas construcciones.

## Diseño

Es normal identificar el precio de un buque por sus toneladas compensadas, por su *pay-load* o por algunas de sus dimensiones, y siendo ello cierto en su construcción, en la totalidad del ciclo de vida ya es discutible. Un buque muy empachado es de costoso mantenimiento y requiere un esfuerzo para su limpieza, que obliga a una dotación numerosa. Un buque con espacios amplios, diseñado para facilitar todos los mantenimientos y que admita limpiezas mecánicas durante el ciclo de vida, es mucho más económico y habitable.

La dotación dependerá del propio diseño, del tipo de unidad, de su despliegue y de los procedimientos de operación del buque, es decir: tamaño, tipo de maquinaria, sistemas de armas, puestos de control o vigilancias, automatismos previstos, amabilidad del diseño de la interacción hombre-máquina, mantenimientos, limpiezas, actuaciones de hotel, maniobras marineras...

Medidas importantes, en la fase de diseño, deben ser: disminución de los ruidos y vibraciones, buques con menos movimientos y menos incómodos (estabilidad de plataforma), iluminaciones más acordes según ambientes (lo mismo que los colores), zonas de privacidad, mejores zonas de descanso, alojamientos para menos personas en cada módulo y de mayor número de



(Foto: ORP, Armada).

metros cuadrados por persona, menor número de guardias o servicios (o menos tiempo en el día), más facilidad de mantenimiento y limpiezas, disminución de trabajos cotidianos (hacer la cama, comida, lavandería, limpieza de zonas comunes) y mejoras en el entretenimiento (hilo musical, televisión, bibliotecas, videotecas y cursos multimedia). Asimismo debe atenderse al mobiliario, temperatura, humedad, etc., procurando que, en conjunto, sea razonablemente lo más cómodo posible. Deberá, por fin, prestarse mucha atención al diseño del gimnasio, zonas de juego, esparcimiento y posibles comunicaciones particulares.

Dentro de los conceptos, vida y convivencia, debe considerarse, como un factor importante y fundamental para la estabilidad psicológica del individuo, la privacidad o intimidad. Pues bien, la privacidad en un buque de guerra es difícil y exige la asignación de espacios de alto costo y de difícil localización, tanto más cuanto que la tendencia, como ya se dijo, es disminuir el tamaño de los buques en búsqueda de una economía en la inversión. De cualquier modo, la privacidad —que lleva implícita un riesgo de soledad, nostalgia o depresión, y que podría resultar peligroso por inadvertido— debe equilibrarse adecuadamente con la vida de relación (7).

El mayor espacio necesario por persona para un buque de un determinado desplazamiento se podría conseguir, sin más que reducir la dotación, con ayuda de una automatización intensiva y una mayor racionalización de las

(7) GONZÁLEZ LÓPEZ, Primitivo B.: *Técnicas de Construcción Naval*. Universidad de La Coruña. Servicio de Publicaciones. Marzo, 2000.

guardias, servicios, mantenimientos y limpiezas, sin que estas actuaciones presupongan una disminución del tonelaje.

Hay una publicación básica ANEP (8), entre las posibles referencias obligadas, que es un valiosísimo compendio en cuanto a la habitabilidad. Realmente nuestros buques, lo mismo que el resto de los de la Alianza, intentan cumplir con los criterios fijados en esta publicación, pero su cumplimiento es de mínimos, es un problema de acuerdos entre los espacios asignados a los sistemas y a la dotación. Es un problema económico y en él no se pondera adecuadamente la importancia y trascendencia del hombre —la dotación— como subsistema fundamental y al que hay que subordinar en cierta medida el resto. De eso se trata, de una sensata ponderación. En principio bastaría utilizar la ya citada publicación en sus máximos, acercándose a los estándares de la marina civil y copiando soluciones aceptadas en otros medios.

### Proceso de obtención

Una vez elaborados los requisitos operativos, NSR, los técnicos (militares e industriales) deben preparar un anteproyecto esquemático y funcional que permita valorar la posibilidad del cumplimiento de dichos requisitos y, en su caso, reconsiderarlos.

De esta fase se debe pasar a la viabilidad, con un matiz importante, como ya se ha dicho, el producto final es el buque (como subsistema de una fuerza), que debemos considerarlo, en sí mismo, constituido por dos aspectos: las realizaciones tecnológicas y la dotación. En consecuencia, se deberá analizar con detalle cada uno de ellos.

Cuando se decide un objetivo de dotación, en el sentido de minimizarlo, proceden las siguientes acciones para comprobar la suficiencia y funcionalidad de dicho objetivo:

- Análisis y simulación operativa.
- Análisis y simulación logística.

En cuanto a este objetivo ocurre con frecuencia que cuando se está en la fase de construcción, y ésta ya va avanzada, la dotación de quilla elabora la organización del buque y el plan de combate. Es en este momento cuando se encuentran con que necesitan modificar esa dotación prevista en el sentido de aumento en número y modificación de categorías. Este desafortunado descubrimiento tiene lugar en una fase en la que cualquier solución es costosa y no siempre satisfactoria.

---

(8) *Manual sobre requerimientos de habitabilidad en buques de guerra de superficie.* Publicación Aliada de Ingeniería Naval (OTAN).

En consecuencia, en la fase de viabilidad y siguientes, y una vez conocida y comprobada por simulación la disponibilidad de la dotación —en horas hombre y por empleos— deberá establecerse el tiempo disponible de todo este personal para realizar los PMS. En base a esta información se podrán diseñar, desarrollar y adquirir los equipos y sistemas que cumplan estos requisitos de mantenimiento a bordo.

Dentro del proceso de adquisición de unidades (buques) deberá preverse, como parte del análisis sistemático, esta problemática. Por supuesto que habrá que incluir en dicho análisis un enfoque de arranchado y limpiezas compatible con las h/h disponibles.

## Conclusiones

La formación y el adiestramiento es de alto coste y, en consecuencia, la habitabilidad no debe ser una razón para coartar la permanencia, no debe enfriar las vocaciones ni ser contrapropaganda para el proceso de captación. Los buques, asimismo, deben diseñarse para que sus condiciones de vida no produzcan una falta de motivación, un bajo rendimiento y un absentismo de las dotaciones.

En los requisitos operativos, al fijar el objetivo de dotación, deben incluirse unos márgenes según el tipo de buque.

Durante el proceso de viabilidad debe constituirse un grupo de trabajo, precedente de buques similares, que, conociendo la disposición, los requisitos y las prestaciones de los sistemas y equipos, elaboren una organización y plan de combate que pueda simular la funcionalidad de los dos subsistemas en conjunto (vigilancias, maniobras, limpiezas, mantenimiento y habitabilidad), detectando de forma precoz cualquier disfunción. Este proceso debe repetirse en las fases siguientes: definición de contrato y desarrollo del proyecto.

Deben premiarse, en su justa medida, los espacios dedicados a la habitabilidad como una inversión rentable que mitigue que, en el último tercio de vida del buque y quizá antes, caiga en una obsolescencia relativizada a la vida en tierra. En consecuencia, tendremos que fijar con generosidad un estándar mínimo que nos acerque, dentro de lo posible, a la vida a bordo en la marina civil (9) y, como meta, aunque de forma limitada, a la vida en tierra.

Incluir en la fase de viabilidad una valoración, en el conjunto del ciclo de vida del buque, del esfuerzo económico de una mejor habitabilidad y un análisis de extracostes por mejoras escalonadas sobre el estándar fijado que permita una decisión definitiva. Barco grande ande o no ande.

---

(9) C133 Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (Disposiciones Complementarias), 1970. OIT. Organización Internacional del Trabajo. ILOLEX (fecha de entrada en vigor: 27-08-1991).





Muelles de la Base Naval de Rota con los transportes *Castilla* y *Aragón*.  
(Foto: E. C. Rodríguez Toral).



## HISTORIAS DE LA MAR

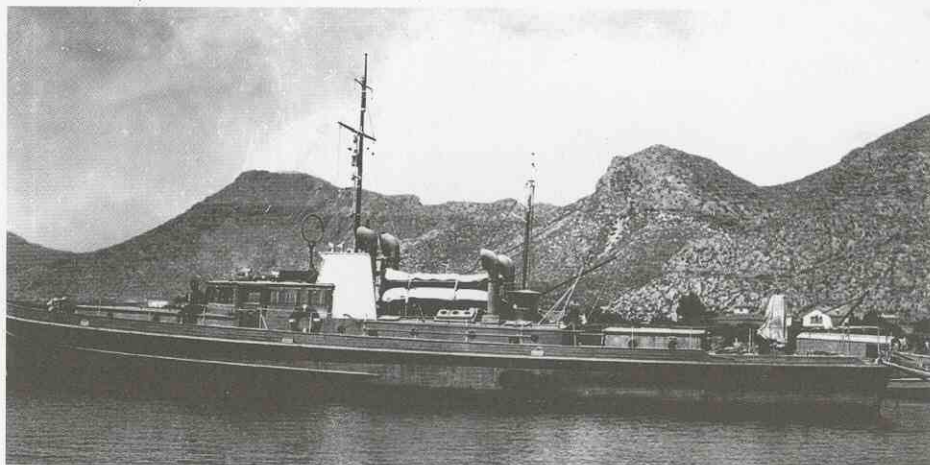
### LA *POLLENSA*, UNA LANCHA EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

José M.º BARCELÓ-FORTUNY



L enunciado inicialmente previsto para este trabajo —«Una lancha torpedera en el Museo del Aire»— perdió validez tras un primer contacto epistolar con el general Miguel Ruiz Nicolau, a la sazón director del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, al que había recurrido para interesarme por el estado de conservación de la embarcación de salvamento *Pollensa*, a la que erróneamente suponía expuesta, o en vías de estarlo una vez convenientemente restaurada, como una joya más en el magnífico Museo de Cuatro Vientos del Ejército del Aire.

En mi opinión, la historia de la *Pollensa* merecía una atención que desde hacía algún tiempo tenía intención dedicarle. Ya puestos en ello, la noticia de que la embarcación «nunca llegó a puerto» daba, sin embargo, al traste con la tentativa de desglosar la historia de una lancha cuando menos singular. O acaso no todo estaba perdido aún. Bien mirado, el hecho de que en última instancia, y por circunstancias totalmente imprevisibles, la *Pollensa* acabara sus días en el fondo de la bahía de Palma, intencionadamente hundida, no enterraba el tema, sino que simplemente invitaba a darle otro enfoque.



Lancha *Pollensa*.

Y es que la *Pollensa* no era —no fue— una embarcación cualquiera. No lo fue, cuando menos, para el Ejército del Aire y muy especialmente para quienes sirvieron en el escuadrón de salvamento en la bahía y puerto, que acabaría dando nombre a la embarcación de nuestra historia. Para no pocos jefes, oficiales, suboficiales y personal civil en algún momento afecto a la base, y muy especialmente entre quienes sirvieron en la sección de Marinería, nombrar a la *Pollensa* es todavía hoy evocar unos tiempos felices en uno de los parajes más idílicos de la isla de Mallorca.



Lancha *Pollensa*.

Cincuenta años prestando servicio en aquella base de hidros, desde la que intervino en múltiples servicios y comisiones, la hacían incluso parte del paisaje y, por supuesto, de la propia base, creada en 1934, aunque su pleno desarrollo se demoraría unos años más.

Cuando, ya cubierto con creces su ciclo de vida activa, su destino parecía encaminarse a Cuatro Vientos, quiso un conflicto bélico dar al traste con lo que había sido casi una fijación por parte del historiador, coronel Emilio Herrera Alonso, antiguo subdirector del Archivo Histórico del Aire y también antiguo piloto de hidroaviones en la base mallorquina. Esto es, que la *Pollensa* tuviera un hueco en un museo en el que hasta entonces Icaro era el rey, pero en el que por sobrados méritos y motivos también tenía cabida ella. Pero no pudo ser.

### Lancha torpedera alemana

Corría el año 1937. España estaba en guerra, y en la isla de Mallorca un escuadrón de la célebre Legión Cóndor alemana compartía desde julio de aquel año la base de hidroaviones con un grupo de aviadores del bando nacional y también algunos italianos. Ante la eventualidad de accidentes y el hecho de que además hacía falta una embarcación de apoyo, los mandos alemanes dispusieron el inmediato envío a Pollensa de una unidad de salvamento de la que se aseguraba que años antes había cumplido funciones en calidad de lancha torpedera. A tal respecto, y consultado un anuario naval de la época, no fue posible por nuestra parte encontrar nada que se le asemejara. En la búsqueda había que guiarse como único referente por el aspecto externo de la embarcación cuando llegó a Mallorca. Pero nada. Todo lo más, o si se quiere, el parentesco más cercano lo hallamos en unas lanchas clasificadas como motovigías que por aquellos años integraban la flota del Danubio. Pero no, no eran lo mismo.

La llegada de la lancha a la isla sigue constituyendo un enigma para quien esto escribe. En principio no parece probable que llegara por sus propios medios, sino muy posiblemente transportada por mar. Sea cual fuere el medio empleado, el caso es que un día la silueta gris —y casi fantasmagórica por las circunstancias del momento— de la embarcación se hizo presencia en la zona militarizada del espigón comercial del pequeño puerto y empezó a hacerse familiar para los pocos habitantes de aquel enclave urbano. La censura y el control que rodeaba todo lo que se refería a la base, considerando como tal el conjunto de instalaciones bajo cobertura militar, hacían cuando menos difícil fotografiarla. Los alemanes, que se alojaban en un precioso hotelito requisado a tal efecto, se mostraban especialmente esquivos incluso con sus compañeros aviadores españoles e italianos, con quienes mantenían escasa relación de amistad. Se sabía, eso sí, que la presencia de la embarcación obedecía a la

necesidad de contar con una unidad auxiliar de salvamento, con buen andar y aceptable aguante en la mar, cualidades que por lo visto reunía la *Pollensa*, nombre que, por supuesto, adquiriría más adelante.

Pese a su condición de unidad de salvamento, a su llegada iba armada con un cañón ametrallador Rheinmetall de 20 mm a popa y una ametralladora antiaérea ligera a proa. Ni rastro, sin embargo, de los tubos lanzatorpedos que, se insistía en ello, había montado anteriormente. Sobre el particular, y ya en el ocaso de la embarcación, un jefe de nuestra Armada nos comentaba, con la propia *Pollensa* a la vista, que de haber actuado realmente como lancha torpedera, en modo alguno podía decirse que se tratara de una unidad torpedera genuina, inclinándose más bien por la tesis de que, en todo caso, fue adaptada para estos menesteres con la incorporación adicional de posiblemente un solo tubo lanzador. Queda por nuestra parte en el aire la incógnita sobre si fue o no fue.

En ella llamaba la atención un potente reflector situado a proa del puente, cuya misión era orientar y apoyar a los hidroaviones en sus operaciones de despegue y amerizaje durante la noche. En realidad, los hidroaviones bimotores *Heinkel 59 B-2*, a los que los españoles apodaban «zapatonos», que integraban la escuadrilla de la Legión Cóndor, efectuaban frecuentes vuelos nocturnos de ataque a puertos del litoral catalán y levantino, siendo en estas maniobras de despegue y amerizaje del todo necesaria la colaboración de la *Pollensa*. En ocasiones, el haz luminoso procedente de la lancha se desviaba por unos momentos de objetivo y recorría fugazmente la costa, lo que dadas las circunstancias del momento —de noche totalmente cerrada y en los incier-



Lancha *Pollensa*.

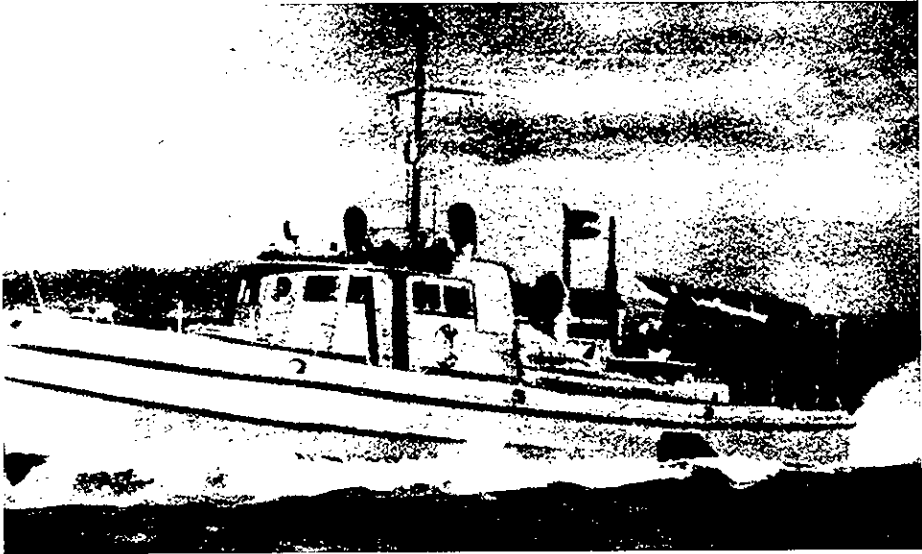
tos comienzos de una guerra— poco menos que sobresaltaba a los habitantes de las viviendas situadas en primera línea de la bahía y particularmente del puerto, ya en aquel entonces una de las estaciones vacacionales más antiguas de la isla. Más adelante, y para ayuda en estas operaciones, se procedió a tender una línea de boyas luminosas en plena bahía. Además de en estas misiones de apoyo, la lancha colaboraba en trabajos de remolque y en el traslado de las tripulaciones cuando los hidros quedaban fondeados fuera de la pequeña dársena portuaria. Lo cierto es que prestaba su colaboración en todo lo que se le pedía, que en aquellos momentos y circunstancias no era poco precisamente.

En realidad, la lancha en cuestión pertenecía a una larga serie de embarcaciones de la Lufwaffe —quizá sí procedentes de la Kriegsmarine— utilizadas fundamentalmente como auxiliares de los escuadrones de hidroaviones de patrulla y reconocimiento. Con un desplazamiento de 42 t, tenía la *Pollensa* una eslora de 26 m, por 4,66 de manga y 1,30 de calado. La propulsión corría a cargo de dos motores diesel MAN, los cuales proporcionaban un andar máximo de 19 nudos y, a velocidad económica, una más que respetable autonomía. Construida en madera, se comentaba también de ella que era una embarcación especialmente concebida para navegar en lagos y ríos, pero lo cierto es que su respuesta en la mar era igualmente excelente.

Imposible del todo conocer al detalle las actividades de la *Pollensa* mientras ésta permaneció bajo control de los alemanes, aunque sí cabe reseñar tres actuaciones en concreto: una, su salida a la mar en enero de 1938 para recuperar un *Heinkel* que en vuelo de reconocimiento sobre Menorca había sido dañado por la defensa antiaérea de la isla; dos, su muy activa participación en octubre de aquel mismo año, junto con el minador *Vulcano* y otras embarcaciones, en la búsqueda del hidroavión en el que perdió la vida el teniente coronel Ramón Franco y toda la tripulación, algunos de cuyos cuerpos pudieron ser rescatados y desembarcados en Pollensa, y tres, su única actuación, que se sepa, armada al efectuar una presa —buque mercante *Enri Teckener*— en enero de 1939, muy cerca de la propia bahía de Pollensa.

### Nace la *Pollensa*

A punto de finalizar la guerra —mayo del 39— la lancha fue entregada a España, recibiendo, ahora sí, el nombre de *Pollensa*. Se dispara la rumorología y a nivel *vox populi* se comentaba que se trataba de «un regalo personal de Hitler a Franco», cosa, por supuesto, del todo incierta. Simplemente, cuando la Legión Cóndor abandonó las instalaciones de Pollensa, dejó en la isla la lancha —y con ella también algunos hidroaviones *Heinkel 59*— que tanto y meritorio trabajo había estado realizando.

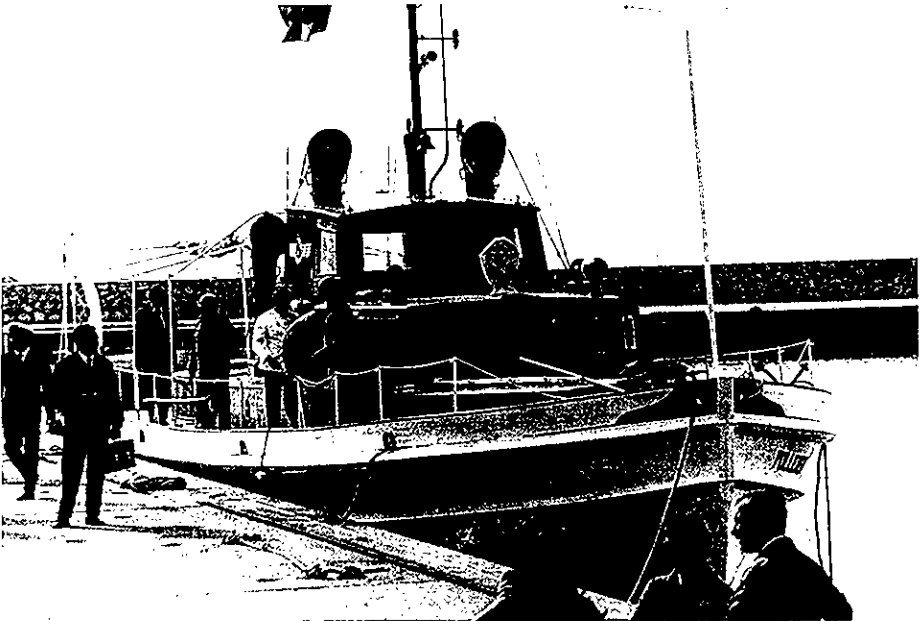


Lancha V-22.

Como primera medida cambió el gris militar por el color blanco y quedó al mando, sucesivamente, de varios jefes y oficiales de aviación procedentes de la Aeronáutica Naval y también de marinos mercantes o de la Reserva Naval. Ya con bandera española, su actividad sería incesante en su calidad de infatigable buque de salvamento afecto a la escuadrilla del Ejército del Aire basada en Pollensa. Destacaremos su participación en la búsqueda de supervivientes de un combate aeronaval entre aviones alemanes e ingleses a varias millas al sur de la isla de Cabrera; otra misión de parecidas características en aguas de las Columbretes; búsqueda de supervivientes —aunque desgraciadamente no los hubo— de un avión francés que transportaba escolares desde el norte de África a Francia..., y un largo etcétera.

Cierto que ahora ya no realizaba su labor de salvamento en solitario. A raíz de la constitución del Regimiento n.º 51 de Hidros, con los que al comienzo de la segunda guerra mundial España había organizado su propio servicio neutral de salvamento en el Mediterráneo occidental, la Luftwaffe proporcionó, entre junio y agosto de 1944, otras tres embarcaciones de iguales características, que inicialmente fueron bautizadas con las siglas *LS* —por lancha de salvamento— y numeradas del 1 al 3. Como pocos años antes ocurriera con la *Pollensa*, también estas lanchas cambiaron el color gris por el blanco y se pintaron grandes cruces rojas en los costados, además de las marcas tradicionales de neutralidad, en este caso pintadas verticalmente. Hasta finales de la contienda mundial sirvieron de complemento a los hidroaviones *Dornier* basados en Pollensa.

En 1946 estas tres unidades se convirtieron en las lanchas guardapescas V-20, V-21 y V-22 de la Armada, pasando a montar un cañón antiaéreo de 20 mm a popa y una ametralladora ligera a proa, armamento muy similar al de la *Pollensa* cuando llegó a Mallorca. La primera en causar baja sería la V-22, en julio de 1949, mientras que sus gemelas siguieron en servicio como unidades de vigilancia en aguas del Estrecho.



Lancha *Pollensa*.

En 1964 causó baja por accidente de mar la V-20. Sobre este hecho poseo información contradictoria, pues mientras algunas fuentes afirman que la lancha fue recuperada y desguazada años más tarde, otras la dan por definitivamente hundida en aguas del Estrecho, con la agravante de que, al parecer, el accidente arrojó el triste saldo de dos muertos y un desaparecido, en una dotación de doce hombres.

La última en causar baja fue, obviamente, la V-21, que todavía figuraba en la Lista Oficial de Buques de la Armada en 1978, con la anotación «previsto para el desguace en el plazo de un año». Como así fue.

La verdad es que estas lanchas dejarían muy poca huella en la Armada y muy a menudo incluso se las ignora.

Pero volvamos a la *Pollensa*, embarcación que realmente apenas conocía el descanso, porque cuando no era para ejercicios de salvamento real se la



requería para maniobras y otros menesteres, especialmente a partir de la creación del llamado Grupo de Salvamento, en cuyo momento volvió a cambiar su apariencia exterior: se cabinó parcialmente el puente superior, se suprimió el palo popel, en cuya base se aseguraba un puntal de carga para arriado e izado de los botes auxiliares, y se pintó de amarillo —como color distintivo internacional de salvamento— la cubierta y la superestructura, en la que destacan cuatro ostentosos manguerotes de ventilación que le daban un aire especial. En las amuras, y en sustitución de las marcas de neutralidad, figuraba ahora la escarapela nacional.

Entre sus salvamentos figurarían los nombres de no pocos buques mercantes en apuros: *Cintia*, *Mousie*, *Cristian*... Alternándose con remolcadores de la Armada, colaboraba también, esporádicamente, con el Ejército de Tierra en ejercicios de tiro a cargo de las baterías de costa situadas en las bahías de Pollensa y de Alcudia, en los que actuaba como embarcación de radioenlace con los puestos de tierra y en el fondeo de blancos fijos.

A raíz de constituirse oficialmente, en julio de 1955, el SAR (de Search And Recue) español, los escasos y antiguos hidros *Donier Do-24*, todavía disponibles (gracias en parte a las conocidas prácticas de «canibalización»), fueron reemplazados por modernos *Grumman Albatross*, de procedencia norteamericana, en los que se basaría la 55.<sup>a</sup> Escuadrilla, que posteriormente pasaría a denominarse 801 Escuadrón.

En realidad, sólo la *Pollensa* parecía incombustible al paso de los años: *Heinkel*, *Macchi*, *Dornier*, *Romeo*, *Cant*, *Arado*, *Grumann*... iban sucediéndose las marcas y modelos de hidroaviones por otros más modernos y capaces, pero sólo la lancha de nuestra historia permanecía, cuando menos aparentemente, ajena al paso del tiempo.

## La más bella

Era, sí, una embarcación bonita y con mucho carácter, especialmente a raíz de su última transformación.

Compartía amarre en la dársena de la base —terminada de construir a finales de 1947— con otras embarcaciones, entre las que destacaban una lancha para buzos, dotada de dos compresores manuales; una embarcación contraincendios, cisternas para combustible y algunas barcas a remo. También durante una época se contó con un viejo motovelero —el *Cabo Falcón*— que había sido adquirido por la aviación militar en 1926 para apoyo de la patrulla Atlántida en su *raid* a Guinea y que se perdió por embarrancamiento en mayo de 1959 al sur de Casablanca, tras ser sorprendido por un fuerte temporal cuando desde Gran Canaria se dirigía al Mediterráneo. Pero en aquel enjambre de pequeñas y medianas embarcaciones, la reina era, sin duda, la *Pollensa*, que por su beldad llegó incluso a intervenir en una película en la década de los 50,

figurando tratarse de un yate —para lo que fue preciso efectuarle algunos retoques—, con el nombre *Black Jack*, en la película del mismo nombre —*Jack el Negro*, en versión española—, interpretada en su personaje central con el excéntrico George Sanders.

Con respecto a esta apariencia de yate hay que decir que dada su confortabilidad y habitabilidad, y pese a tratarse en sus orígenes de una unidad de combate, en ocasiones excepcionales, la *Pollensa* también se prestaba gustosa como embarcación de recreo, en cortas salidas, para los familiares del personal destinado en la base o veraneantes alojados en los pabellones construidos al efecto, en la llamada «zona estival residencial». Y es que la bahía de Pollensa, con su puerto y la increíblemente bella península y playa de Formentor —nombre que, por cierto, da al patrullero de nuestra Armada *P-82*, de la clase *Toralla*—, era y sigue siendo lugar de privilegio, especialmente solicitado por jefes y oficiales del Ejército del Aire para sus vacaciones familiares de verano.

Pero también lo bello acaba marchitándose. Y es lo que irremediablemente le ocurrió a la lancha de nuestra historia. Aunque los cuidados —en realidad casi mínimos— eran extremos, la verdad, y pese a las apariencias, es que los años no habían ido pasando en balde. Se carecía de repuestos originales, lo que ya empezaba a hacerse notar, especialmente por lo que se refería a los motores. Pese a ello, la *Pollensa* siguió prestando excelentes servicios, mayormente en calidad de unidad colaboradora en ejercicios de salvamento en los que los principales protagonistas eran ahora los helicópteros del SAR. Por decirlo de alguna manera, la *Pollensa* no tenía «el vuelo, la velocidad, la maniobrabilidad y la autonomía de aquellos ruidosos aparatos de ala rotatoria». Estaba en clara desventaja y había llegado la hora del adiós. Puesta a subasta como material de desguace fue adjudicada a un chatarrero de Valencia, que la adquirió por 200.000 pesetas.

## Rescate... y fin

Y aquí podría darse por terminada la historia... de no ser porque estando aún surta la lancha en la base de hidroaviones —ahora ya simplemente clasificada como aeródromo militar—, pendiente de ser retirada por el comprador, disfruta de sus vacaciones en el puerto de Pollensa el ya antes citado coronel Emilio Herrera, quien de inmediato inició una serie de gestiones encaminadas a recuperar, con destino al Museo del Aire, la propiedad de la embarcación, no en vano formaba parte ya —y de qué manera— de la historia de la aviación militar española. Encaminó bien sus pasos y el chatarrero no puso objeción alguna a cederla por el mismo precio de compra.

Había que preparar su transporte a la península y se iniciaron gestiones con la Armada, que puso a disposición de la causa dos dragaminas costeros de la

clase *Nalón*, que la remolcarían hasta el puerto de Palma. La operación se llevó a cabo con algunas dificultades, dado el estado de la obra viva de la embarcación, a la que para aligerar peso le fueron retirados los motores. La *Pollensa* fue despedida de la base, en realidad su casa, con emoción en ocasiones mal contenida —dicen quienes estaban allí que por los rostros de los asistentes resbaló alguna que otra lágrima...—, sobrevolada por un helicóptero y dos *Aviocar* del 801 Escuadrón del Ejército del Aire. Corría el año 1978. ¡Hacia medio siglo ya que había llegado a Pollensa!

Tras hacer frente a un temporal en la costa sureste de Mallorca, el dragaminas remolcador y el de escolta llegaban por fin a la Estación Naval de Porto Pi, donde la *Pollensa* quedaría amarrada. Hacía falta ahora un medio para hacerla llegar a Valencia —desde donde, en un trailer o por ferrocarril, sería trasladada a Madrid—, y por vía diplomática se recurrió a la VI Flota de los Estados Unidos, que se comprometió a prestar un buque anfibia como medio de transporte. Todo había quedado atado..., pero justamente en las fechas previamente establecidas los Estados Unidos entraban en guerra con la Libia de Gadafi y con ello se malograba el transporte al tener que desplazarse al golfo de Sirte el buque asignado.

La *Pollensa* permanecería todavía algunos meses surta en la Estación Naval de Porto Pi, y la verdad es que cada vez se hacía más difícil mantenerla a flote. Su casco, a base de tres forros de caobilla, ya apenas aguantaba. El deterioro general era ostensible, hasta que de mutuo acuerdo con la Jefatura del Estado Mayor del Aire se decidió por parte de la Armada hundirla en plena bahía de Palma.

El sueño de verla depositada en el museo de Aeronáutica y Astronáutica se había desvanecido. Pero allí, en Cuatro Vientos, la aguja de la *Pollensa* y algunos portillos desmontados antes de proceder al hundimiento recuerdan a una lancha que fue historia y que con toda seguridad pervive en la memoria de cuantos la conocieron. Y para quienes no sabían de ella, ahí quedan estas líneas y añejas fotos a modo de simple presentación.



#### BIBLIOGRAFÍA

- HERRERA ALONSO, Emilio: *Una bahía con alas*.  
COELLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española*.  
Boletín del Museo del Aire.

# EL SEGURO SE BAUTIZÓ CON AGUA DE MAR

Manuel MAESTRO  
Presidente de la Fundación 14 de Mayo

## Antigüedad y mediterraneidad del seguro



L analizar los antecedentes remotos en que se basa el seguro tenemos que manejar reiteradamente dos conceptos: «antigüedad» y «mediterraneidad». Primero, debido a que la idea fundamental del seguro es antiquísima; segundo, a que en las riberas del Mediterráneo, paralelo a la cultura occidental, de la que fue cuna también, surgió la previsión, que posteriormente tomó carta de naturaleza sobre sus aguas con el nacimiento del seguro marítimo, auténtico núcleo y base de la institución aseguradora actual. La necesidad económica a que responde la creación del seguro reside en los grandes riesgos del comercio por mar; riesgos que provienen del elemento extraño y hostil en que se desarrolla y de la ausencia de un régimen de protección de la comunidad en la navegación. Es sorprendente lo pronto que el individuo acomete la explotación del comercio marítimo, y este hecho es una de las condiciones que determinan el nacimiento del seguro con mayúscula. En la ciudad griega de Rodas surgió una importante potencia naval, que la hizo pasar a la historia por su Marina mercante y sus leyes marítimas. Su comercio, que comenzó a florecer nueve siglos antes de Jesucristo, llegó a su máximo esplendor hacia el año 408 de esa misma era, en la que su derecho marítimo dominó el Mediterráneo y fue aceptado incluso por Roma, entre cuyas leyes, de procedencia rodia, cabe citar la *Lex rhodia de jactu*. Según Haralambidis, en la recopilación de las leyes de Rodas, publicada en el siglo VIII bajo el reinado del emperador León y Saurio, conocida con el nombre de *Las basiliscas*, se legisla al mismo tiempo sobre la avería común y el seguro mutuo.

Oscurecida la era griega, como consecuencia de la guerra del Peloponeso, ocupó Roma su lugar hegemónico en el Mediterráneo y, consecuentemente, en el mundo. Los romanos, guerreros por antonomasia, despreciaron el comercio, base del poderío de los griegos. Es, por tanto, difícil encontrar legislación o datos que se refieran al seguro, ya que el comercio es su causa inmediata. Mas el contrato de seguro marítimo se construye sobre otra institución existente, que es la del préstamo marítimo o préstamo a la gruesa. Préstamo que se concede a una persona que se dispone a emprender un viaje por mar con el dinero que se le facilita por ese medio o con mercaderías compradas gracias a

él, estipulándose que lo restituirá con crecidos intereses una vez que rinda felizmente el viaje; en caso contrario, no tiene obligación a devolver la cantidad recibida ni indemnización alguna. Por consiguiente, en caso de naufragio el propietario del buque o de la carga queda indemnizado de su pérdida en todo o en parte con el derecho a retener para sí el dinero prestado, que el prestamista pierde con sus correspondientes intereses, lo que supone un contrato de seguro concebido a la inversa. En textos romanos descubrimos estas características, apareciendo una persona que asume las consecuencias de un riesgo corrido, sin que se emplease la palabra seguro, la cual sólo aparece en el latín de Justiniano cinco siglos después de Cristo, y se conoce como *nauticum foenus* o préstamo a la gruesa.

### Surge la póliza de seguro en la edad media

Si bien el derrumbamiento del comercio coincidió con el surgir del imperio romano, con la caída de éste la desaparición fue casi total. Hay que esperar varios siglos para que se levante y sirva de engrandecimiento de las repúblicas italianas, Marsella y Barcelona, auténticos polos de desarrollo que rompieron, gracias a su comercio, con la caída producida durante la edad media, época en la que poco a poco fue depurándose la idea del seguro, y fundamentalmente a través del préstamo a la gruesa, del que brotó el seguro al emanciparse los intereses adeudados por el prestatario del premio de riesgo, confundido con ellos, y éste abonarse sin sujeción a condición alguna, según Manes, quien añade que, además, la indemnización no había de hacerse efectiva por el capitalista anticipadamente, sino bajo condición y siempre que el evento dañoso se produjese. En cuanto a lo primero, vino a servir, inconscientemente, de elemento propulsor la legislación canónica y principalmente la decretal del papa Gregorio IX del año 1230, en que se prohíbe como usurario todo interés, lo que equivale a abolir el préstamo marítimo. Esto determinó la separación del negocio de anticipo y del contrato por el cual se asumía a cambio de una prima el riesgo, desglosándose también de este modo los papeles de prestamista y garante del riesgo. La segunda exigencia se cumplió, en parte al menos, mediante el pacto por el que se aplazaba la entrega del capital hasta el momento en que se produjese el daño, sin el cual no tenía razón de ser el abono de la indemnización. Este aplazamiento es la etapa decisiva en la evolución histórica del seguro. El primer caso de verdadero contrato de seguro marítimo de que poseemos testimonio auténtico procede del año 1347 y de él se conserva acta en el archivo notarial genovés. En la ciudad de Pisa se conserva un contrato de seguros celebrado en el año 1384 y otro en Florencia del año 1397. De este modo, y por un lento proceso lógico, el contrato de aseguramiento se fue desarrollando a la par que se desenvolvía también por etapas graduales la organización sobre la cual descansa el seguro.

En este proceso histórico del contrato de seguro desempeña un papel importantísimo la creación y desarrollo de la forma jurídica de la póliza. Los grávidos y formalistas documentos notariales empezaron a decaer en el siglo XIV, viniendo a ocupar su puesto los documentos puramente privados de los aseguradores, otorgados casi siempre por mediación de un agente o corredor, dándose el nombre de «pólizas». En estos documentos se contenían todas las normas por las que había de regirse el seguro, y sobre ellas se modeló luego la legislación. Un decreto dictado por el duce de Génova en el año 1309, en que por primera vez aparece la palabra *assecuramentum* empleada en el sentido moderno del seguro, dispone que se admitan ciertas excepciones contra los contratos de seguros. La reforma hizo caer en el desuso, cada vez más abiertamente, la prohibición canónica de la usura. Los autores jurídicos acabaron por desdeñarla en absoluto.

### El libro del *Consulado del Mar*

Antes de entrar en la materia conviene aclarar algunos extremos en relación con el epígrafe referido al mismo. En primer lugar, diferenciar entre el *consulado de mar* y el libro del *Consulado del Mar*: el primero es una corporación profesional que agrupaba a las gentes del mar en defensa de intereses económicos, con unas funciones similares a las cámaras de comercio, e igualmente como tribunal especial en cuestiones de comercio marítimo. Había consulado de mar en los principales puertos españoles e incluso posteriormente se crearon en las colonias americanas. En segundo lugar, la existencia de cónsules, como autoridad delegada del poder real, radicados primeramente en las expediciones marítimas y, posteriormente, en territorio extranjero, de los que son sucesores las actuales oficinas consulares. En tercer lugar, el libro del *Consulado del Mar* o *Llibre del Consolat de Mar*, que, como su nombre indica, es una obra que recopila y colecciona las leyes y costumbres marítimas dispersas en los derechos romano, griego, bizantino, rodio, italiano, francés y español. Por último, hay que aclarar la confusión existente entre esta obra y las ordenanzas sobre seguros marítimos de Barcelona, siendo habitual atribuir al libro del *Consulado del Mar* ser la primera ordenación de seguros existente en el mundo. El libro del *Consulado del Mar* vio la luz en Barcelona en el siglo XIII, durante el reinado de Jaime I el Conquistador. El nombre de la obra se debe al consulado de dicha ciudad. Pese a la creencia generalizada no recoge ningún tipo de legislación referida al seguro marítimo, siendo su primer ejemplar conocido el escrito entre 1436 y 1484. Las ordenanzas sobre seguros marítimos de Barcelona, que sí son las primeras conocidas en el mundo, son de 1435, y de ellas se hicieron eco posteriores ediciones del libro del *Consulado del Mar*, que las incorporaron como anexo de la obra. Al ser un código de derecho marítimo universal, que estuvo en vigor hasta el siglo XVIII, fue obviamente un extraordinario difusor de las ordenanzas, que incorporó a sus páginas.

Llegamos al punto inicial de la problemática en torno a la formación y estructura del libro del que no se conserva la primera redacción, pero de la que no hay dudas, ya que las existentes hacen menciones reiteradas a los antiguos textos que constituyeron las primeras *costums de la mar*, cuyo punto de referencia nos lo ofrece el rey Pedro el Grande en 1283, estableciendo el Consulado del Mar en Valencia, atribuyendo a los cónsules la competencia para resolver las disensiones que se produjesen entre mercaderes y hombres del mar. Marsella disputó el nacimiento de la obra a Barcelona, pero hoy día es indiscutible que esta última fue su cuna. Espigando referencias y datos contenidos en diferentes pasajes tenemos, por ejemplo, que todas las citas de índole monetaria del libro están siempre hechas en monedas barcelonesas y los precios de los fletes cuadran perfectamente tomando Barcelona como punto de partida.

### Desarrollo del seguro con la Carrera de Indias

Con el matrimonio de los Reyes Católicos comienza un proceso integrador entre Castilla y Aragón, que culmina con la conquista de Granada, y que da dimensión universal a España con el descubrimiento de América por Cristóbal Colón. La Carrera de Indias supuso un nuevo impulso al seguro marítimo, que se desarrolló principalmente en Sevilla, y el comercio con las provincias flamencas tuvo un efecto parecido con Burgos y Bilbao. Los Reyes Católicos habían instituido en el año 1503, en Sevilla, la Casa de Contratación de las Indias, concediéndose el derecho de regular el comercio con las Indias occidentales (así llamado el Nuevo Mundo, descubierto por Cristóbal Colón), y de este organismo dimana la ordenanza de 21 de noviembre de 1507, tendente a evitar abusos en la contratación de seguros y préstamos a la gruesa. A las apuntadas disposiciones siguieron: las ordenanzas para los seguros marítimos, que formaron el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de Burgos en el año 1537; la ordenanza de 1552, llamada de Carlos V, publicada por Felipe II, como lugarteniente de su padre; normativa de las atribuciones y competencias de la Casa de Contratación, y las de Sevilla, aparecidas en el año 1555, en las que se reglamenta el seguro marítimo con relación a la navegación de las indias occidentales. Todos estos ordenamientos, al reflejar la práctica de un intenso seguro marítimo en aquellas remotas épocas, muestran cómo las pólizas actuales se inspiran en principios establecidos en los siglos XV y XVI, en cuyos días ya se hacía jugar la franquicia y se dejaba una porción del riesgo a cargo del asegurado, quien, aun no cargando la mercancía, debía pagar una fracción de prima. Las ordenanzas de Burgos obligaban a redactar las pólizas ante los escribanos de la universidad de acuerdo con sus preceptos y al tenor de un modelo que insertaban, bajo pena de severas multas en caso de incumplimiento y pérdida de derecho de acudir al prior y cónsules. En las de Sevilla se disponía que todo lo que se asegurase, así de ida como de

vuelta a Indias, fuese conforme a la póliza general que incluía, sin que pudiera renunciarse a ella ni a los preceptos de las ordenanzas.

En cuanto a las primas, desde fines del siglo XVII sufrieron oscilaciones entre un cinco y un 10 por 100 del valor asegurado, y para la travesía de Indias alcanzó hasta el 30 por 100. Resulta sugestivo contemplar cómo en todas estas antiguas ordenanzas se justifican muchos preceptos a guisa de valladar a abusos y corruptelas fraudulentas, cometidos por los asegurados en detrimento de la buena fe debida; excesos que han venido sucediéndose en épocas contemporáneas. Ya en las ordenanzas de Barcelona del año 1484, que declaraban nulos los seguros conociendo la ocurrencia del siniestro, se preveían severas multas contra las personas calificadas de poco temerosas de Dios, que pretendían cobrar la indemnización sin haber cargado los efectos ni emprendido viaje alguno el navío.

Es sustancioso el preámbulo de las ordenanzas de Sevilla, en el que se lee que sus preceptos van dirigidos a acabar con los engaños que se suelen hacer —motivo del retraimiento de los aseguradores— y a lograr la tranquilidad de los aseguradores. En la adición a estas últimas ordenanzas, sacada de una de Felipe II, de 1533 (artículos 161 y 162 de las ordenanzas reales para la Casa de Contratación de Sevilla), se alude también a los fraudes que hacen algunas personas asegurando todos sus bienes por póliza secreta y confianza o a diversos aseguradores, y después cobran dos o tres veces el valor perdido; por lo que prohíbe esta clase de seguros, que deben hacerse públicamente, conforme está mandado. Bilbao obtuvo la jurisdicción consular en el año 1511 —a requerimiento de sus comerciantes, que la solicitaban para equipararse a Valencia y Barcelona—, y en el año 1560 publicaron sus cónsules el Reglamento de las Ordenanzas de la Contratación, que trataban principalmente de seguros y averías. En 1737 se publicaron unas nuevas ordenanzas de Bilbao, aprobadas por Real Decreto de Felipe V, el 2 de septiembre del mismo año. En sus cincuenta artículos sobre seguros marítimos reitera la mayoría de los preceptos vigentes en las anteriores, si bien merecen señalarse las siguientes innovaciones: equiparan las pólizas hechas sólo entre las partes a las extendidas ante corredor o escribano; facultan a que se asegure, en viaje de vuelta de las Indias, hasta el 25 por 100 por beneficios, y obligan al dueño del buque asegurado a correr el riesgo de la quinta parte de su valor. Se prohíbe el seguro sobre ganancias imaginarias y sobre la vida de los hombres, y se reconoce la existencia del reaseguro.

No podemos circunscribir nuestro estudio a la zona que ostentó durante la mayor parte de la Carrera de Indias el monopolio del comercio con ellas —Sevilla y Cádiz—, ya que hubo centros que resaltaron por su actividad y legislación en la transferencia de experiencias en todas estas materias y que, lógicamente, influyeron también sobremanera sobre la época e igualmente, en condiciones especiales, practicaron el seguro durante la Carrera de Indias. El caso de Barcelona ha sido ampliamente contemplado como pionera de la



legislación del seguro marítimo e impulsora del mismo y, asimismo, Sevilla. Vamos, por tanto, a estudiar los casos de Burgos, Bilbao y San Sebastián, cuyos respectivos consulados promovieron ordenanzas para adaptar a sus específicas necesidades legislativas en materia aseguradora las normas dimanantes de las propias experiencias. Las ordenanzas de seguros, redactadas por el consulado de Bilbao en febrero de 1520, se convierten en el primer cuerpo legislativo sobre seguros marítimos que atañe al mundo atlántico. Son breves, puesto que se componen de nueve artículos solamente. En 1558 el consulado de Bilbao aprueba unas nuevas ordenanzas sobre seguros y dos años más tarde otras de carácter general que contienen también disposiciones en materia de seguros.

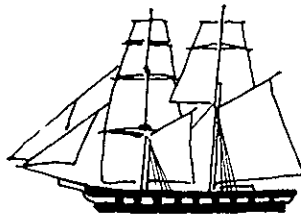
A partir de mediados del siglo xvi la economía española entra en decadencia, lo mismo que la hispanoamericana desde fines de dicho siglo. A esta declinación económica corresponde un total estancamiento en materia de legislación del seguro. Durante más de un siglo y medio no se sanciona ninguna disposición legislativa referente al seguro. En la primera mitad del siglo xviii la economía española, y con ella la hispanoamericana, comienza a reaccionar, reacción que se acentúa durante la segunda mitad de la centuria. Este proceso se proyecta en el campo de la legislación del seguro. El consulado de Bilbao, después de realizar algunas pequeñas reformas en 1725, introduce otras nuevas, fundamentales, en sus ordenanzas generales. Estas nuevas ordenanzas «estaban influidas por las ordenanzas del comercio francés de 1673 y por las de la marina de 1631». Las mismas contienen disposiciones acerca del seguro. La zona de aplicación de las ordenanzas de Bilbao se amplió posteriormente, según veremos, a otros lugares. Cabe destacar aquí que, al igual que las ordenanzas de Sevilla, establecían el régimen de la póliza uniforme. Las ordenanzas del consulado de Bilbao de 1737 alcanzaron, como dice Pardessus, «una especie de prioridad y casi de universalidad», como que, aun dictadas para la villa de Bilbao, ellas fueron la legislación mercantil que casi exclusivamente se observó en la mayor parte del reino hasta la publicación del Código del Comercio, traspasando las fronteras para ser observadas en nuestras colonias de América y en las repúblicas hispanoamericanas después. Y refiriéndose al capítulo XXII de las ordenanzas, dedicado a los seguros, afirman que «puede asegurarse que fue la fuente a que todos los pueblos acudieron para sistematizar su legislación sobre el seguro marítimo». Las ordenanzas de Bilbao llegaron a regir en América.

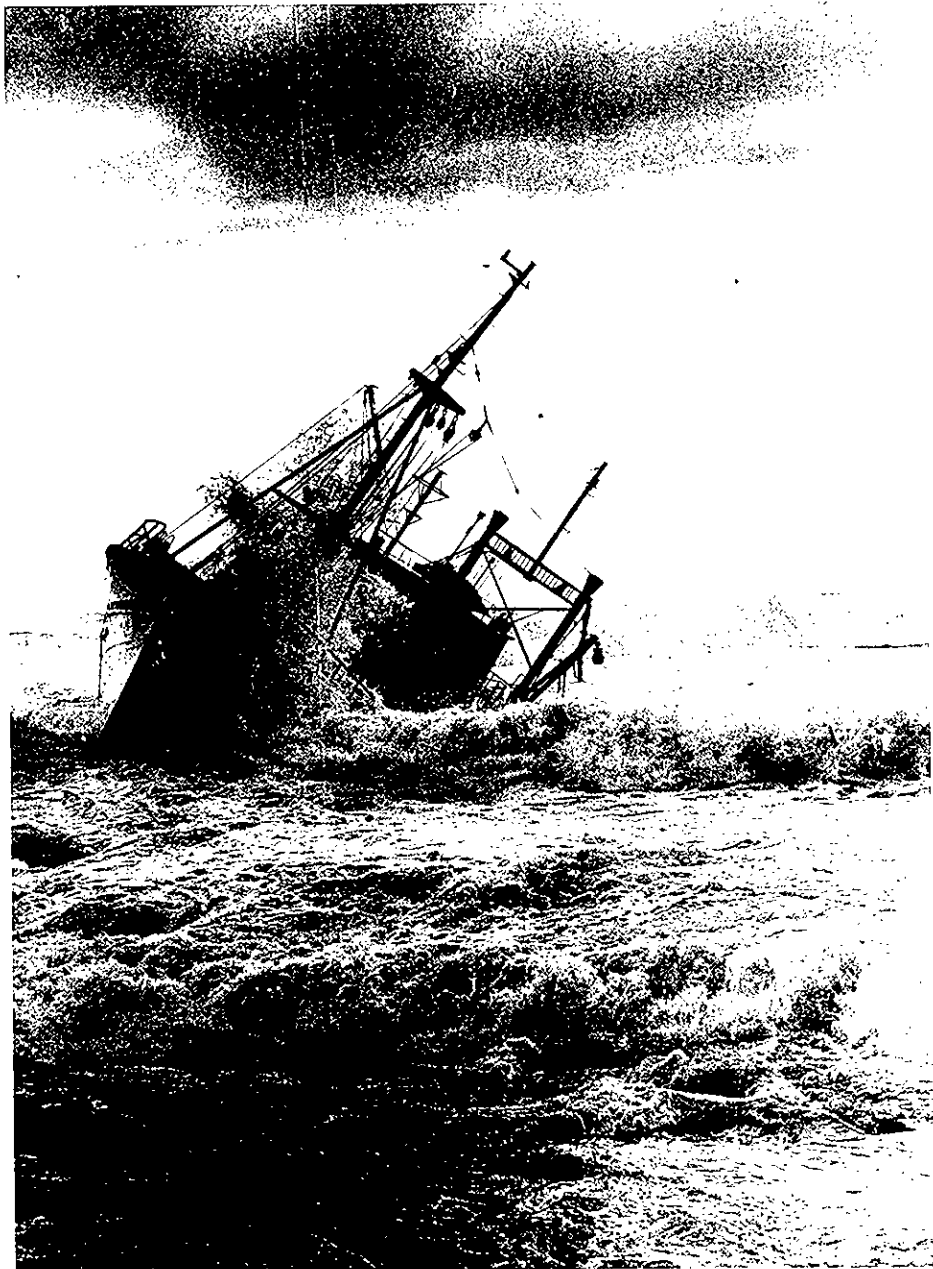
Las ordenanzas de San Sebastián son del año 1814 y se hacen eco de las normas de las precedentes. Admiten, en negocios con Inglaterra y otras partes muy distantes, y sólo para el regreso, el seguro de ganancias hasta el 25 por 100. Si bien preceptúan la nulidad del seguro de vida sobre los tripulantes, permiten asegurar la libertad de sus personas, en caso de presa o cautiverio, y disponen que el seguro, hecho de buena fe, aunque exceda del valor de las mercancías cargadas, es válido hasta la concurrencia de la estimación

de éstas. Ordenan, en fin, que el asegurado de nave o mercancías debe dar cuenta al asegurador de los cambios de viaje, quien, de no hallarlo conforme, puede anular el seguro, reteniendo del premio el medio por 100, lo que no reza en el caso de que el «maestre» ejercite su derecho de poder entrar, si le es necesario, en cualquier puerto.

Los Países Bajos, parte también de la corona española, promulgaron durante el siglo XVI una serie de ordenanzas que fueron igualmente pioneras en la legislación de seguros, así como en la creación del órgano de control de la actividad aseguradora. Sus mercaderes fueron asimismo activos en esta industria con el comercio con las Indias. En 1569, el consulado español de Brujas reguló el régimen de seguros marítimos para el conjunto de comerciantes españoles de los Países Bajos. Pero como la gran mayoría de los mercaderes residían en Amberes y traficaban por medio de este puerto, que era entonces el primero de la Europa septentrional, fue la costumbre de Amberes la seguida en las ordenanzas publicadas. Una ordenanza real del 31 de octubre de 1563 se había ocupado ya de los seguros marítimos. Existen también tres ordenanzas del duque de Alba, fechadas, respectivamente, el 31 de marzo de 1569, el 27 de octubre de 1570 y el 20 de enero de 1571.

Del tronco que supuso el seguro marítimo surgieron con posterioridad, en el siglo XVII, los de vida e incendios. Lo que representó el inicio de una carrera imparable en su desarrollo, que poco a poco fue vulgarizándose y ampliando los principios de resarcimiento de daños a otros numerosos riesgos que fueron naciendo con el progreso de la civilización y que terminó de popularizar el automóvil, que cambió los hábitos sociales al surgir con inusitada fuerza en los albores de la pasada centuria. España fue pieza clave en su nacimiento al ser pionera en su ordenamiento en el siglo XV y al universalizarlo a través de su epopeya americana. Como en otras cosas, cardamos la lana y otros se llevaron la fama: a título de ejemplo, Lloyd's de Londres se creó dos siglos y medio después de que se promulgasen en Barcelona las primeras ordenanzas de seguros existentes en el orbe.





Varado en la rompiente. (Foto: J. A. Pena Méndez).

# EL SAN TELMO, UNA HISTORIA SIN FINAL

Luis MOLLÁ AYUSO



## La «División del mar del Sur»



N tal día como hoy son las últimas noticias que se tuvieron por la fragata mercante *Mariana*, del navío *San Telmo*. Créese que se hundió por efecto de un fuerte temporal en esas siniestras aguas del cabo de Hornos. En el Panteón de Marinos Ilustres se conserva la memoria de este luctuoso hecho y del brigadier Rosendo Porlier, que mandaba el navío. Este naufragio es un tributo más al servicio naval, en las duras circunstancias que se desarrollaba y ha de

desarrollarse.

Con esta efemérides, referida al día 2 de septiembre de 1819, conmemora nuestra Armada todos los años la desaparición del navío *San Telmo* y de los 644 hombres que se perdieron con él.

Que el *San Telmo* desapareció es un hecho que refleja el *Boletín Oficial del Reino* del día 6 de mayo de 1822, que determina que «en consideración al mucho tiempo transcurrido desde la salida del navío *San Telmo* del puerto de Cádiz, el 11 de mayo de 1819, para el mar Pacífico y dadas las pocas esperanzas que se conservan de que se haya salvado el buque, Su Majestad el Rey ha resuelto, a propuesta del capitán general de la Armada, que sea dado de baja el referido navío y los hombres que en él viajaban...».

Con esta escueta resolución se daba oficialmente por desaparecidos a los 642 hombres de la dotación del *San Telmo*, así como a los dos capitanes del Real Cuerpo de Artillería que los acompañaban. Hoy, más de ciento ochenta años después, todavía no conocemos las circunstancias que envolvieron su desaparición, ni qué fue, cómo murieron, o dónde descansan los restos de aquellos 644 hombres que en él viajaban.

La tragedia del buque se inicia bastante antes de esta fecha, cuando a finales de 1818 y en vista de la continua zozobra en que vivían nuestras posesiones al otro lado del Atlántico por los continuos conatos de insurrección de los independentistas, se resuelve el envío de una expedición que complementa a otra enviada un año antes y que se muestra impotente ante la ayuda que los independentistas reciben en Perú de la flota inglesa que capitanea Thomas Cochrane.

Esta expedición, a la que pomposamente se denominó «División del mar del Sur», reunía cuatro barcos en mal estado y peor pertrechados, por lo que

no se encontró ningún voluntario para mandarla. Así las cosas hubo de nombrarse, de manera forzosa, al brigadier Rosendo Porlier y Astequieta. De su poca fe en la empresa dan testimonio sus palabras en Cádiz a poco de partir y a modo de despedida a su amigo el capitán de fragata Francisco Espelius: «Adiós Frasquito, probablemente hasta la eternidad».

El desánimo de Porlier respondía en cualquier caso al desánimo generalizado de los cuerpos de oficiales, como consecuencia de la situación de la Armada en los primeros años del siglo pasado. El caso es que el brigadier, que a sus 49 años ya estaba curtido en importantes batallas, como la defensa naval de Cádiz o la de Trafalgar, en ambos casos contra Nelson y también en ambos casos a las órdenes de Gravina, arboló su insignia en el *San Telmo* y aceptó su suerte, consolándose al pensar que aquel viaje le brindaba la ocasión de regresar a su Lima natal.

### El *San Telmo*

El *San Telmo* era un navío de 76 cañones, segundo buque de la serie iniciada en 1785 con el *San Ildefonso*. Su diseñador, José Romero Landa, se había basado en los conceptos originales de Jorge Juan. Tenía 53 m de eslora, 14,5 de manga y siete de puntal, que le daban un desplazamiento de 2.550 t. Había sido botado el 20 de junio de 1788 en los astilleros de Esteiro en Ferrol.

Además del *San Telmo* completaban la expedición las fragatas *Prueba*, de 34 cañones, y la ya mencionada *Mariana*, además del también navío *Alejandro*, uno de los cinco buques comprados dos años antes a los rusos y que sólo una vez recibidos en España, se supo de su lamentable estado.

La expedición, no sin múltiples dificultades, se hizo a la mar el 11 de mayo de 1819, con viento fresco de Levante. A los pocos días, Porlier hubo de renunciar al *Alejandro*, que se vio obligado a regresar en vista de sus numerosas averías y vías de agua. El resto de la división continúa su andadura tocando en Río de Janeiro y Montevideo, donde esperan al mes de septiembre para tratar de cruzar el tempestuoso cabo de Hornos, coincidiendo con la primavera austral.

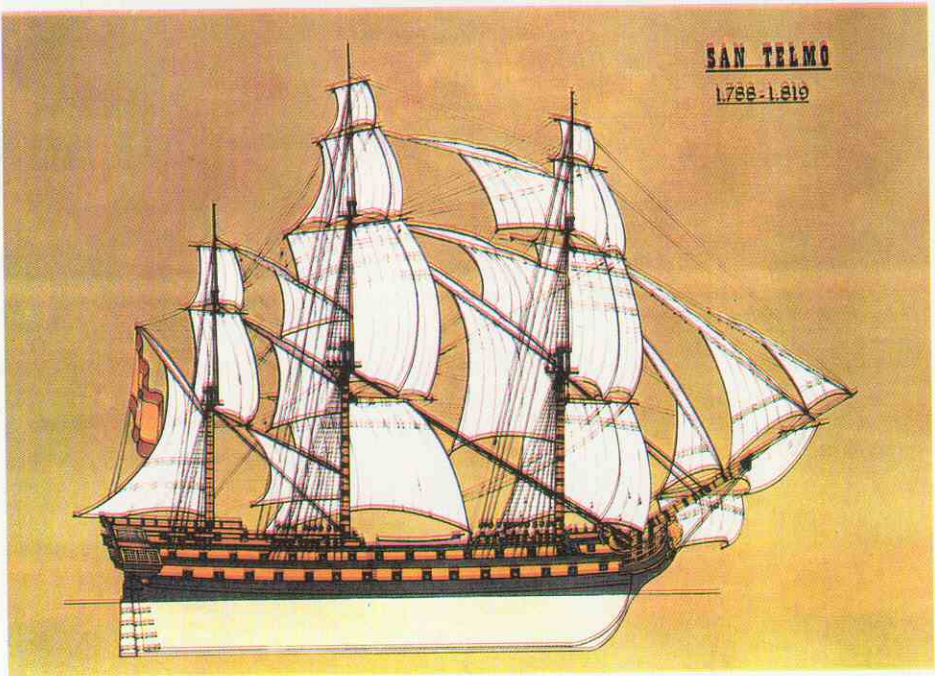
Los tres barcos alcanzan juntos el paso de Drake. A partir de aquí los fuertes vientos de poniente obligan a los buques a derivar al sur, mientras esperan vientos favorables. Sin embargo, el cabo de Hornos se muestra implacable y las tormentas se suceden unas a otras hasta que los buques no pueden mantenerse juntos y se dispersan.

Las viejas cuadernas del *San Telmo* no lo resistieron, y cuando la *Prueba* y la *Mariana*, con una semana de diferencia, confirman su llegada al apostadero de El Callao, esta última informa haberse separado del *San Telmo* un mes antes, el 2 de septiembre, en 62° S y 72° O, un punto donde las corrien-

tes y los vientos derivan directamente al norte de la isla Livingston. Para entonces el navío ferrolano ya arrastraba serias averías en timón, tajamar y verga mayor.

## William Smith

Sólo unos meses antes, en febrero de 1819, el capitán de la Marina Mercante británica William Smith, al que la tradición otorga la gloria del descubrimiento de la Antártida, busca a bordo de su bergantín *Williams* nuevas derrotas que permitan enfrentarse al terrible cabo de Hornos. En los 61°, Smith se sorprende al vislumbrar nuevas e inesperadas tierras, así que conforme arriba a Valparaíso se le comisiona a confirmar su hallazgo.



Interpretación de Berenguer del navío *San Telmo*, construido en Ferrol.

El segundo viaje de Smith coincide en el tiempo con la llegada a El Callao de nuestra expedición, es decir, ocurre un mes después de la desaparición de Porlier y sus 643 hombres. Smith descubre un grupo de islas, de las que toma posesión en nombre de Jorge III y a las que bautiza con el poco original nombre de Nueva Bretaña del Sur.

Con la lógica excitación de su descubrimiento, Smith vuelve a Valparaíso, donde comunica la buena nueva al jefe de la estación británica del Pacífico, quien ordena a Smith un tercer viaje para descubrir nuevas tierras y confirmar las descubiertas.

Todavía emprendió William Smith un cuarto viaje en su homónimo bergantín, desembarcando en la costa norte de la actual isla de Livingston, donde descubre que podría no haber sido el primero en alcanzar aquellas gélidas tierras al encontrar en una playa los restos de un naufragio, que identifica como los de un navío español, y muchos otros restos de animales sacrificados, sin duda por la mano del hombre. Smith, algo desanimado, vuelve a Valparaíso, donde apenado reconoce su hallazgo; sin embargo, el jefe del apostadero británico no comparte su idea del *fair play* y le recomienda guardar silencio sobre esta última circunstancia.

Desaparecido Smith, su descubridor según los británicos, Su Graciosa Majestad encarga a otro capitán, James Wedell, el levantamiento de la cartografía de las nuevas tierras. Como Smith, Wedell no tiene inconveniente en reconocer las señales inequívocas del predescubrimiento, aunque va más lejos en su exposición al admitir en un libro, del que es autor, que: «varias piezas de un naufragio fueron halladas en las islas del oeste, en apariencia pertenecientes a un buque de 76 cañones, probablemente los restos de un buque de guerra español perdido cuando hacía el pasaje hacia Lima». Si así fue, y todos los indicios apuntan en esa dirección, nuestros 644 compatriotas fueron los primeros marinos que alcanzaron las frías tierras de la Antártida, aunque llegaran allí arrastrados por el infortunio, por lo que en su desgracia les cabría la gloria de haber sido sus descubridores. ¿O es que los británicos no se arrojaron la gloria del descubrimiento de la isla de Pitcairn, en el Pacífico Sur, a pesar de que sus descubridores, amotinados de la *Bounty*, arribaran allí escapando precisamente de la justicia de Su Majestad?

## Un final por escribir

A pesar de que en los últimos años desentrañar el misterio del *San Telmo* ha constituido uno de los objetivos de nuestro buque de investigación oceanográfico *Hespérides*, que ha incluido entre sus objetivos el llamado «Proyecto *San Telmo*», no ha sido posible dar un paso en dirección alguna. El propósito principal del «Proyecto *San Telmo*» ha sido, por supuesto, encontrar los restos del navío perdido, aunque también ha incluido la búsqueda de cualquier indicio en tierra que confirme la llegada del buque a la isla para, a partir de ahí, tratar de reconstruir la vida y la muerte de su desdichada tripulación.

Durante el verano austral de 1993, el experto en arqueología subacuática Manuel Martín Bueno, catedrático de la Universidad de Zaragoza y director del «Proyecto *San Telmo*», acompañado del investigador antártico Jorge Rey,

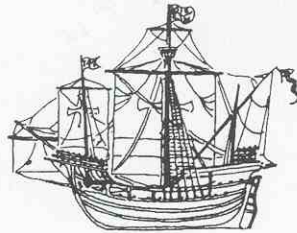


*San Telmo*, navío de 74 cañones, de la serie llamada de Romero Landa. Museo Naval de Madrid.

especialista en geofísica submarina, y de Enrique Pérez, también geólogo especializado, embarcaron en el buque chileno *Queyón* para navegar hasta el cabo Shirref, lugar donde teóricamente debió arribar el *San Telmo*, con idea de colocar una placa conmemorativa que perpetúe la desgracia de su dotación. La expedición encontró en la tortuosa costa cantidades enormes de restos de barcos, restos humanos y de animales cazados por el hombre. Encontraron también pequeñas cuevas no naturales e incluso lo que pudo ser una pequeña base, probablemente soviética.

Pero ninguna noticia del *San Telmo*, nada que permita aventurar el final del barco o de su tripulación. ¿Qué fue del barco? ¿Se estrelló contra los afilados acantilados o embarrancó en la costa? ¿Qué pasó con su dotación? ¿Murieron ahogados o quizá de frío? Hoy sabemos que

entonces las temperaturas en la Antártida eran un par de grados más frías que las actuales. Si sobrevivieron al naufragio, ¿acamparon o excavaron alguna de las cuevas descubiertas? ¿Se alimentaron quizá con los múltiples restos de animales que encontraron los ingleses mes y medio después? ¿Intentaron tal vez los supervivientes ganar costas más benignas mediante el empleo de balsas? Preguntas sin respuesta. Lo único cierto es que los 644 hombres que navegaban a bordo del navío español continúan esperando, desde su sudario de hielo, que alguien ponga final a su historia, que alguien encuentre ese eslabón que los una para siempre con la gloria de ser los verdaderos descubridores póstumos de la Antártida.







El pan de cada día. (Foto: J. Fernández Pidal).

# EL NAVÍO ALGECIRAS

Claudio ÁLVAREZ BIANCHI



DÍLICA bahía de Algeciras, inspiración de poetas; encrucijada de la Historia entre dos mares que se abrazan y dos mundos que se contemplan... palestra de las naciones para el estruendo de invasiones y combates.

Corría el año 1801; julio era el mes y el 5 el día de la batalla entre navíos ingleses y fuerzas combinadas franco-españolas.

Tal vez, aquel día los cálidos rayos del sol refulgieran en la superficie verdiazul de una de las bahías más singulares del mundo; tal vez soplaran vientos con olor de levante marino y el peñón se coronara con su montera de nube blanca; pero una vez más, las aguas de la bahía se tiñeron con la sangre de los héroes y el aire se estremeció con gritos de dolor y de victoria.

Los navíos ingleses que bombardearon la ciudad de Algeciras salieron malparados de la contienda. Aunque la batalla fue decidida por las baterías de costa de Algeciras de la torre del Almirante, Santiago e Isla Verde, los aliados franceses no lo reconocieron así y atribuyeron la victoria a sus naves.

Para conmemorarla, la Marina Real francesa construyó uno de los navíos más hermosos y eficaces de la época que, paradójicamente, bautizó con el nombre que venía a reivindicar la autoría española de la victoria: *Algeciras*. Navío de dos puentes y del porte de 74 cañones, fue botado en los astilleros de Rochefort en el año 1804, y navegó bajo dos banderas con el nombre de *Algeciras* hasta el fin de sus días, después de pasearlo con dignidad y gloria por la majestad de los océanos.

Francia ya había aportado a la construcción naval nuevas técnicas muy elaboradas, que supusieron un notable progreso sobre el carácter empírico y artesanal que venía teniendo. Contando, además, con los carpinteros de ribera y calafates más expertos de la época, había logrado una perfección técnica en la ingeniería naval que ningún otro país poseía entonces.

Pasado el tiempo, un oficial español embarcado de dotación en este navío dejaría escrito en sus memorias: «Era el navío *Algeciras* uno de los mejores modelos que se han conocido; tenía propiedades muy marineras y elegante figura; de estabilidad o aguante de vela proporcionado, ceñía como una goleta y gobernaba como un bote».



Navío de 80 cañones, siglo XVIII.

Después de la batalla de Trafalgar, ocurrida en el año 1805 y en la que fueron abatidos los pesados grandes navíos de más de 100 cañones, las potencias marítimas adoptaron el modelo de 74 cañones, más ágil y maniobrero, como la columna vertebral de sus flotas de combate. Esta circunstancia contribuyó a valorar y potenciar aún más el navío *Algeciras*, que llegó a ser considerado como uno de los mejores buques de línea de su tiempo.

En la batalla de Trafalgar intervino el navío *Algeciras* en calidad de buque insignia del contralmirante francés Magon. Muerto éste en el combate y con 450 bajas en la dotación, el navío *Algeciras* terminó siendo apresado con el resto de la tripulación superviviente por el buque inglés *Tonnant*.

Los cincuenta mejores hombres del *Tonnant* a bordo del navío *Algeciras* pretenden conducirlo a Gibraltar, pero por la noche arrecia el sudoeste, y el navío, que no se deja gobernar por los marinos ingleses, va a la deriva. Éstos deciden recurrir a los marinos prisioneros en solicitud de ayuda para evitar el naufragio, pero los prisioneros exigen su libertad como condición para salvar el navío. Los ingleses ceden, y pasan a ser ellos los prisioneros, y el barco, en manos de su tripulación libre, navega hasta su base en Cádiz. En poder de Inglaterra, el navío *Algeciras* habría perdido su nombre, pues éste denuncia la derrota inglesa de 1801.

El día 14 de julio de 1808 se produce en Cádiz una acción militar que marcará definitivamente el destino del navío *Algeciras*. Fuerzas de liberación españolas contra la ocupación napoleónica consiguen la rendición de la división de la escuadra francesa surta en la bahía de Cádiz en esa fecha. Entre los buques apresados e incorporados a la Real Armada española estaba el navío *Algeciras*, cuyo nombre, elegido por Francia para glorias propias, no fue necesario cambiar, por servir también a las glorias de España.

Hacia mediados de noviembre de 1811 y bajo el mando del insigne marino español brigadier Miguel Gastón, el navío *Algeciras* se hace a la mar desde el puerto de Vigo con rumbo a Nueva España (México), llevando a bordo un regimiento de infantería con otros cuerpos de tropas para sofocar la insurrección en aquel virreinato español. Lejanos mares atlánticos serán ahora testigos de las proezas de unos hombres que harán del heroísmo su deber y del sacrificio su recompensa.

Se avistan por fin las costas de Nueva España, donde el navío es recibido por un espantoso viento huracanado, como augurio de otros infortunios, y que puede capear gracias a «las sobresalientes propiedades del navío, el cual parecía estar dotado de instinto, pues obedecía al timón como si fuera un ser animado», según las crónicas del oficial de a bordo. El mismo navío que no pudo ser gobernado por sus enemigos con un viento duro en el estrecho de Gibraltar. Finalmente, la expedición desembarca en el puerto de Veracruz.

En tierra le espera la turba de un cuerpo de caballería insurgente, falto de pericia y de disciplina militar pero inflamado del arrojo que le infunde su superioridad numérica. Tres mil aguerridos insurrectos en infernal cabalgada empararon aquella llanura con la sangre de quinientos soldados españoles que lucharon con heroico denuedo hasta la muerte. Al zarpar el navío del puerto de Veracruz, dejaba escrito tras de sí uno de los episodios más luctuosos de su historia.

La dotación del navío *Algeciras*, hostigada por los enemigos y por la fiebre amarilla, sin víveres ni auxilios, siguió defendiendo intrépidamente aquellas costas por mucho tiempo. El nombre de *Algeciras*, amado y temido, era un clamor de grandeza y heroísmo, de asombro y respeto, difundido por doquier. Debieron ser sus mensajeros el rumor de las olas, el eco de los acantilados y el silbo de los vientos, que lo llevaron del mar tras los montes, hasta convertirse, entre los que lo amaban y los que lo temían, en una especie de épica renovada del mito clásico de los héroes. Cuando el navío abandonó las aguas de Nueva España, era ya una leyenda.

Después de incontables servicios prestados a España, el navío *Algeciras*, sin añoranza de su cuna francesa, hizo su última singladura retornando a la pila bautismal de su nombre. Un día otoñal de 1818, lejos del mar que lo vio nacer, fondeó su casco para siempre en las aguas gaditanas de La Carraca, mientras sus glorias y desventuras fondeaban en el silencio y la ingratitud de los hombres.

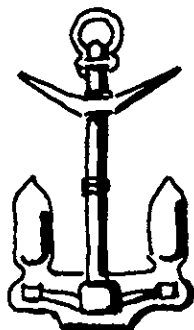
Aseguraban los viejos marinos de antaño que los barcos tienen alma, que ríen en los bellos amaneceres y juegan con los vientos alíseos, que luchan contra las tempestades y se hunden y mueren con la agonía propia de los hombres. El navío *Algeciras*, falto de la carena que pudo alargarle la vida, agonizaba melancólicamente, herido de muerte y olvido. Ya nadie leva sus anclas ni sus velas levanta al viento; ya no rompe en su proa la espuma blanca de las olas; el fango de los caños es su última morada.

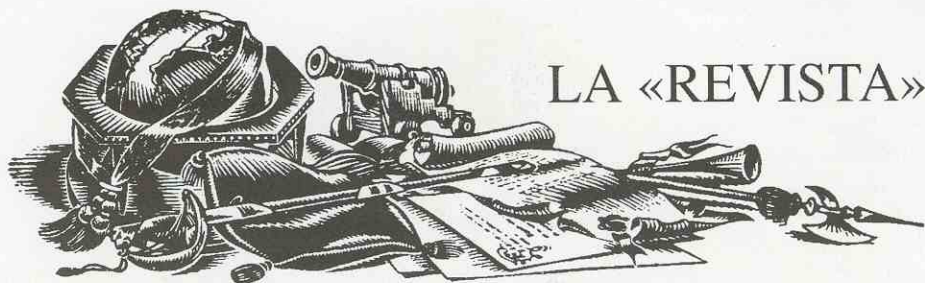
En una convulsión entre lo perecedero y la incorruptible, el barco se hunde al fin, y su nombre, marino sin navío, se convierte en navegante de la Historia.

«Aquí yacen anegadas  
del navío valeroso,  
cuadernas, velas y jarcias.

Mas, de muerte victorioso,  
permanece y no se olvida  
su inmortal nombre glorioso.

¡Algeciras!»





## LA «REVISTA»

### HACE CIEN AÑOS

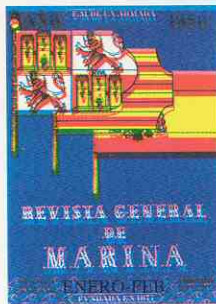


Comienza el cuaderno de febrero de 1902 con un artículo del capitán de navío Víctor M. Concas, titulado *De re marítima*.

Sigue con otro del teniente de navío de primera clase Manuel Pasquín, que lleva el inusual título «?». El teniente de navío Juan Antonio Posadillo firma

un trabajo titulado *Benedette Brin Regina Marguerite, acorazados de 1.ª clase*. Siguen: *Memoria relativa a los cazatorpederos, redactada con motivo de la pérdida del Cobra, de la Marina inglesa*, por Francisco Díaz Aparicio, ingeniero jefe de segunda clase de la Armada; *Alemania en Asia*, por Arturo Llopis, capitán de fragata; *Usos de la guerra marítima: 1797-1798*, por Federico Obancos, comandante de Infantería de Marina; *Progresos de la telegrafía Marconi*, por Juan Pastorín, capitán de navío; *Apuntes sobre la reorganización de la Marina de guerra*, por Joaquín de Cifuentes, coronel-capitán del Real Cuerpo de Alabarderos y antiguo jefe de Artillería de la Armada; *Carta del capitán de navío retirado Rafael Pardo de Figueroa al contralmirante de la Armada José Gómez Imaz* (conclusión); *Cálculo de la potencia luminosa de los faros*, por Pedro Pérez de la Sala, ingeniero de caminos (conclusión); *Holanda: su Marina militar*, por D. J. A. Posadillo, teniente de navío; *Resumen naval* (enero), por Mario Rubio, teniente de navío; *Real decreto*, creando una junta para la construcción de una escuadra. Finaliza el cuaderno con la sección *Bibliografía*.

### HACE CINCUENTA AÑOS



Se inicia el cuaderno de febrero del año 1952 con un trabajo titulado *El Doctor Ferrán en la ambientación naval de 1885*, firmado por el coronel de Sanidad Salvador Clavijo, escrito con motivo del primer centenario del descubridor español de la vacuna anticolérica. Siguen: *La Real Arma-*

*da y el Ejército en el siglo xviii. La equiparación militar*, por Ángel O'Dogherty (de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla); *El motivo marino en la lírica española*, por el teniente de Infantería de Marina J. Cuevas Fernández; *Radar de frecuencia modulada*, por el teniente de navío Antonio Mas Fernández-Yáñez; *Escuelas de valor*, por A. Oliver Villar, coronel de Infantería de Marina.

*Notas profesionales* sobre algunos aspectos de la táctica naval inglesa en la última guerra. Los comienzos de la soldadura eléctrica en construcción naval. El cuartel general de la aviación naval. Dispositivo electrónico para medida industrial de tiempos muy cortos (1/1.000 de segundo).

*Entrega de diplomas en la Escuela de Guerra Naval*, reportaje con cuatro fotografías, sobre la entrega de diplomas a la 15.ª promoción. *Marinos pintores en el Museo Naval. Miscelánea. Libros y revistas. Noticiero*. Cincuenta y cinco ilustraciones acompañan el cuaderno.



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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO

### En tal día como hoy...

#### Día Año

**1 1794.**—Batalla de Los Castillejos, en Marruecos: fuerzas de Marina desembarcan mandadas por el capitán de fragata Lobo. Combaten con el calor del que desea dejar muy alto el honor de la Armada.

**2 1810.**—En Tarifa un contraste de viento arroja contra tierra a las embarcaciones encargadas de apoyar al ejército en la defensa contra el ataque de los napoleónicos.

**3 1786.**—Emboca en el estrecho de Magallanes la fragata *Santa María de la Cabeza*. Levanta planos de aquella región tan difícil para la navegación.

**4 1775.**—Un jabeque español, mandado por el teniente de navío Bonanza, bate la artillería enemiga del peñón de Vélez de la Gomera.

**5 1848.**—La fuerza naval de Ruiz de Apodaca se alista para la expedición contra Balanguingue para castigar a los piratas joloanos en Filipinas.

**6 1763.**—La fragata *Victoria*, en el puerto de Sacramento, en el Uruguay, se bate

contra un navío inglés del porte de 60 cañones y una fragata de la misma nación de 40. Nuestra fragata hace retirarse a los enemigos.

**7 1791.**—Las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* navegan cerca de Acapulco en su viaje alrededor del mundo.

**8 1767.**—Encarnizado combate en Strómboli, en aguas de las islas Lipari, entre una escuadra hispano-holandesa y otra francesa. Las galeras españolas toman a remolque a los buques holandeses que se habían quedado en situación crítica.

**9 1565.**—López de Legazpi toma posesión de la isla Meyit, del archipiélago de las Marshall. La denomina Barbuda, por las barbas de los indígenas.

**10 1520.**—Magallanes navega por el estuario del Plata buscando el paso a la mar del Sur. Avista un monte al que da nombre, donde se asienta actualmente Montevideo.

**11 1898.**—El teniente de Infantería de Marina Ristory, en las Filipinas, defiende el puente de Bande, en Bacoor. Lo hace con heroísmo y pierde el brazo derecho; desde

entonces será llamado «El Manco de Bacoor». Se le concede la cruz laureada de San Fernando.

**12 1755.**—Combate de jabeques españoles contra argelinos. Los derrotan produciendo grandes pérdidas.

**13 1823.**—Combate victorioso de Armentía contra el cabecilla Bessières. Se distinguen las fuerzas de Infantería de Marina, pero muere su jefe, el capitán de fragata De la Serna.

**14 1836.**—En el Cantábrico, el teniente de navío Armaro, comandante del cañonero *Leopoldino*, desembarca su gente y desaloja a los carlistas de las alturas de Aspe.

**15 1777.**—En aguas del Brasil tiene lugar la toma de la isla de Santa Catalina, de la que se habían conquistado los portugueses. Se apoderan los nuestros de 26 barcos ingleses que apoyaban a los portugueses.

**16 1305.**—Fallece en Valencia Roger de Lauria, almirante de Aragón. Solía decir: «Ni galera ni otro bajel, tampoco los peces osarán asomar la cabeza sobre las aguas sin llevar las armas de Aragón».

**17 1782.**—Se condecora al armador de Vigo Bernardo Pequeño por sus éxitos en la guerra de corso, apresando a 13 barcos enemigos, ingleses.

**18 1520.**—En las islas del Maluco la nao *Victoria*, de la expedición de Loaysa, es atacada por los portugueses con fuerzas muy superiores. Los enemigos son rechazados con grandes pérdidas.

**19 1804.**—La fragata de guerra española *Gerona*, en Santo Domingo, bombardea la plaza de Monte Cristi. Salta a tierra la columna de desembarco de dicho buque para batirse junto a las fuerzas del ejército del general Gándara.

**20 1843.**—En Filipinas las fuerzas sutiles del teniente de navío Juan Salmón remontan el río Pasig y baten a las fuerzas rebeldes de Malate y de Santiago.

**21 1287.**—Conquista de Menorca, mandada por el rey de Aragón Alfonso III. Sale de Salou. Mandan los buques los almirantes Ramón de Marquet y Berenguer Mayol.

**22 1839.**—Fuerzas de Marina, mandadas por José Ussel de Guimbarda, en las llamadas

Casas de Ibáñez, durante la primera guerra carlista, contraatacan a bayoneta y rechazan a los enemigos tras un sangriento combate cuerpo a cuerpo.

**23 1526.**—La capitana de la expedición de Loaysa, en la costa de la Patagonia, cerca de la desembocadura del río San Ildefonso, encuentra al patache de aquélla. Se ve arrastrado hacia los bajos. Puede zafarse. A los dos días encuentran al fin la entrada al estrecho de Magallanes.

**24 1794.**—En Santo Domingo, en guerra con la república francesa, la fragata *Santa Agueda*, mandada por Spínola, fuerza con gran audacia el puerto de Bayaja antes de la rendición de la plaza.

**25 1797.**—Frente a las costas de Huelva el navío *San Francisco de Asís* combate contra cuatro fragatas inglesas, saliendo vencedor.

**26 1939.**—Se consolida la toma de Balanguingue. Mandaba la expedición Narciso Clavería.

**27 1794.**—El capitán de navío, comandante del *San Ramón*, con una fragata y un bergantín, bate con sus artillerías el fuerte Delfín, en la isla de Santo Domingo, obligándole a rendirse, haciendo más de mil prisioneros y apoderándose de 38 cañones.

**28 1855.**—Las fuerzas navales sutiles de Isabela de Balisán, en las Filipinas, consiguen una gran victoria sobre los piratas joloanos.

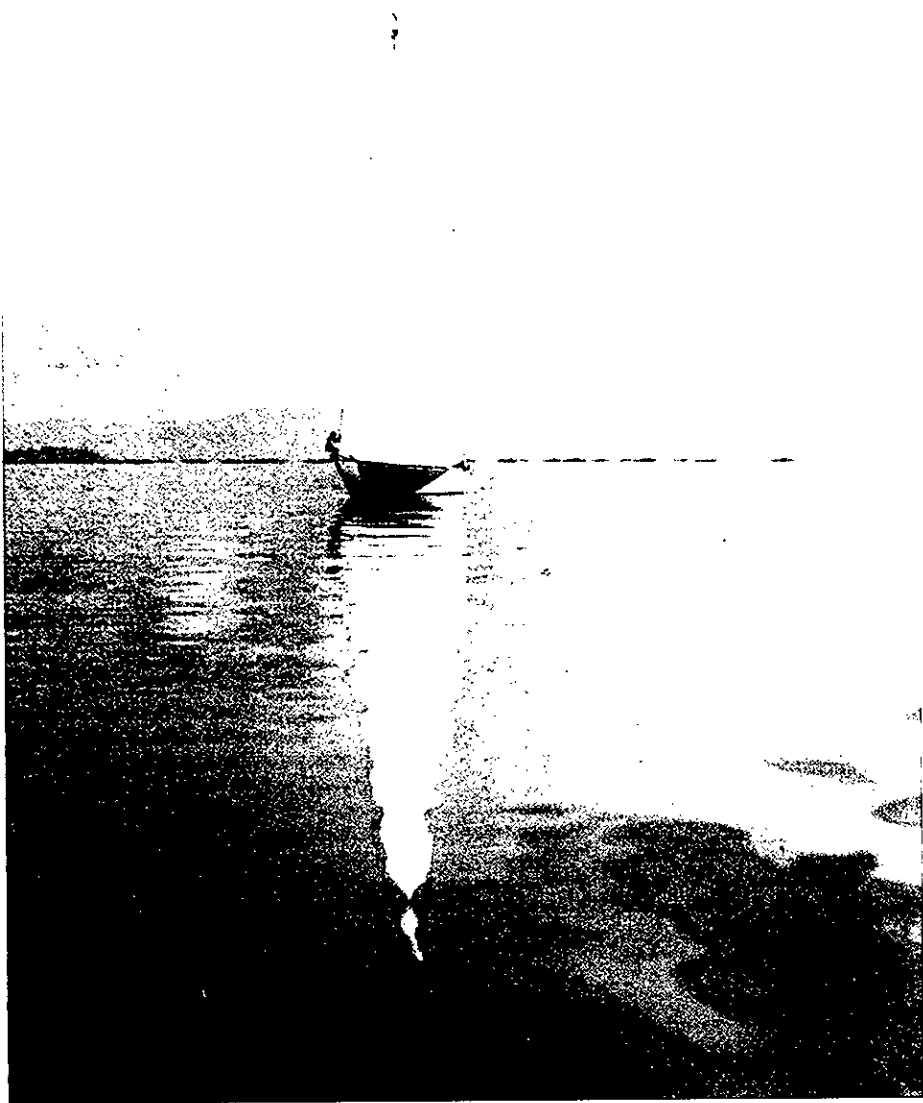
**29 1860.**—En la costa mediterránea, frente a *Portman*, tres fatuchos de guerra españoles se baten contra una fragata inglesa de 40 cañones. Se consigue que un bergantín mercante pueda entrar en el puerto de Cartagena, que era acosado por aquélla.

**30 1797.**—Ya anciano, fallece en Mallorca el valeroso Barceló. Tan valeroso que era tenido como patrón del valor: «Ser tan valiente como Barceló por la Mar», se decía.

**31 1564.**—La armada de López de Legazpi fondea en la isla de Guam, luego de vencer la resistencia de los naturales toma posesión de ella en nombre del rey de España.

CAPITÁN MARVAL.





Navegando a vela. (Foto: José M.ª Massó Bolívar).



## MISCELÁNEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

### 25.890.—*El Señor*. Amor a la mar y a España. Conde de Barcelona



En el reparto que el rey Alfonso XIII hizo de sus hijos a las Fuerzas Armadas le cupo en suerte al infante don Juan ser soldado de ingenieros. Su amor era la mar, y para servir en ella pidió a su real padre ir a la Escuela Naval de San Fernando como aspirante a Marina.

Al advenimiento de la República hubo de expatriarse y su constante amor a la mar le llevó a la Marina británica (sabido es que su madre, la reina Victoria, era inglesa). Al

llegar al empleo de teniente de navío, para no seguir en el servicio de una nación extranjera, dejó aquella Marina. En 1936 se presentó en España dispuesto a servir como soldado de Infantería, si preciso era. Se rechazó su oferta en espera de acontecimientos en los que se necesitase de él. Fue nombrado almirante honorario de la Marina británica. También de la española. Ya cerca de su fallecimiento fue nombrado capitán general de nuestra Armada. Muy enfermo ya, fue la mayor alegría que recibió.

La figura del *Señor*, como se le llamaba, es de las más conspicuas de nuestra Historia contemporánea. Fue a modo de «un rey trun-



Don Juan de Borbón vistiendo el uniforme de guardia marina inglés.

cado» (tan sólo fue príncipe de Asturias). A su muerte fue enterrado con honores de rey.

Recientemente se ha asignado el nombre de *Almirante Juan de Borbón* a una de las cuatro fragatas de la clase F-100 en construcción. En el texto de la orden se expresa que: «Don Juan de Borbón mantuvo, a lo largo de toda su vida, una estrecha relación con la mar y su Armada, a la que demostró constante amor y dedicación, mereciendo el reconocimiento como Almirante. Para la Armada española constituye un alto honor que uno de los buques más representativos de su flota lleve el nombre de tan ilustre marino, padre de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I».

Almirante R

### 25.891.—Repatriación



Con ocasión de la llegada a Santander de las dotaciones de la escuadra del almirante Cervera, el periódico *La Crónica de Santander*, decía, entre otras

cosas: «Esos que todo lo lamentan, que todo lo saben, que todo lo juzgan, esos que hacen en Madrid partidos y periódicos, artículos y discursos; esos que hacen de la política un oficio, de la falsedad un medro, de la pública ignorancia un instrumento y de la propia osadía una fuerza poderosa; esos que mangonean allá arriba, en la cabeza destornillada del país, que se llama la capital de España, debieran haber presenciado las escenas que nosotros vimos ayer á bordo del *Ciudad de Roma*.

Las lágrimas que han rodado por las mejillas de esos marinos valerosos, avezados al peligro, dispuestos siempre á dar la vida por la patria, capaces de los heroísmos mayores, no salen, no, en los periódicos, ni brillan en las sesiones parlamentarias... Se ha cometido una gran felonía, y el tiempo se encargará de ir despojando á los hechos de su desenvoltura de ficciones y de presentarlos escuetos y descarnados entre la posteridad imparcial y justiciera.»

J. F. G.

### 25.892.—Bla, bla, bla



La de *contramaestre de muralla* es denominación que la gente de mar da a los ociosos que desde tierra critican, sin mayor fundamento, las maniobras o faenas observadas en los buques.

J. M. M.-H.

### 25.893.—Matrícula de mar



Reinando en España S. M. el rey don Felipe III, en fecha 5 de octubre de 1607, expidió una real orden para que, comenzando por los pueblos de la costa de la leal Guipúzcoa, «...se formase una matrícula de todos los marineros efectivos que en ella hubiere sin exceptuar ninguno, y que no pudiera salir a pescar el que no estuviese matriculado, ni los matriculados a viajes largos sin licencia del corregidor del rey en la provincia...».

Había nacido la matrícula de mar, cuyas vicisitudes pueden seguir en la historia que de ella escribió el capitán de fragata, e individuo de número de la Real de la Historia, don Javier de Salas (Madrid, imprenta de Fontanet, calle de la Libertad, 29, 1870).

Por el número 259 de la prestigiosa revista francesa *Armées d'aujourd'hui*, que incluye un artículo sobre «L'inscription maritime» en la vecina nación, escrito por François Dusmay, del Servicio Histórico de la Marina francesa, sabemos que en 1668 se estableció la matrícula en las provincias del litoral galo. Por tanto, en esa faceta de la legislación, derogada hace tan pocos años, llevamos la delantera, aunque los vaivenes políticos y su mala aplicación acarrearán tantos sinsabores a nuestra Armada.

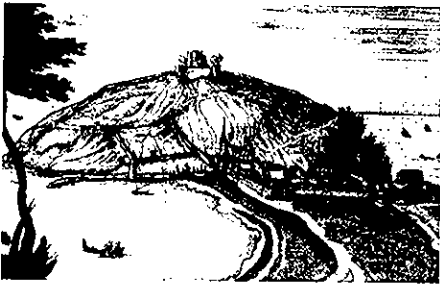
J. B. N.

25.894.—Donostia



Mucho sufrió San Sebastián por España en 1814: méritos por la

patria. Era muy «defensible» cuando, ocupada por los napoleónicos, por el general Rey, la atacó Graham, que flanqueaba el gran movimiento de Wellington.



La plaza (con pequeña ciudad entonces) se recostaba sobre el monte Urgull, coronado por su castillo de La Mota. Al pie, hacia el oeste, un pequeño puerto desde el que operaban las trincaduras armadas por los franceses. Había que acercarse a la ciudad por un gran istmo de arena muy batida. La reacción de los ingleses fue truculenta contra la pobre ciudad

española que, *a su pesar*, tan bien había sido defendida por los de Napoleón: Graham le pegó fuego en su represalia. Hay quien asegura que la dirigió Wellington en persona, que llegó a la «convergencia estratégica», que terminó en «táctica».

Con Graham iba el 6.º regimiento español de Marina, que se apoderó de las trincaduras francesas, dotándolas en nuestro propio beneficio. ¡Llor a Romay y a sus hombres! Preparaban también la gran batalla de San Marcial, en la que quedó Wellington admirado de los españoles.

En la ilustración (*Civitas Orbis Terrarum*, 1575) contemplamos en primer término la base del después extenso arenal entre el río Urumea y las aguas de la playa de La Concha.

¡Qué hermoso todo! La victoria sobre los franceses, impregnada de dolor, se manifestó con una gran «tamborrada». España quedaba libre.

Almirante R

25.895.—Adelanto del junco



El junco chino es un tipo de embarcación de características bien acusadas, independientes de la nave europea. Tiene la proa y la popa rematadas por espejos y no por los cuchillos de la roda y el codaste.

Los fondos tampoco son redondeados o en V, sino planos. La resistencia transversal se logra por un sistema de mamparos estancos que sustituyen a las cuadernas, con cintas en los fondos y en los costados para fortalecerlo longitudinalmente. Cuando la nave europea, mediterránea o escandinava, se gobernaba todavía con espadillas o timones de caja, el junco ya tenía timón articulado a popa.

J. M.ª M.-H.

25.896.—Frase



Nos referimos aquí a la de «España prefiriere honra sin barcos que barcos sin honra», que dicen pronunció el por

entonces brigadier de la Armada Casto Méndez Núñez, jefe de nuestra escuadra, que bloqueaba el puerto de El Callao (Perú) (2 de junio de 1886), cuando el jefe de la escuadra norteamericana, comodoro Rodgers, anclaba en el citado puerto y le amenazó de que si bombardeaba esta plaza podía él ordenar bombardear a los buques españoles y «charlos a pique».

Esta frase pronunciada por Méndez Núñez, hay otros que creen la dijo el día 31 de marzo de dicho año, que fue cuando nuestra escuadra bombardeó el puerto de Valparaíso (Chile).

Bueno, hasta aquí el episodio conocido de todos: sin embargo, Manuel Ciges y Aparicio, en su libro *España bajo la dinastía de los Borbones (1701-1931)*, dice:

«Cuando el 26 de enero de 1866 el ministro de Estado en el Gabinete O'Donnell, Bermúdez de Castro, le escribió á Méndez Núñez, *que más vale sucumbir con gloria en mares enemigos que volver á España sin honra ni vergüenza*; Méndez Núñez, el 24 de marzo, le contestó con la frase que, algo deformada, se ha repetido tanto: *si desgraciadamente no consiguiere una paz honrosa para España, cumpliré las órdenes de V. E. destruyendo la ciudad de Valparaíso, aunque sea necesario para ello combatir antes con las escuadras inglesa y americana, aquí reunidas, y la de Su Majestad se hundiría en estas aguas antes que volver á España deshonrada, cumpliendo así lo que Su Majestad, su gobierno y el País desean, esto es: PRIMERO HONRA SIN MARINA QUE MARINA SIN HONRA.*

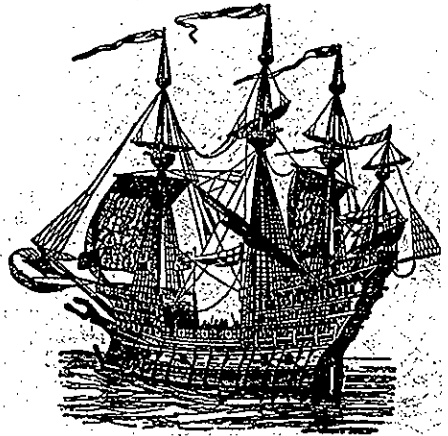
¿En qué quedamos?, de todas maneras la idea de Méndez Núñez era la de sacrificarse, salvando siempre su honor, que, en este caso, era también el honor de España.

J. F. G.

### 25.897.—Bendición



Según Mélusine, la costumbre de bendecir los barcos en su botadura se inició en el siglo XVI, cuando el obispo de



El *Henry Grâce à Dieu*.

Bangor recibió cinco libras por ir a Southampton a bendecir el *Henry Grâce à Dieu*. Tal vez se refiera a la costumbre de «pasar factura» por la bendición, porque hay testimonios de que esta ceremonia era muy anterior: las ordenanzas navales de Aragón ya recogían la celebración de la misa en la puesta de quilla, con asistencia de la corte y alto clero y la bendición de los materiales, y su lanzamiento a la mar «con no menos aparato y devoción». El *Great Henry*, como era conocido popularmente, así llamado en honor de Enrique VIII, combatió contra los franceses en aguas de la isla de Wight en 1545 y resultó destruido en un incendio ocho años después.

G.

### 25.898.—Anteojos y prismáticos



Antes, a bordo, la exploración y vigilancia se hacía con el catalejo o anteojo de línea o anteojo de batayola, y que entre los ingleses se conserva para distinguir al que está de guardia, jefe u oficial. Algunos llevan variadas decoraciones, como banderas pintadas sobre el forro de piel o artísticos barriletes, obra ésta de marineros y contramaestres. El típico anteojo, tan vinculado al marino de la época velera por la mayor

comodidad que ello supone y el mayor campo de observación que permite, se ha visto sustituido por los gemelos prismáticos.

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

**25.899.—Virgen marinera. Redentora**



La virgen de la Merced es patrona de la orden militar, de la orden religiosa Mercedaria (redentora de cautivos), y patrona de esa «perla del Mediterráneo» que es la ciudad de Barcelona, cantada por tantos poetas.

tuncinas. Muchos mercedarios entregaron sus vidas realizando su heroica misión redentora: muchos sufrieron el martirio a manos de piratas y corsarios (en santa emulación con la orden Trinitaria).

Se calcula que el número de redimidos por la orden Mercedaria, a impulso de la devoción a la virgen, fue en total hasta 1779, más de medio millón. ¡Llor a la virgen de la Merced! En Barcelona se le profesa gran devoción. ¡Catalunya mariana, dentro de la católica España!

Almirante R

**25.900.—Don Juan**



Don Antonio de Guevara recogía, allá por mediados del siglo XVI, esta coplilla que transcribimos:

«Don Juan se quiere embarcar,  
las damas dicen que yerra,  
que el que no es hombre en la tierra,  
menos lo será en la mar.»

¿Se referían esas damas a don Juan Tenorio? Tal vez nos podría haber informado el ilustre doctor Marañón.

G.



El impulsor de todo fue san Pedro Nolasco, un noble del Languedoc. Don Jaime *el Conquistador* dio para el escudo de la orden los «palos» o barras y la catedral de Barcelona, donde fueron las proclamaciones, una blanca cruz impoluta. La orden militar combatió con denuedo y la religiosa se dedicó a la redención de cautivos, de los abundantes que gemían en las mazmorras turcas y

**25.901.—Animales peligrosos**



Aquí nos vamos a referir a la rata, cuyas malas costumbres ya conocemos. Motivo de preocupación fue siempre la existencia del tal «bicharraco» a bordo. Veamos lo que don Antonio de Ulloa (1716-1795), en *Conversaciones* con sus tres hijos, dice al respecto:

«Acontece también que las ratas, cuyas sabandijas se multiplican extraordinariamente allí (se refiere a los barcos), y causan muchos daños, llegan enteramente á perforar la tabla del costado, por debajo de la lumbre de agua; esto es algo difícil de remediar cuando es

muy abajo, particularmente si no hay buzo. Pocas veces sucede esto, porque el animal, sintiendo ruido del agua exterior, no continúa y suele dejarlo tan delgado como el canto de un peso: estos agujeros se llaman enrataduras.»

Tales eran los destrozos que las ratas hacían en los víveres, muy especialmente en la galleta, que por una Real Orden de 7 de agosto de 1828 se dispuso «que se forrasen los pañoles con hoja de lata sobre una buena capa de lona alquitranada».

La venganza ha sido siempre la que ha intentado ejercerse sobre estos bichos: así, en la relación del viaje de Rui López de Villalobos al Maluco (1542 a 1547), se cita la siguiente:

«En fin, comimos cuantos perros, gatos y ratos se pudieron haber, y otras muchas sabandijas, que todo fue causa de la muerte á muchos y de grandes enfermedades; en especial comieron muchos de unas lagartijas grandes, que son pardas y relucen mucho, y muy pocos son vivos de los que las comieron. También pensamos padecer de sed, y nunca vi gente tan devota y menospreciadora del mundo; todos se confesaron, y hasta los casados determinaban de dejar sus mujeres y meterse frailes.»

Como vemos estos malditos «ratos» estaban metidos en la «dieta alimenticia» de los navegantes en algún momento.

J. F. G.

### 25.902.—Álvaro de Bazán



El día 27 de octubre del pasado año la ría ferrolana recibió en su seno la nueva fragata de este nombre. Éste será el cuarto buque de nuestra Armada que ostentará el glorioso nombre del marqués de Santa Cruz. Los tres anteriores fueron:

— *Don Álvaro de Bazán I*: vapor de guerra construido en los Estados Unidos en 1840, bajo la dirección de Pablo Llanes. Estaba armado con cinco cañones y tenía una

máquina de 160 CV. Antes de denominarse así lució el nombre de *Regente*.

— *Don Álvaro de Bazán II*: vapor de guerra adquirido en 1873, también en los Estados Unidos. Estaba armado con dos cañones y su máquina desarrollaba 220 CV.

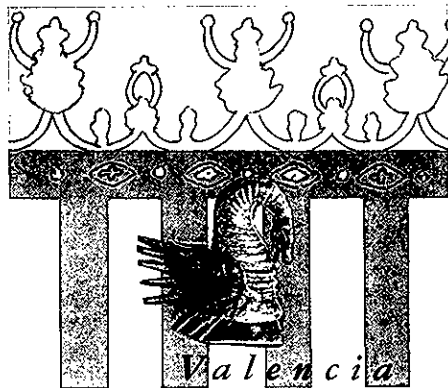
— *Don Álvaro de Bazán III*: cañonero de 820 toneladas de desplazamiento, armado con dos cañones de 12 cm y máquina de 2.500 CV. Fue construido en los astilleros de Vila de La Graña, en 1897, como lo fueron sus gemelos *María de Molina* y *Marqués de la Victoria*. Fue dado de baja en 1926. Este buque se distinguió mucho en los sucesos revolucionarios de Casablanca, que tuvieron lugar en agosto de 1907, y en la campaña de Melilla de 1909.

J. B. N.

### 25.903.—Valencia



Valencia la del gran puerto mediterráneo, con su Grao, con su Turia, con sus flores de las que se titula reina. Valencia del Cid Campeador, la de la señora y la de Jaume *el Conquistador*. Mala la hubieron los franceses napoleónicos cuando fueron a por ella en su primer impulso.



El himno de Valencia claramente expresa su amor a la España grande, y habla de modernidad: «para legar nuevas glorias a España —dice— esta región supo luchar, y

en el taller y en los campos resuenan himnos de amor, cantos de paz».

Eso es lo que desea la Armada, parte importantísima de la España que anhelamos: amor de sus partes y entre ellas, y paz interior. Amén.

¡Reino de Valencia!

Almirante R

25.904.—Altruismo



La tragedia de las sirenas era que no tenían alma. Por eso trataban de atraer a los hombres, sobre todo marinos, que eran los que estaban más a mano: pretendían que los hijos que les darían sí la tendrían, y como buenas madres en potencia querían lo mejor para ellos. No era, pues, maldad lo que las hacía embaucar a los incautos marineros, sino altruismo.

G.

25.905.—Cruzados



Cruzados navegando hacia Tierra Santa. *Navigons au nom du Seigneur por obtenir sa Grâce...*: Kirie Eleison... La traducción es fácil: Señor, ten piedad, sí...: así cantaban.

En los barcos, entusiasmo bélico para rescatar el sepulcro de Cristo. Entonces no

había *consensos*, imperaba la *intransigencia* en los bandos *rivales*. De todos modos el impulso era noble, el espíritu caballeresco: dejaban toda comodidad para acudir, esos cruzados, a una campaña santa.

Unámonos a ellos al entonar ese *Kirie* que nos somete al Señor y pidámosle siempre su luz y su gracia.

C. M.-V.

25.906.—No lo querían destacado



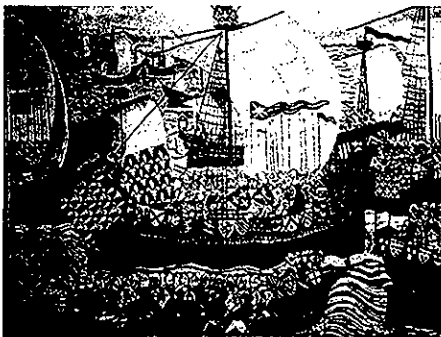
La estima al mascarón de proa, heredada de la que tenían los marineros griegos por sus ídolos, se refleja en lo ocurrido durante la batalla del glorioso 1 de junio de 1794 a bordo del *Brumswick*, con un mascarón que era una estatua del buque de este título. En el momento más álgido de la lucha, y después de que un disparo se llevara el cubrecabezas del mascarón, marchó a popa una comisión de marineros a ver al comandante Harvey, herido dos veces y que pronto lo sería la tercera, mortalmente, a pedirle que les diera su sombrero de tres picos para ponérselo al duque. Accedió el comandante a la petición y después de que el carpintero lo clavara a la cabeza de la figura, y con ello se considerara a salvo el honor del buque, volvieron los hombres de la comisión a combatir, y con ellos el resto de la dotación, en contra de su enemigo que era el francés *Vengeur*.

J. M.º M.-H.

25.907.—Curiosa carrera



La del guardia marina francés François Comette Venancourt que, en 1793, acuciado por la despiadada revolución, emigra a nuestra patria e ingresa en la Real Armada, en la cual sirve hasta 1799. De nuestra Marina pasa a la inglesa como teniente de navío y sirve como intérprete a bordo del HMS *Queen Charlotte*. El año 1803, cuando con el consulado las cosas se empiezan a





arreglar para los antiguos *royalistas*, es repuesto como alférez de navío de la Marina francesa.

Esto no es más que un pequeño «botón de ancla» de muestra de los estragos causados en la *Royal* por los revolucionarios.

J. B. N.

25.908.—Sevilla, 1248



Es bien conocido el episodio de la reconquista de Sevilla gracias a la maniobra de romper el puente flotante de Triana las naos del burgalés Bonifaz. ¿Quiénes fueron los primeros en embestir? Aquí habría que decir que lo más justo sería afirmar que todos a una, pues muchas son las villas y ciudades que se disputan la primacía, y las cadenas rotas figuran en sus armas: Laredo. Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera, por Cantabria; la villa de Irún la reivindica para Peregrín de Uránzu, que mandaba las trece naos de Vizcaya y Guipúzcoa, las treinta galeras de Vizcaya al mando de Juan Iñiguez de Ibargüen también, y lo mismo las villas gallegas de Bayona, Noya, Coruña y Pontevedra. En la asturiana Avilés se cantaba refiriéndose a Rui Pérez:

Reinando el inclito rey don Fernando,  
el Santo que llamaron de Castilla,  
pasó el de Avilés con su nave, serrando  
la fuerte y gran cadena de Sevilla.

Lo importante fue la solidaridad.

G.

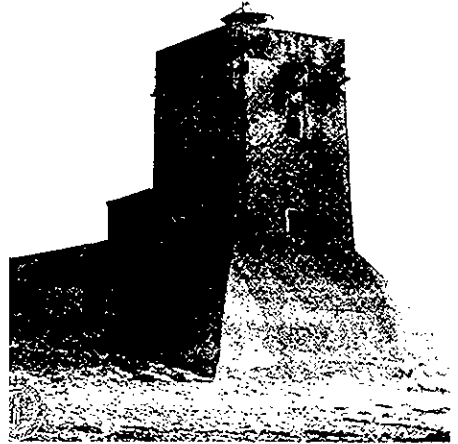
25.909.—Castillo



Hito histórico es el castillo de Santi Petri, cercano a Cádiz. Nos marca la cercanía al antiguo templo de Hércules.

La mole que nos indica la torre, hoy coronada por el faro, ese mazacote que sacó en su fotografía Quijano, artista en su género en

San Fernando, no marca el potencial de fuegos del castillo, pues éste alargado podía ser bombardeado de enfilada, formándole «la T», como se dice para los buques. Así fue atacado en 1823 por la escuadra francesa del almirante Duperré.



El imponente mazacote oculta la entrada de difícil atraque por las piedras del fondo. Cerca del lado de tierra firme estaba el antiguo templo herculano, unido a Cádiz por antiquísima calzada que se marca en la larga playa de trecho en trecho. Asoma por «El Chato», por ejemplo. Es un hito de la historia gaditana, tan antigua. Su categoría hizo que durante mucho tiempo fuese objeto de litigio el castillo entre Chiclana y el actual San Fernando (antes Isla de León). El turismo también hizo sus escarceos. Fracasó en ellos.

C. M.-V.

25.910.—Sello con naves



Buena parte de la documentación disponible sobre naves medievales procede de los sellos de las ciudades y corporaciones. Hay tres grupos de particular interés: el de los españoles, los de las ciudades que componían la Asociación de Cinco Puertos y los de la Liga Hanséatica. Entre los

sellos españoles estudiados por Artiñano, el documento más antiguo, 1256, está el del cabildo de la Santa Iglesia de Sevilla, de forma almadrada, con representación muy elemental de la capitana de Ramón de Bonifaz, que tiene en la popa una imagen de Nuestra Señora.

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

25.911.—Viaje



Tomada de *Época*, con el título de «Un viaje penoso. Llegada á Puerto Rico», la REVISTA NAVAL DE MARINA, nuestra Revista, en su cuaderno de abril de 1893, en su sección de «Noticias Varias», daba la siguiente que a continuación transcribimos:

«Telegramas de Puerto Rico recibidos en esta corte dan cuenta de la llegada de la nao *Santa María*, que ha hecho el viaje á la vela desde Santa Cruz de Tenerife. La nave ha sufrido vientos duros, que han hecho penoso su viaje.

La junta organizadora de los festejos preparados en Puerto Rico para recibir á la *Santa María* entregará al comandante de ésta un estandarte igual al que izaba la primitiva nave de Colón, como recuerdo de los españoles del primer puerto de América.

Desde la pequeña Antilla irá la nao remolcada á Cuba, y de allí a los Estados Unidos, y de no ocurrir contratiempo podrá verificarse en la fecha acordada la gran revista naval que debe celebrarse. Con motivo de la Exposición de Chicago, el día 10 del actual, llegó la nao a La Habana.»

J. F. G.

25.912.—Vestuario y armamento



Comandancia General de Marina. Departamento de Cartagena.

Nota expresiva del vestuario y armamento que ha de usar el guarda celador de las fuentes de Marina de este departamento:

«Chaqueta larga de paño pardo con gorjes encarnados en el cuello y hombreras del mismo color, con votón de metal amarillo de Ancla sin corona.

Pantalón del mismo Paño en el Invierno, y ambas prendas de Lienzo en el verano con el mismo adorno.

Pañuelo negro al cuello, votin negros y alpargatas.

Sombrero con escarapela nacional en la parte superior de su copa, con zinta rodeada con la inscripción de *Guarda Selador de Cañería de las haguas de la Marina*.

Bandolera de Correa blanca con escudo sobre el pecho del mismo metal de los botones, con un ancla sin corona, y en la parte inferior corgante un porta-azada, para con esta atender á los pequeños reparos del momento que se ofrezcan.

Escopeta larga ó caravina con valloneta y canana municionada.

Cartagena, 19 de diciembre de 1848.

Río (rubricado).»

J. A. G. V.

25.913.—El kraken



Es el monstruo marino predilecto de los escandinavos. El obispo Eric Falkendorf escribió en 1520 al papa León X, que una vez se lamentaba en la mar de no poder celebrar misa por falta de sitio, cuando de pronto emergió una isla, sobre la cual pudo hacerlo, pero en cuanto regresó a bordo volvió a desaparecer. El último obispo católico de Suecia, Olaus Magnus, escribía en 1555 que la piel del kraken es como una playa de cascajo, lo que incitaba a los marinos a desembarcar, pero en cuanto encendían fuego empezaba a moverse y los incautos debían abandonarla a toda prisa. Por último, aún en 1700, un sacerdote danés llamado Bartholinus también pudo celebrar misa sobre el lomo del kraken, acompañado por un médico llamado Christian Paulinus. Los pescadores decían que cuando el kraken empezaba a causar demasiados estragos en la pesca era muy fácil librarse de él: bastaba pronunciar su nombre y desaparecía bajo el mar.

G.

25.914.—La modestia de los ríos, comparados con la mar



Los marinos siempre admiran a los mares y no hacen caso de los ríos, aunque sean navegables y a pesar de que el Amazonas parezca un mar (los peces de los ríos son sosos y pueblerinos, excepto los salmones, ya que éstos viajan). Pero los ríos tienen una personalidad que hace que no se parezcan unos a otros, ni siquiera en la calidad del agua.

Las ventanas de este balneario en que me encuentro están mirando el discurrir del Miño; éste es jugoso y verde, tanto en sus riberas como en el fondo del agua. El Miño es un río genesíaco y me ha hecho recordar a todos los ríos que conozco.

Empecemos por el Nilo, río sin márgenes, siempre propicio a las inundaciones, tan extenso y antiguo como su historia, da la sensación de estar avejentado, y para colmo, en sus orillas, quisieron reproducir la vida y artesanía del antiguo Egipto con el estilo de Walt Disney.

El Tíber, imperial, noble venido a menos, tiene al Trastevere como telón de fondo, con su característico olor a amoníaco.

El Arno lleva en sus aguas restos del barro que sobró de sus bocetos a los artistas florentinos, y alguna esquirola que otra de mármol de Carrara que le saltaron a Miguel Ángel, cuando tuvimos la suerte de que no terminara la Piedad de Rondanini.

El Sena, no cabe duda, está vestido por un modista parisino, que plisó y planchó sus márgenes, pero los puentes hablan de amores a lo Honorato de Balzac.

El Loira es la aristocracia, castillos y palacios, castillos que lo cruzan, pues quisieron ser dueños de las dos orillas.

El Rhin, el rey loco, Wagner y porcelanas, la Bella Durmiente y Blancanieves.

El Támesis, sencillamente antipático y engreído, ignora que hay otros ríos.

El Ganges, hidronecrópolis, la miseria vecina a los palacios de los marajás.

No es por racismo que no nombro al Congo, es que no lo conozco.

El Potomac, ahora con la bandera a media asta, es «espejo oscuro», que diría San Pablo.

El Hudson lleva lágrimas en vez de agua por sus amigas las Torres Gemelas.

El Manzanares, Zarzuela y Jarama, un hortera madrileño.

El Tajo, imperdonable, deja Toledo y se enamora de Lisboa, eso es un matrimonio morganático.

El Guadalquivir, nadie puede describirlo mejor que Gerardo Diego: «Guadalquivir tan verde de aceite antiguo».

El Darro arrastra la pena de Boabdil y la melancolía de Eugenia de Montijo.

El Ebro es la España de María Santísima.

El Sella es Asturias, patria querida.

El Cares, plateado de salmones.

El Pires, que pasa haciendo *footing* por Gijón.

Los ríos, reitero, no se parecen unos a otros, porque los hay Judópatas, como el Misisipí o como el río de la plata gallego, italiano con un payaso en la boca que se llama Maradona. Aquí, en Galicia, ríos y riachuelos, *faramellos* saltarines, causan envidia al Monasterio de Piedra.

No, no acabamos de ordenar nuestros recuerdos, para ello haría falta tener a mano aquella esfera terrestre de mi cuarto de niña en la que empecé a viajar. Más tarde, Pierre Loti, me llevó de la mano a través de sus libros, y al fin, mi padre hablándome de las sampaguitas, tan parecidas a las gardenias que crecían a las orillas del Passi, cuando Filipinas...

Me pregunto si a los ríos les dolerá el corsé de las presas, y si el Niágara se precipita por una oscura venganza. Los mares guardan más parecidos entre sí, aunque los levantinos opinen lo contrario, cuando el Mediterráneo se pone de mal humor pone cara de Cantábrico, los ríos salen de su cauce, pero siguen sin parecerse.

C. N.



## CUESTIÓN DIRIMIDA

El vicealmirante José Cervera Tribout, cuya campechanía, sentido del humor y magníficas cualidades culinarias eran bien conocidas por los marinos de su entorno, era también hombre de abundantes recursos para afrontar situaciones difíciles y comprometidas. De capitán de navío fue jefe del Estado Mayor del Departamento Marítimo de Cádiz, durante varios años gozó de la total confianza de sus almirantes Rafael Estrada y Guillermo Díaz del Río. Precisamente esta anécdota se refiere a un episodio en el que don José dio muestra más que sobrada de sus habilidades en eso que viene a llamarse «don de gentes».

Rafael Estrada lo había llamado a su despacho para darle cuenta de un incidente desagradable que le tenía preocupado. El coronel de Máquinas X y el coronel de Intendencia Y ha-

bían tenido una fuerte discusión, y en el curso de ella, Y había llamado «sieso» a X, y éste estaba dispuesto a dar parte por escrito por el exabrupto que de ninguna manera pensaba tolerar. El almirante Estrada no quería que el asunto trascendiera, dado el alto rango de los contendientes, y encomendó la mediación a su jefe de Estado Mayor don José: «A ver cómo me arregla usted este entuerto». «No se preocupe don Rafael (en aquel tiempo los marinos anteponian el don al tratamiento), déjelo de mi mano».

José Cervera llamó a su despacho a los protagonistas, tratando de convencer al coronel X, con cariñosos razonamientos, de que desistiera de cursar el parte. «Los dos eran compañeros y, por tanto, debían de ser amigos», «cursar el parte sería de muy mal efecto a los subordinados de uno y otro», «la cosa se debía

a un momento de acaloramiento y no tenía importancia», pero X no daba el brazo a torcer. Y le había llamado «sieso», término que el agraviado estimaba gravísimo, y seguía sin plegarse a ninguna componenda amistosa.

Don José, agotados ya todos los razonamientos afectivos, tuvo, sin embargo, uno de aquellos momentos de inspiración tan suyos.

— Pero vamos a ver hombre de Dios (se dirigía al reticente coronel X). ¿A usted que le han llamado, «sieso manío» o simplemente «sieso»?

El coronel X se quedó un poco confuso ante la pregunta. Reflexionó y respondió tímidamente: «Sieso, solamente sieso».

¡Acabáramos! —la voz de José Cervera tenía una inflección triunfal—, «sieso» a secas no tiene la menor

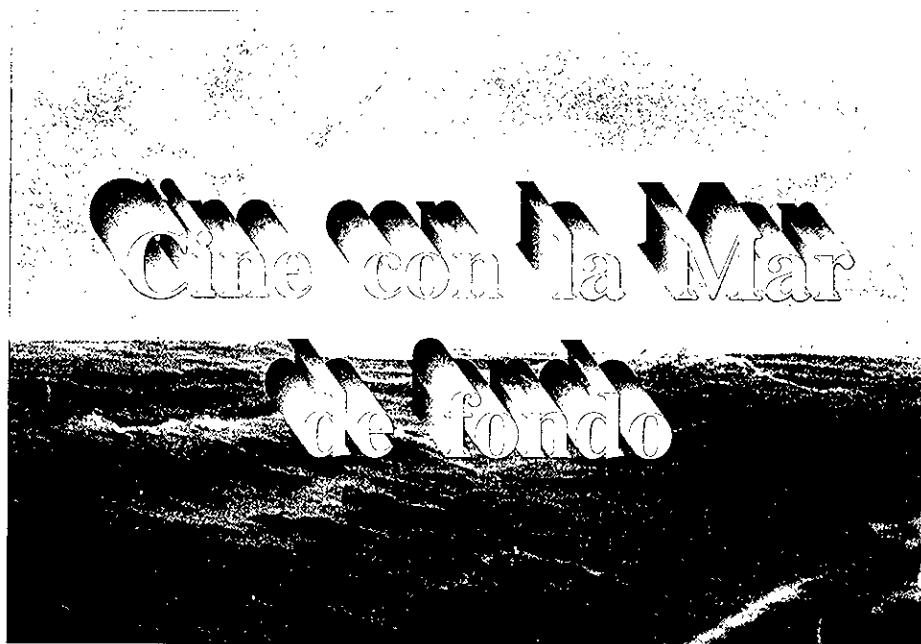
importancia. Es como un reproche cariñoso. Si le hubiera llamado «sieso manío», eso sería otra cosa. Yo mismo le hubiera cursado el parte ante la gravedad del caso. ¡Ea!, dénese la mano y dentro de un rato —cuando firme— nos tomamos una copa en casa de Barón.

Y los dos coroneles, tras un momento de vacilación, pero ante la mirada risueña del «mediador», se estrecharon la mano, y aun Y se permitió dar una palmadita en el hombro a X.

Y José Cervera, con la voluminosa carpeta de firmas bajo el brazo, entró en el despacho de Rafael Estrada con el buen augurio del feliz resultado de su gestión. ¡Cuestión dirimida, almirante!

Por la transcripción,  
J. C. P.





## DAGON, EN LA SECTA DEL MAR PENÚLTIMA EVOCACIÓN DE PACO RABAL

*Llueve y llueve en Pontevedra  
y en Combarro en el rodaje.  
Se necesita coraje, porque no somos de piedra.  
El agua empapa y te hiere  
y el director está contento, pues la historia lo requiere.  
Dagon es un film muy serio, bravo y duro como el mar  
Lovecraft lo quiso contar  
en poético misterio.  
Me secan, cambian la ropa y quitan barro  
subo cuestras en Combarro  
calado como una sopa...*

Francisco Rabal.

La muerte súbita (toda muerte es súbita mientras no se demuestre perfectamente todo lo contrario) de Francisco Rabal, sin duda uno de nuestros mejores actores —y ocasionalmente poeta—, cerca de Burdeos,

donde rodara su penúltima película *Goya en Burdeos*, de Carlos Saura, fue una de las noticias del verano pasado. Importante y triste noticia. Camino de Montreal a París, una indisposición, a una salud ya quebra-

da, marcó definitivamente el fin de sus días. Para esta ocasión, TVE cumplió de forma espléndida. Interrumpió sus emisiones de tarde —un *western*, por cierto— para comunicar la noticia. Después, en sus programas de noche (programación que se tuvo que cambiar de arriba a abajo) proyectaron, en homenaje vivo de recuerdo y evocación, dos estupendas películas que se integraban a la perfección en su riquísima y variada filmografía, *Viridiana*, de Luis Buñuel, y *Los Santos Inocentes*. Pocas semanas después las pantallas españolas estrenaron su última cinta, *Dagon*, dirigida por Stuart Gordon e interpretada en sus principales papeles por Ezra Godden, Raquel Meroño, Magdalena Gómez y, claro, Francisco Rabal.

*Dagon* no es una película notable. Es curiosa, singular (un poco plural), atractiva, en cierta medida seductora, que seduce. Creo recordar que Rabal nunca estuvo tentado, o no se lo ofrecieron, en intervenir en películas de miedo, terror o ciencia-ficción. Pero en esta ocasión, y de forma desgarradora y profundamente dramática, se dejó ganar por el género. Angustia, terror, golpes de efecto, sangre que explota, sectas ligadas íntimamente con el mundo de la mar, la cinta está inspirada en la narración de un clásico del género, H. P. Lovecraft. Tarea, en verdad, difícil era llevar a la pantalla una historia escrita por el conocido escritor y novelista. Su director, no obstante, Stuart Gordon, ya tenía conocimiento y experiencia sobre y alrededor del mundo fantástico del escritor citado. Con anteriori-

dad había rodado *Reanimator*, basado también en un cuento de Lovecraft. Por otra parte, detalle a considerar, Francisco Rabal, al parecer, era un estudioso y entusiasmado lector del escritor norteamericano. Esto, sin duda, facilitó su labor a la hora de enfrentarse a la cámara. Una forma eficaz y práctica de integrarse a la tremenda historia que ahora se nos relata a través de un concepto del lenguaje cinematográfico. El intérprete de *La pícaro molinera* o *Tormento*, con su habitual riqueza de medios expresivos tan característicos a lo largo de más de cincuenta años de cine (su primera película, *La pródiga*, de Rafael Gil, la rodó en 1946) interpreta en *Dagon* el papel del viejo, gastado, sobrado de experiencia de todo tipo y condición, llamado Ezequiel. También, y curiosamente, es el único personaje que, dentro de lo que cabe, tiene una apariencia quizá de lo más normal. Filmada en tierras gallegas, sobre un húmedo paisaje, la acción, en sus planos iniciales, tiene el primer gran golpe de efecto, cuando a un curioso pueblo costero, azotado por el temporal de agua y viento, llegan los supervivientes de un crucero de lujo que en medio de la gran tormenta se estrella contra los arrecifes. El pueblo que los acoge, estamos, recuérdese, en territorios de Galicia, es conocido por Imboca, una extraña, algo diabólica, intranquila e inquietante localidad habitada por una extrañísima mezcla explosiva de seres calificados como anfibios. Con toda probabilidad, lo más suculento de la película es la descripción de los

personajes. Verdadera galería para los horrores, debido a su monstruosidad, deformación física, a su extraña manera de caminar y de hablar y de expresarse, a sus miradas (miradas acuosas, acuáticas, llenas de mar embravecido, que parece querer vivir para siempre en su interior) y al terror que comunica muy sabiamente al espectador. Es el aspecto más destacable de la película. Después, la interpretación, la descripción de un paisaje terrorífico entre el cercano rumor de la mar, el golpe de viento, la fuerza de la lluvia, toda la naturaleza puesta en vigor, completa un trabajo técnicamente perfecto. Correcto. Clima y atmósfera muy bien lograda, *Dagon* se beneficia de una exquisita técnica cinematográfica de primer orden, de un colorido especial, que realza en todo momento el dramatismo, el efectismo de la película. En la interpretación se coordina entre los actores un trabajo armónico y equilibrado, que consigue llevar a la nave a puerto seguro y confiado pese al mal tiempo que en la navegación encuentran los personajes de esta insólita historia.

Resumir la filmografía de Francisco Rabal es tarea larga y compleja, debido a una fructífera carrera que lo llevó a diversos países de Europa y América. Citaré, no obstante, algunas de sus películas de mayor relevancia: *Hay un camino a la derecha*, *El beso de Judas*, *Murió hace quince años*, *Historias de la radio*, *Amanecer en Puerta Oscura*, *Los clarines del miedo*, *A las cinco de la tarde*, *El eclipse*, *Currito de la Cruz*, *La religión*, las cintas rodadas con su inse-



parable compañero Luis Buñuel. *Nazarín*, *Viridiana*, *Belle de jour*, trabajando, entre otros, a las órdenes de directores como Rafael Gil, Rovira-Veleta, Juan Antonio Bardem, Carlos Saura, Pedro Almodóvar, Michelangelo Antonioni, Gonzalo Suárez, Bigas Luna o Jaime Camino. Su actividad cinematográfica le permitió rodar en Alemania, Italia, Francia, Estados Unidos, América latina y, lógicamente, España. Fue un extraordinario actor de teatro, interpretando a autores extranjeros y españoles, clásicos y modernos, y en la década de los setenta/ochenta apareció en numerosas ocasiones en películas y series (el torero Juncal, por ejemplo) rodadas directamente para la televisión. Un gran actor, un tipo estupendo, una pérdida muy, muy lamentable.

Toni ROCA





(Foto: ORP, Armada).

# La Mar en la Filatelia



## LA INFANTERÍA DE MARINA

Los comienzos de la Infantería de Marina se remontan a la primera mitad del siglo XVI, cuando Gonzalo Fernández de Córdoba, el «Gran Capitán», ideó la reorganización de las Fuerzas Armadas españolas, dentro de las que apareció la llamada *Infantería de Armada* como fuerza de desembarco y guarnición de galeras, galeones y galeazas. En 1537 tuvo lugar la fundación del *Tercio Nuevo de la Mar de Nápoles*, que fue el más antiguo de los tercios de la citada *Infantería de Armada*, y que por ello se considera el comienzo de la Infantería de Marina, como quedó establecido en el Real Decreto número 1.888 del año 1978. La fecha para conmemorar este aniversario se fijó en el 27 de febrero, que fue en la que se produjo la constitución del *Tercio de la Armada del Mar Océano*, como recoge la Orden Ministerial número 415/129/81.

La Infantería de Marina española es por ello uno de los cuerpos armados más antiguos de mundo. Desde su creación estuvo presente en la mayor parte de los escenarios bélicos en los que intervino España, y por ello se puede decir que durante los últimos cuatro siglos y medio largos, de algún modo su historia resume la de la España que le tocó vivir en cada momento. En sus filas han luchado destacables personalidades, como Miguel de Cervantes Saavedra, y el 27 de febrero del presente año 2002 celebra su 465 aniversario.

A lo largo de un periodo de tiempo tan prolongado, la Infantería de Marina ha pasado por muchas y muy variadas vicisitudes, difíciles de resumir en tan reducido espacio, aunque se pueden apuntar grandes pinceladas en honor de tan antiguo cuerpo. En un principio, la *Infantería de Armada* tomó parte en gran cantidad de acciones, de las que cabe citar: expedición a Argel (1541), batalla de Lepanto (1571), desembarco de Túnez (1573), acciones de las Terceras y Azores (1582), expedición a Inglaterra (1599) y desembarco en San Salvador (Brasil) (1625). A partir de 1717 esta fuerza tomó el actual nombre de *Infantería de Marina*, y desde entonces sufrió varias reorganizaciones y cambios de misiones: guarnición de buques,



450 aniversario. Exposición filatélica y sobre de primer día de circulación.



Navío español de 74 cañones.

fuerza expedicionaria, guarnición de bases y fuerza de desembarco. Sus acciones fueron innumerables, y sólo a modo de ejemplo, se pueden citar algunos escenarios en que tuvieron lugar, como: Nápoles, Sicilia y Cerdeña (hasta 1732), América, San Vicente (1797) y Trafalgar (1805), España, Cuba, Filipinas y Norte de África (donde las últimas tuvieron lugar en Ifni-Sáhara en 1957-58). Y en tiempos recientes merece especial mención su



Exposición filatélica. Uniforme de campaña de Infantería de Marina, de 1976.

participación en las operaciones de mantenimiento de paz en tierras de los Balcanes.

En la época de las campañas de ultramar de finales del siglo XIX la Infantería de Marina fue utilizada casi de forma permanente como una fuerza expedicionaria. Más adelante, en la primera guerra mundial, y a consecuencia del desastre del 1915 en Gallípoli, las Infanterías de Marina de muchos países entraron en crisis y lo mismo le pasó a la española que, a pesar del éxito de Alhucemas de 1925, y en parte debido a aquel carácter de «cuerpo expedicionario» de los últimos años que le había dado cierto aire impopular de «fuerza colonialista», la segunda república la declaró a extinguir en 1931. No obstante, en la guerra civil fue utilizada por ambos bandos, quedó patente su valía, y al final de la contienda se revocó la orden de su extinción. Se potenció su operatividad, y en 1957 recuperó la capacidad de fuerza de desembarco, justo a tiempo para participar en las operaciones de Ifni y Sáhara. Desde entonces, sus capacidades se vieron en aumento y le permiten operar en operaciones reales —como las antes citadas en los Balcanes—, en operaciones de ayuda humanitaria y en grandes ejercicios nacionales, multinacionales y OTAN.

Con motivo del 450 aniversario de la creación del Cuerpo de Infantería de Marina, el 25 de febrero de 1987 se emitió un sello con un valor facial de 19 pesetas, en el que aparece un abanderado que sostiene la enseña del batallón del siglo XVIII; a sus espaldas figuran dos fusiles cruzados ante un ancla coronada, que es emblema de la Infantería de Marina desde 1931, ya que entre 1537 y 1931 dicho emblema consistía en dos anclas cruzadas bajo una corona. Completa el sello un «navío español del porte de 74 cañones, visto por la amura de barlovento, navegando a un largo y acortando la vela sobre una ráfaga», tomado de un grabado realizado por Rodríguez y Gascó sobre un original de Agustín Berlinguero; se trata del navío *Guerrero* construido en Ferrol en 1757, que tuvo una vida de más de cien años. El abanderado y el navío del sello también aparecen con un impecable dibujo en el sobre del primer día de circulación. La emisión de este sello fue seguida de diversas actividades, entre ellas,

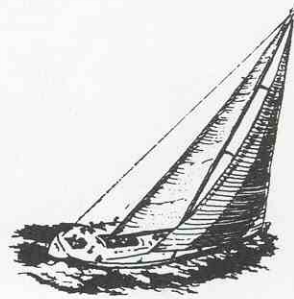


450 aniversario de la Infantería de Marina. Emisión de 25 de febrero de 1987.

muestras filatélicas en las que se utilizaron matasellos y sobres especiales.

La Infantería de Marina, cuya misión principal es la de llevar a cabo acciones militares sobre la costa iniciadas desde la mar, tiene una larga historia, a través de la cual ha sabido labrarse un firme prestigio dentro y fuera de España, que este sello y los demás elementos filatélicos con él relacionados han divulgado por el mundo entero hace quince años, en los que ha visto cómo su prestigio se reforzaba todavía más.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





El *Toralla* en una patrulla de vigilancia al SO de cabo Tiñoso. (Foto: A. Campanera i Rovira).



# LEXICOGRAFÍA

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

## EL REDACTOR ACCIDENTAL

### El abajo firmante

«Ocurre frecuentemente tener que dividir un polinomio por  $x-a$ », decía mi texto de matemáticas en el arranque del capítulo dedicado a explicar la regla de Ruffini. Han pasado muchos, muchísimos años desde entonces y no creo que semejante ocurrencia se me haya presentado muy a menudo en todo ese tiempo, ni en mi vida privada ni en la profesional. Para ser exacto, yo diría que nunca, salvo cuando tuve que examinarme precisamente de eso. En cambio sí he tenido que redactar muchas memorias, informes, actas, mociones, órdenes y partes, entre otros escritos.

En el ejercicio de nuestra profesión, como en otras, tenemos que dedicar, en efecto, algún esfuerzo a escribir cosas que habrán de firmar otros, y más adelante, coincidiendo generalmente con la aparición de las canas, debemos firmar lo que otros escriben. En ambos casos somos responsables ante el que ha de firmar o ante el destinatario, cuando menos de que se entienda lo que se quiere decir —se dan casos en que parece significarse todo lo contrario—; esto es verdad de Perogrullo, que, no obstante, se conculca

harto a menudo. Pero no basta. Además de exacto hay que ser correcto. Si no es admisible que nos presentemos con el uniforme desabrochado, los zapatos sucios y la gorra en el cogote, tampoco lo es que ofrezcamos un escrito de redacción gramaticalmente incorrecta, desaliñada o, lo que quizá sea peor, cursi. No se trata de realizar obras literarias de mérito, sino simplemente con cierto decoro y hasta, si es posible, elegancia en la expresión: que un escrito profesional esté adornado de tal virtud no es superfluo y hay ejemplos de que puede y debe hacerse así. Recuérdese que algo tan técnico como el *Informe sobre la Ley Agraria*, de Jovellanos, se cita en todas las antologías como pieza de muy estimable valor literario, y en el campo militar sobran ejemplos, desde Jenofonte. Pero no es imprescindible llegar a tanto.

Hoy tenemos a nuestro alcance un medio tan útil para solventar dudas como la consulta directa a la propia Real Academia Española: ahí está, disponible en internet en [www.rae.es](http://www.rae.es). No caben más facilidades. No se trata de caer en exagerado purismo y hay que huir de la pedantería; en muchos casos habrá que aceptar neologismos e incluso inventarlos, aunque no tengamos de momento su

beneplácito: ya llegará, si lo merece. Mas si ciertos errores pueden ser comprensibles, pero nunca justificables en una persona que se supone culta, aunque no haga profesión del escribir, es sencillamente escandalosa la ignorancia del idioma de no pocos de quienes viven de la pluma, como se decía antes.

Todo ello viene a parar en que en este artículo no me voy a ceñir, como habitualmente, al vocabulario concreto del tecnicismo naval, sino que me ha parecido importante un enfoque algo más general, de aplicación a cualquier cosa que se escriba, aunque no sea de carácter técnico, exponiendo sólo unas muestras extraídas de entre los muchos errores más corrientes.

### El Arma Aérea de la Armada

¿Dirían ustedes «el Arma Aéreo de la Armada»? ¡No! Pues hay quien escribe cosas parecidas. Yo nunca digo «de este agua no beberé». Ustedes, queridos lectores, tampoco lo digan, no por lo que piensan, sino porque está muy mal dicho. Recientemente he tenido que soportar que un torpe «corrector» (no en esta REVISTA, a Dios gracias) sustituyera «la propia arma», que yo había escrito correctamente, por «el propio arma», algo totalmente inaceptable, y con imperdonable pertinacia insistiera después en tachar mi «esta arma», para estampar un infame «este arma». Malo es que se escriba mal, pero peor que se corrija a quien lo hace bien para meter la pata. ¡Qué cruz!

En un muy digno periódico sorprende lo siguiente: «Ese lenguaje, ese habla que no está contaminado...». Pero peor es que eso aparezca en la pregunta que hace un entrevistador a uno de nuestros más prestigiosos escritores en un suplemento «cultural» dedicado ¡al II Congreso Internacional de la Lengua Española!

En cierta zona del aeropuerto de Madrid-Barajas se repite profusamente el siguiente aviso, redactado bajo la responsabilidad de AENA: «Por razones de seguridad se prohíbe el acceso a este área restringida a personal no autorizado».

Conviene que nos expliquemos, y para ello cedo la palabra a la Real Academia Española. Señores, descúbranse:

*Ante sustantivos femeninos que comienzan por «a» o «ha» y llevan acento de inten-*

*idad en la primera sílaba (exceptuando los nombres propios de mujer como «Ana» o «Águeda», el de la ciudad de «La Haya» y el de la letra «hache»), es obligatoria la forma «el» del artículo determinante.*

La Docta Casa admite también anteponer a tales palabras «un», «algún» y hasta «ningún», pero no por ello deja de ser correcto, incluso más, «una», «alguna» y «ninguna». Pero el uso obligatorio de «el» y autorizado de «un», «algún» o «ningún» exige que entre «el», «un», etc., y el sustantivo no se interponga otra palabra. Es decir: se debe decir «el arma» pero nunca «el propio arma», sino «la propia arma».

*Y tampoco se extiende a otros determinantes como «este», «ese» o «aquel».* Nunca «este ave», «ese acta» o «aquel alza» (sí puede decirse «este arte» o «ese ánade», porque son palabras ambiguas, es decir, que admiten tanto del género femenino como el masculino). Por supuesto, si el adjetivo va detrás, también su género debe concordar con el del sustantivo, por lo que en el ejemplo anterior debería decirse «esa habla que no está contaminada». Podría hacer muchas, muchísimas citas de estos errores cometidos por personas que... se ganan la vida escribiendo o hablando como locutores de radio o televisión. De manera que ustedes pueden decir, si no se lo impide otro motivo, «de esta agua no beberé», pero no como lo he mencionado antes. Y, como es evidente, aunque es otro el caso, los medios aéreos de la Armada son *el* Arma Aérea, nunca «Aéreo» (que yo sepa tal disparate no se le ha ocurrido a nadie... todavía).

Todo lo anterior fue magistralmente explicado por el académico Valentín García Yebra en el periódico ABC, domingo 21 de junio de 1998, bajo el título «Un yerro gramatical frecuente». De su texto me he servido para extractar lo que antecede.

### Agredir y abolir

Con frecuencia encontramos oralmente y por escrito frases como que «alguien agrede a otro». Hasta hace bien poco esta forma verbal era inadmisibles; pero el lenguaje es un ser vivo y, ante la generalización de esta manera

de conjugar el verbo «agredir», la Real Academia Española ha decidido aceptarla, coincidiendo con la salida de la recientísima vigésima segunda edición del DRAE. Dice:

*De una serie de verbos terminados en «ir» sólo están en uso el infinitivo y el participio, y de algunos de ellos, además, las formas o algunas de las formas restantes que —lo mismo que el infinitivo y el participio— tienen «i» inmediatamente después de la raíz.*

¿Les interesa saber cuáles son? Pues la misma Academia nos lo dice, ordenándolos por la vocal en la raíz:

- a. desabrir  
manir (ablandar)
- e. arrecir  
aterir  
preterir
- o. abolir  
colorir  
descolorir
- u. compungir

Anteriormente se incluían en esta lista los verbos «agredir», «transgredir» y «fallir». Ahora los dos primeros ya no son defectivos y se admiten «agredo» «agredes» «agrede» («transgredo», «transgredes», «transgrede»), etcétera; también se incorpora el presente de subjuntivo «agreda» («transgreda»), «agredas» («transgredas»), etc., antes inexistentes, así como las demás formas que no tienen *i*. En cuanto al verbo «fallir», ha desaparecido simplemente de la XXII edición del Diccionario. Queda «fallido» como único vestigio de su anterior presencia.

Pero se mantiene vigente la limitación en los demás de la lista: no es correcto decir, como se vio en una noticia de prensa: «... No podrá ser emperatriz si no se *abole* la vigente ley...». Se dice que en el Congreso, hace ya muchos años, un exaltado diputado, desconocedor de esta peculiaridad del verbo abolir, mostraba su oposición a cierta ley gritando: «¡que se abuela!».

## Furtivos y colaterales

Se observa recientemente en varios medios la aparición de un extraño furtivismo. Es el de la «bala furtiva». Parece estar íntimamente ligada a los «daños colaterales». Furtivo significa «que se hace a escondidas». ¿Puede una bala o proyectil actuar a escondidas? Cuando aparecieron los primeros sistemas de ocultación a la detección por medios electromagnéticos o acústicos se empezó a hablar de buques o aviones «invisibles», otro despropósito; aquí sí cuadraba lo de «furtivos», referido a su capacidad de ocultación, aunque no sea total, pues el actuar a escondidas no implica la imposibilidad de ser descubierto. Siempre se había utilizado la expresión «bala perdida» para «la que va a dar en un punto apartado de aquel adonde el tirador quiso dirigirla». En el mismo sentido podríamos decir bomba, proyectil o misil perdidos. ¿Por qué se les ha ocurrido ahora lo de «furtivo»?

«Colateral. (Del lat. *collateralis*.) adj. Dícese de las cosas que están a uno y otro lado de otra principal» (DRAE). Luego los daños colaterales son aquellos que se producen a uno y otro lado de los principales, lo que no significa de ninguna manera que sean involuntarios, indeseados, incidentales o, sobre todo, deplorables. ¿Podría tratarse de una mala traducción, como suele ser tan frecuente? Consultemos el *Webster's New World Dictionary: Collateral. Side by side; parallel* (considero innecesario traducir). Hay otras acepciones en ambas lenguas, pero siempre en la misma línea conceptual. Es decir, tiene el mismo significado que en español, lo que no es sorprendente dado el común origen latino de la palabra. Su adopción está, pues, viciada de nacimiento. No obstante, no parece que su generalización sea motivo válido para aceptarla sin más. ¿No sería más acertado decir que un misil perdido produce o puede producir daños o víctimas accidentales, casuales, fortuitos o contingentes?

Les dejo a ustedes, estimados lectores, con esta última propuesta.

Juan GÉNOVA SOTIL







Carenando la dorna. (Foto: Staffan Mörling).



# Galería de capitanes generales de la Armada

## JOSÉ SARTORIO Y TEROL

XIX capitán general de la Armada  
Grandes Cruces de San Hermenegildo e Isabel la Católica  
Comendador en la Orden de San Esteban de Toscana  
Decano del Supremo de Guerra y Marina  
Presidente del Almirantazgo  
Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina

Nace en Cartagena en 1761. Ingresa en la Armada como agregado al Observatorio Astronómico de Cádiz en 1776; asciende a alférez de fragata en 1780, ingresando en el Cuerpo General de la Armada. Asiste en la isla de Santo Domingo, con el teniente de navío Arguedas, a la observación del eclipse de sol que se verificó en aquel lugar en 1781. Alférez de navío en 1783, realiza algunos viajes con diferentes buques, y en 1788 es destinado a la órdenes del ingeniero Tomás Muñoz, para la obra de la muralla sur de la plaza de Cádiz. Teniente de fragata en 1789 y de navío en 1792; embarca en el navío *Conde de Regla*, de la escuadra de Lángara, con la que toma parte en las operaciones de Tolón. Transbordando al *Soberano* y de éste al *Trinidad*, prosigue la campaña sobre Rosas, Santa Margarita e islas Hieres hasta la paz de Basilea. En el último navío, insignia de José de Córdova, participa en el combate de San Vicente (14 de febrero de 1797). Transborda al navío *Príncipe de Asturias*, de la escuadra de Mazarredo, con el que concurre a todas las operaciones del bloqueo por los ingleses, y de éste pasa al *Mejicano* y de nuevo al *Príncipe de Asturias*. Asciende a capitán de fragata en 1802. Embarca como tercer comandante en el navío *Trinidad* en 1805, y con él se halla en el combate de Trafalgar, donde queda prisionero. Asciende a capitán de navío en el mismo año. Asiste, en las baterías del arsenal de La Carraca, al combate



Ramón de Salvatierra y Molero (1819-\*). Óleo sobre lienzo, 106 x 95,5 cm. Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, Viso del Marqués.

Figura de pie, de más de medio cuerpo, de perfil izquierdo y cabeza casi de frente. Viste uniforme pequeño de capitán general, común a Ejército y Armada (Real Orden de 20 de febrero de 1815), con faja (Real Orden de 22 de marzo de 1792) y sable; banda y placa de la Gran Cruz de la Real Orden Americana de Isabel la Católica y de San Hermenegildo, placa y venera de San Esteban de Toscana. Su mano izquierda se apoya en la cintura y la derecha, con el dedo índice semiextendido, señala en esa dirección.

El retrato resalta la palidez del rostro, queriendo así reflejar la elevada edad del retratado, pues ascendió a este grado con ochenta y dos años.

y rendición de la escuadra francesa de Rosilly (1808). Manda el navío *San Pedro de Alcántara* y las fragatas *Soledad* y *Sabrina*, hasta que en 1815 es promovido a brigadier. De 1820 a 1823 preside la comisión pacificadora designada para las provincias de ultramar. En 1826 asciende a jefe de escuadra y se le nombra vocal de la Junta de Dirección General de la Armada y de los Aranceles. Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina en 1835, asciende a teniente general al año siguiente y, finalmente, en 1843 a capitán general y presidente del Almirantazgo. Muere en Madrid en 1843.

Por sus singulares dotes ascendió desde piloto hasta la más alta dignidad de la Armada. Se distinguió por su instrucción, celo, lealtad y valor heroico. Su nombre fue respetado por todos los partidos políticos y halagado por todas las opiniones.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES





Maniobra BRIGHT STAR. M-60 desembarcando en Egipto.  
(Foto: C. García de Paredes).

MARINOGRAMA NÚMERO 380

Por DORIAN

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

# MARINOGRAMA NÚMERO 380

Por DOBLAN

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

## DEFINICIONES

## Palabras

A.— Man.: Amarrar o trincar con badernas. Cuando se refiere al cable del ancla y su virador, es lo mismo que amojarlar . . . . .

13 39 54 37 60 53 64 47 71

B.— Nav.: Echar el punto en la carta o señalar en ella la situación del buque . . . . .

62 82 48 105 77 30 27

C.— Arm.: Artificio o proyectil que utiliza para su propulsión la reacción que producen en su rápida salida, por uno o varios orificios, los gases producidos por la combustión de una carga de pólvora u otro combustible . . . . .

8 20 93 45 34 32

D.— Comida extraordinaria que se daba a las tripulaciones de los buques mercantes, al navegar por latitudes altas, en los viajes de Lima .....	23	41	36	50	85	79	52
E.— Man.: Dícese de la vela que por haber trabajado más por un puño que por otro ha estirado hasta perder la forma .....	76	66	101	57	4	104	96 91 72
F.— Pesca: Nombre dado a la jábega en las costas de Palamós (Gerona) .....	21	11	92	65	35	16	
G.— Org. Ant.: El que embarcaba en una galera, asignado al servicio de su capitán e incluido en la relación de ballesteros .....	110	19	67	40	88	22	118 63
H.— Geog. e Hidr. Antig.: Peñasco aislado .....	112	28	99	125	108	43	
I.— Mit.: Nombre bajo el cual fue venerado como divinidad marina en la mitología griega, el hijo de Atamante y de Ino, llamado Melicertes .....	10	15	7	97	83	58	42
J.— Const. Nav.: Resalte cuadrangular que se hace a una pieza por la cara que se debe unir a otra y en la cual se efectúa el trabajo correspondiente .....	5	109	120	86	122	80	59 38 90
K.— Man.: Separa dos piezas empalmadas .....	121	6	107	100	116	98	107 26 70
L.— Man.: Refiriéndose al timón, es desmontarlo, sacarlo de su sitio.	73	117	111	102	74	125	84 124
M.— Zool.: Gasterópodos estreptoneuros del orden pectinibranchios y suborden tenioglossos. Concha azulado-violácea, de forma típicamente helicoidal y espiralada .....	126	115	55	49	81	14	9
N.— Ocean.: Toda ondulación de corto periodo que pueda sufrir la superficie libre del mar en equilibrio al cesar la condición de reposo .....	89	95	103				
Ñ.— (Plural): Torre construida en un lugar alto para poder observar el campo o la mar .....	113	12	106	96	56	75	119 61
O.— Const. Nav. (Plural): Superficie exterior de la convexidad de cualquier pieza .....	3	17	29	31	24	33	
P.— Bot.: Árbol de Filipinas cuya madera se emplea en tablas de forro en los buques .....	48	68	44	51	87		
Q.— Abren camino o galerías subterráneas. ....	69	2	18	78	25		
R.— Vigésimo segunda bandera del código internacional de señales, que izada aisladamente significa «necesito auxilio» .....	1						



A fil de roda. (Foto: A. Couce Calvo).

# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación CHARLIE-SIERRA/SIERRA-KILO.**—La fuerza de Infantería de Marina «Rama y Cancela» (FIMAR XVII), de entidad S/G Táctico, ubicada en Trebinge, se encuentra integrada en la Agrupación Española SPAGT XVII.

Esta fuerza relevó a otra entidad similar: «Félix Angosto y Lapizburu» (FIMAR XVI). El transporte de la FIMAR XVII hasta la zona de operaciones se realizó a bordo del buque de desembarco *Pizarro*, que salió de Rota el 21 de noviembre, atracando en Ploce el día 26. El 28 de noviembre, una vez finalizado el relevo, y con la FIMAR XVI a bordo, el buque regresó a su base de Rota, donde atracó el 3 de diciembre.

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR (26 de octubre-finalización).**—La TF ENDEAVOUR (SNFL), compuesta por el destructor *Exeter* (UK); las fragatas *Corte Real* (PO), *Karlsruhe* (GE), *Audace* (IT), *Elrod* (US), *Jacob Van Hemmskerck* (NL), *Narvik* (NO) *Westdiep* (BE) y *Extremadura* (SP); la corbeta *Niels Juel* (DA), y el petrole-



Reconocimiento de rutas en Bih.  
(Foto: C. García de Paredes).



## NOTICIARIO

ro *Amsterdam* (NL), se encuentra destacada en el Mediterráneo oriental en apoyo de la operación LIBERTAD DURADERA. Esta fuerza salió previamente de Túnez el día 3 de noviembre para relevar a la STANAVFORMED en la TF ENDEAVOUR el día 7 de diciembre.

### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORMED.**—La agrupación, compuesta por el destructor *Formión* (GR), las fragatas *Aliseo* (IT), *Giresun* (TU), *Luebeck* (GE), *Chatham* (UK), *Van Nes* (NL) y *Santa María* (SP), fue relevada en la operación ACTIVE ENDEAVOUR el día 7 de diciembre por la SNFL. Posteriormente, la *Santa María*, antes del periodo de dispersión navideña, realizó una escala en Civitavecchia (Italia) del 7 al 9 de diciembre para a continuación regresar a su base de Rota.

**MCMFORSOUTH.**—Compuesta por los cazaminas *S. Mehmetpasa* (TU) (CTG),

*Viareggio* (IT), *Erato* (GR), *Turia* (SP) y *Herten* (GE). La agrupación, antes del periodo de dispersión navideño, en la que estaba integrada el *Tambre*, realizó una escala en Izmir (Turquía) del 17 al 18 de noviembre. Posteriormente participó en el ejercicio TURKISH MINEX del 19 al 30 de noviembre, seguida de otra en Souda (Grecia) del 3 al 7 de diciembre. De dicho puerto los buques se dispersaron a sus respectivas bases para el periodo navideño. El *Tambre* se dirigió a Cartagena, donde fue relevado por el *Turia*.

### Ejercicios

**Ejercicio UNITAS-01 (3-19 de noviembre).**—El UNITAS-01 es un ejercicio naval en el que participan unidades navales de Uruguay, Brasil, Estados Unidos, Francia y España. En la edición actual la fragata *Numancia* participó en el ejercicio, dirigido por Uruguay, y que se desarrolló del 3 al 19 de noviembre en aguas del Atlántico sur,



Fragata *Numancia*.

comenzando y finalizando en Montevideo. España participó por primera vez en 1994, con dos corbetas en diversas fases del ejercicio, siendo el primer país de fuera del área en hacerlo. Hasta el momento se ha participado en cuatro ocasiones, habiéndose establecido un calendario de participación con carácter bienal.

La *Numancia*, una vez finalizado el ejercicio, efectuó escalas en Recife (Brasil) del 25 al 27 de noviembre y en Las Palmas del 5 al 7 de diciembre, llegando a su base el día 9 de diciembre.

**Ejercicio DOGU AKDENIZ (10-22 de noviembre).**—Ejercicio INVITEX programado por la Marina turca que se desarrolló en aguas del Mediterráneo oriental y mar Egeo. En este ejercicio participó la corbeta *Vencedora* que, una vez finalizada su participación, salió de Izmir (Turquía) el día 23, atracando en Cartagena el día 30 de noviembre.

**Ejercicio JOINTER IMET/FTX (26-30 de noviembre).**—Ejercicio en el que unidades del TEAR efectuaron un ejercicio FTX (*field training exercise*) en el campo de la sierra del Retén, durante el cual se realizaron ejercicios de nivel AGRAM para incrementar el adiestramiento en la activación del puesto de mando, en la organización para el traslado, movimiento de la AGRAM y en el planeamiento y ejecución de operaciones en tierra. Coincidiendo con este ejercicio se llevó a cabo el primer ejercicio JOINTEX IMET, con el objeto de identificar los posibles problemas de interoperabilidad entre la fuerza de Infantería de Marina y el Ejército de Tierra. Participaron la BRIMAR, AV-8 de la 9.ª Escuadrilla y unidades de la Legión por parte del Ejército de Tierra.

**Ejercicio JOINTEX DA-01 (28-29 de noviembre).**—Ejercicio tipo LIVEX de defensa de aérea de carácter conjunto que se desarrolló en Madrid (área metropolitana), Morón y Rota, y en el que participaron representantes de los tres ejércitos. Por parte de la Armada, lo hicieron la fragata *Reina Sofía* y aeronaves de la 3.ª y 9.ª Escuadrilla.

**MINEX (28-30 de noviembre).**—Ejercicio de minado donde participó el submarino *Tramontana*. Colaboró el *Sella* el día 28, y el *Neptuno* en la recogida de minas y remolque de blanco.

## Comisiones y colaboraciones

**Campaña Antártica 2001-2002 (16 de octubre 2001-9 de abril de 2002).**—El buque de investigación oceanográfica *Hespérides* inició su singladura el día 27 para comenzar una nueva campaña en la zona antártica, programada por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, y que como el año pasado cuenta con el apoyo del remolcador *Las Palmas*. Tienen como misión prestar apoyo logístico a las bases españolas Juan Carlos I (isla Livingston) y Gabriel de Castilla (isla Decepción) y a la base búlgara Sant Climent Ohridski (isla Livingston).

El *Hespérides* salió de Ushuaia (Argentina) el día 28 de noviembre, dirigiéndose a la zona antártica para realizar la campaña COHIMAR. La próxima escala será en Ushuaia del 11 al 18 de enero.

Por su parte, el remolcador *Las Palmas* salió de Ushuaia el día 30 de noviembre para realizar la campaña antártica. La próxima escala será en Ushuaia del 5 al 7 de enero.

## Vigilancia marítima

**Campañas pesqueras en Canarias (5-24 de noviembre).**—El patrullero *Arnoldi* efectuó vigilancia de pesca, inspección y apoyo pesquero en caladero nacional en la región pesquera de Canarias, cumplimentando el acuerdo de Defensa/Mapa sobre inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima. Los objetivos prioritarios son: presencia de buques pesqueros extranjeros no autorizados en aguas españolas, con especial atención al banco de La Concepción y al banco moruno (buques pesqueros comunitarios desde o hacia los caladeros africanos en las inmediaciones de sus puertos base); vigilancia de las distintas reservas marinas y zonas de veda.

**Campaña pesquera suratlántica (14 de noviembre-2 de diciembre).**—El patrullero *Chilreu* efectuó vigilancia de pesca, inspección y apoyo pesquero en caladero nacional de la región pesquera suratlántica para cumplimentar el acuerdo de Defensa/Mapa sobre inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima. Los objetivos prioritarios de la región suratlántica son: actividades pesqueras de buques ilegales o no documentados; actividad de buques pertenecientes a otros caladeros no autorizados en aguas correspondientes a la zona de vigilancia; zonas de veda, medidas técnicas de artes o aparejos; retención a bordo de inmaduros; retención a bordo de especies no autorizadas (especies pelágicas capturadas por buques arrastreros).

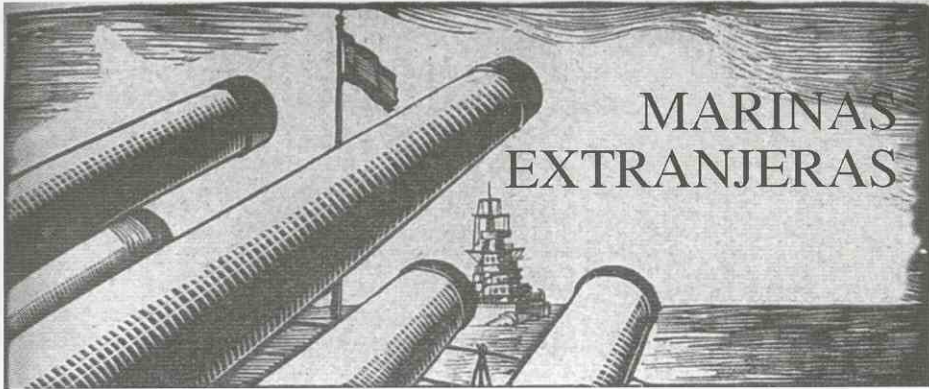
El *Chilreu* salió de Ferrol el día 12 de noviembre y regresó al mismo puerto el día 4 de diciembre. Durante la vigilancia realizó varias escalas en Huelva para embarque-desembarque de inspectores.

**Campaña NAFO-01 (16 de octubre-14 de diciembre).**—El patrullero *Alborán* efectuó una campaña en la zona de regulación de la Organización Pesquera del Atlántico Norte (NAFO) actuando como buque de inspección, asignado por la parte contratante de la Unión Europea dentro del esquema internacional de inspección mutua de la citada organización. Durante el transcurso de esta campaña efectuó vigilancia e inspección de pesqueros abanderados en España, otros países de la Unión Europea y otras partes contratantes del convenio NAFO, en el marco de las medidas de control y conservación de dicha organización, y dentro de su zona de regulación. Llevó a bordo inspectores de la Secretaría General de Pesca y de la Comisión Europea.

Las zonas de operaciones asignadas fueron las divisiones 3L, 3M, 3N y 3O del área de regulación NAFO por fuera de la zona económica exclusiva canadiense. Efectuó escala en St. John's el día 23 de noviembre, con objeto del relevo de inspectores y apoyo logístico necesario.



Patrullero *Arnomendi*. (Foto: G. Peñuelas).



## Alemania

**Fragatas clase «Sachsen».**—La última fragata alemana, la *Sachsen*, es un magnífico ejemplo de cooperación internacional y de cómo diferentes conceptos de arquitectura naval pueden producir buques capaces de desarrollar la misma misión con diseños muy distintos. La fragata *Sachsen* comenzó sus pruebas de mar en agosto de 2001, para ser entregada un año más tarde y estar totalmente operativa en diciembre de 2003. Sus hermanas de serie, *Hamburg* y *Essen*, la seguirán con intervalos de un año de diferencia, con el inicio del ensamblaje de la *Essen* en septiembre del 2001 en los astilleros de Emden. Estos buques, de 5.690 toneladas, emplean una planta de propulsión que combina las turbinas de gas General Electric de 31.000 CV y dos motores diesel MTU de crucero de 16.050 CV. Su potencial ofensivo lo componen un cañón Oto Breda de 76 mm, ocho misiles Harpoon, 24 Standard SM-2 Block III y 32 Evolved Sea Sparrow, junto con un CIWS compuesto por dos montajes RAM de 21 proyectiles.

## Australia

**Retraso en el programa «Collins».**—El ministro saliente de Defensa, Peter Reith, ha revelado que el programa *Collins* de submarinos para la Marina australiana lleva cinco



Submarino *Collins*.

años de retraso. Reith hizo este comentario el día que era botado el HMAS *Rankin*, el sexto y último submarino de la serie; además, la estimación del costo adicional del programa, debido al retraso y a la necesidad de cambiar el sistema de combate de los seis submarinos, ha supuesto una suma adicional de 450 millones de euros, aproximadamente el precio total de un submarino. Por si fuese esta suma poco, el gobierno australiano ha debido autorizar 30 millones de euros más para la gran carena y modernización del primer submarino de la clase, el *Collins*, de forma que pueda seguir operativo hasta el año 2025.

## Bélgica

**Modernización de cazaminas.**—Bélgica y Holanda van a modernizar de forma conjunta, entre 2004 y 2009, los 16 cazaminas clase *Tripartite* que poseen (10 los holandeses y 6 los belgas) con nuevos equipos, incluyendo sistemas de mando y control, sonar de caza de minas y sistemas de identificación y destrucción de minas. Los holandeses tienen además la opción de modernizar dos cazaminas más antes de diciembre de 2003.

La compañía Thales, junto con Atlas Elektronik, ha sido seleccionada como primer contratista para realizar la modernización. El valor del proyecto es del orden de 220 millones de euros. Las nuevas capacidades serán optimizadas para operar en aguas del Mediterráneo, mar del Norte y golfo Pérsico.

Los nuevos equipos comprenderán el sonar de casco de Atlas Elektronik y el vehículo *Seafox* para la identificación de minas. Los cazaminas holandeses contarán con el vehículo *Double Eagle Mk-II*, de la casa sueca Bofors. Los astilleros navales holandeses de Den Helder modificarán los cazaminas propios y prestarán apoyo a los belgas.

## China

**Nuevo patrullero lanzamisiles.**—Los astilleros de China State Shipbuilding Corpo-

ration han desvelado su última realización, el patrullero *China Cat*, que con un casco de catamarán y propulsado por dos motores diesel es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 50 nudos. Cuatro misiles antibuque, C-701 o C-802 de largo alcance, instalados en dos montajes a popa, le otorgan un gran poder ofensivo a este buque de tan sólo 23 metros de eslora.

## Estados Unidos

**Modernización del avión «Prowler».**—El primero de los dos aviones ICAP III (*increased capability*), EA-6B *Prowler* de la Marina de los Estados Unidos, realizó su vuelo de pruebas el pasado 16 de noviembre. La modernización ICAP III mejora la capacidad de perturbación electrónica del *Prowler*, dirigiendo la energía *jamming* a una frecuencia específica del radar enemigo en lugar de transmitir a través de un amplio espectro de frecuencias. La entrada en servicio operacional de los ICAP III *Prowler* está prevista a partir de 2005.

**Entrega de un buque hidrográfico.**—El primer buque oceanográfico tipo SWATH (*small waterplane area twin hull*) con el casco de catamarán de la Marina norteamericana, el *Kilo Moana* (AGOR-26), fue botado el pasado 17 de noviembre en los astilleros de Atlantic Marine Inc. de Jacksonville, Florida.



Impresión artística de un buque tipo SWATH desarrollado por Lockheed Martin.

El AGOR-26 está diseñado para proporcionar una capacidad múltiple en áreas del océano profundas y poco profundas, esto incluye poder realizar investigaciones; multidisciplinarias en las áreas física, química y biológica marinas.

El *Kilo Moana* tendrá una velocidad máxima de 15 nudos y una autonomía de 10.000 millas, pudiendo permanecer hasta 50 días en la mar. Según sus ingenieros constructores, el poseer dos cascos conectados interiormente bajo el agua le permite una mejor estabilidad de plataforma en aguas agitadas respecto a otros barcos con un tonelaje similar, lo que le permite trabajar en buenas condiciones con mares de hasta fuerza 6. Otra ventaja de su diseño es poseer una manga de 26 metros, algo inusual en un buque de su desplazamiento.

El AGOR-26 está previsto entre en servicio a comienzos de 2002, para operar inicialmente bajo la dirección del Naval Research Office en conjunción con la universidad de Hawaii.

**Nuevo sonar remolcado.**—La Marina norteamericana ha recibido el primer sonar remolcado TB-29 A para submarinos, que ofrece la particularidad de la delgadez de sus elementos remolcados en comparación con otros sonares remolcados de submarinos, lo que facilita notablemente su estiba a bordo. El equipo ha sido construido por la firma Lockheed Martin, que debe proporcionar un total de 10 sonares, gracias a un contrato de cinco millones de euros.

## Francia

**Hundimiento de un destructor.**—El pasado 12 de septiembre, el submarino nuclear de ataque *Saphir* hundió en las proximidades de Tolón al destructor *Destrées* con un torpedo multipropósito F-17 mod. 2.

El blanco, de 130 metros de eslora, había sido dado de baja en la Marina francesa hacía varios años y después de una larga vida portando el pabellón tricolor. Un avión *Atlantique 2* y la corbeta *Commandant Bouan* se habían encargado de mantener la zona de lanzamiento libre de pesqueros. Cuando el

remolcador *Belier* dejó libre el blanco, el *Saphir* hizo inmersión a cota periscópica, el comandante ordenó zafarrancho de combate, y una vez resuelto el problema del lanzamiento ordenó ¡fuego el uno! Apenas el oficial de armas comunicó ¡torpedo sobre el blanco!, una fuerte explosión conmovió al submarino, al mismo tiempo que el comandante en el periscopio de ataque veía al viejo destructor de 2.900 toneladas hundirse rápidamente partido en dos en 3.000 metros de sonda.

**Se firma la construcción de una segunda fragata.**—El Ministerio de Defensa francés ha avalado el gasto de 680 millones de euros para la construcción de las fragatas antiaéreas clase *Horizon* que los astilleros franceses están produciendo en un programa conjunto con Italia. El contrato es para la realización de la primera fragata italiana, que debe entrar en servicio en el año 2007. El primer pago, por un importe de 550 millones de euros, fue autorizado en agosto de 2001 para iniciar los trabajos en la primera fragata francesa, que debe entrar en servicio en el año 2006. En total, Francia e Italia van a construir cuatro fragatas de 7.000 toneladas, estando aún pendiente la orden de ejecución de las dos últimas. El importe total del programa es de 2.800 millones de euros.

## Holanda

**Finalizan las pruebas de mar de una fragata.**—La fragata *De Zeven Provinciën* ha finalizado sus pruebas de mar satisfactoriamente, estando previsto entre en servicio el



Representación artística de la fragata *De Zeven Provinciën* (SIGNAAL).

## NOTICARIO

18 de abril de 2002. Este buque de 6.048 toneladas estará totalmente operativo en diciembre de 2003, mientras que su tres hermanas, *Tromp*, *De Ruyter* y *Evertsen*, se encuentran en varios estados de construcción, con la *Tromp* botada en la primavera de 2001, y la quilla de la *Evertsen* puesta el 6 de septiembre de ese mismo año.

Estas cuatro fragatas comparten con la clase *Sachsen* alemana el sistema de combate, incluido el radar tridimensional de Thales APAR para el seguimiento y designación de blancos, y el radar de largo alcance SMART-L.

Los buques holandeses llevarán 8 misiles Harpoon, 32 Standard SM-2 Block III A y 32 Evolved Sea Sparrow, además de un cañón de 5" OTO Breda a proa, un CIWS Goalkeeper, cuatro tubos lanzatorpedos ASW y un helicóptero. La última de las cuatro fragatas debe entrar en servicio en julio de 2006.

## Italia

**Sale un grupo de combate hacia el Índico.**—Un grupo de combate compuesto por el portaaviones *Giuseppe Garibaldi*, con una unidad aérea embarcada de ocho aviones AV-8B *Harrier II Plus* y cuatro helicópteros

SH-3D, escoltado por dos fragatas clase *Maestrale* y apoyado por el petrolero *Etna*, se ha incorporado a la operación ENDURING FREEDOM, contra el terrorismo internacional. Asimismo 10 oficiales italianos se han incorporado al Cuartel General del CENTCOM en Tampa, Florida, para apoyar a esta fuerza.

A su vez la fuerza aérea italiana ha aportado ocho aviones *Tornado* de ataque al suelo, un avión cisterna *Boeing 707* y uno de transporte C-130 *Hércules*. Por último un contingente de 850 hombres se encuentra listo para ser transportado hasta la zona de operaciones en Afganistán.

## Japón

**Envío de una fuerza naval al Índico.**—El gobierno japonés ha enviado tres buques al Índico para apoyar a los Estados Unidos en la operación ENDURING FREEDOM contra Afganistán. Este envío de fuerzas es el primero que realiza desde la finalización de la segunda guerra mundial. La flotilla comprende dos destructores, el *Kurama* de la clase *Shirane*, y el *Kirisame* de la clase *Murusame*, así como el buque de aprovisionamiento *Hamana* de la clase *Towada*. Este desplaza-



Portaaviones *Giuseppe Garibaldi* C-551.

miento constituye la avanzadilla de una fuerza mayor, que el gobierno japonés planea enviar según la evolución del conflicto.

Los tres buques realizarán operaciones de búsqueda e investigación de buques sospechosos, de acuerdo con la nueva ley antiterrorista ratificada el pasado 29 de octubre.

## Malasia

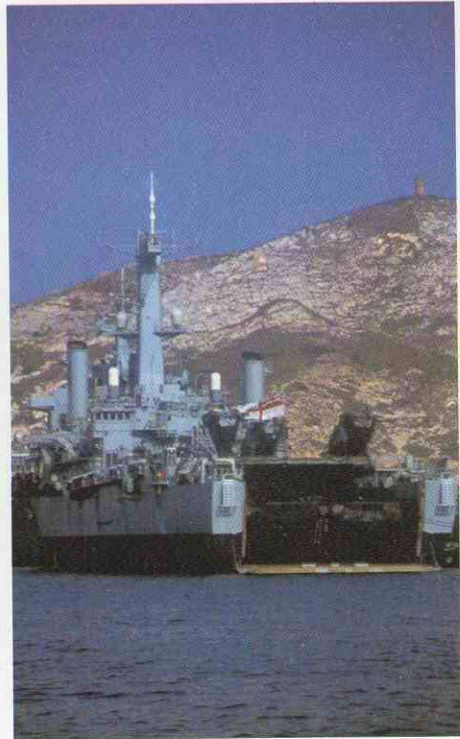
**Adquisición de submarinos.**—El gobierno francés está a punto de firmar el contrato de 1.200 millones de euros para construir dos nuevos submarinos clase *Scorpene* y uno clase *Agosta 70* reformado, el *Ouessant*, para la Marina malaya. El único escollo a librar son los permisos de vuelo de la compañía aérea Malasian Airline System (MAS), que pretende incrementar el número de vuelos entre Francia y Malasia de 3 a 7.

Un informe del diario parisino de finanzas *La Tribune* señalaba que la elección de los astilleros de la DCN por el ministro de Defensa, Najib bin Tun Abdul Razak, era ya un hecho, pero estaba esperando el permiso de vuelo para la compañía por parte del ministro francés de Transportes. Esta noticia seguía al anuncio hecho por el Ministerio de Defensa malayo que descartaba la oferta holandesa para proveer dos submarinos de la reserva clase *Zwaardvis*, los *Zwaardvis* y *Tigerhaai*, y la construcción de dos submarinos nuevos clase *Moray*.

Los dos submarinos clase *Scorpene* serían construidos uno en Francia por la DCN y el otro en España en los astilleros de Izar en Cartagena.

## Reino Unido

**Botadura de un LPD.**—El HMS *Bulwark*, segundo de dos LPD (*landing platform dock*) de 18.000 toneladas, fue botado el 15 de noviembre en los astilleros de BAE Systems Marine, en Barrow in Furness, astilleros que están acelerando todo lo posible los trabajos para que el primer buque de la serie, el HMS *Albion*, pueda entrar en servicio en enero de 2003, al mismo tiempo que el veterano HMS *Fearless* sea dado de baja.



HMS *Fearless*. (Foto: C. Busquets i Vilanova).

Los dos LPDs podrán llevar cada uno 700 infantes de marina, ocho embarcaciones de desembarco y una serie de vehículos, entre los que se incluyen seis carros de combate *Challenger 2* y 30 vehículos todoterreno *Viking*. La fecha prevista de entrada en servicio del *Bulwark* es diciembre de 2003.

## Rusia

**Visita de un crucero a Francia.**—El único crucero operativo de la flota del mar Negro, el *Moskva*, visitó Tolón durante un breve crucero por el Mediterráneo el pasado verano.

Bautizado *Slava* hasta 1995, el crucero entró en los astilleros ucranianos que lo construyeron en diciembre de 1990 para una gran carena que nunca acababa, plagada por una





*Slava.* (Foto: Rivista Marittima).

serie de problemas políticos y financieros después de la desaparición de la URSS. Finalmente entró de nuevo en servicio en abril de 2000, para, inadvertidamente, alcanzar con un misil un buque mercante con pasajeros ese mismo mes. El *Moskva*, de 11.490 toneladas, sustituyó al viejo crucero de 37 años de la clase *Kynda*, *Almirante Golovko*, como buque insignia de la flota del mar Negro el 26 de octubre de 2000.

Otros dos buques de esta clase, construida entre 1983 y 1989, permanecen en servicio en la Marina rusa: el *Mariscal Ustinov*, en la flota del Norte, y el *Varyag* en la del Pacífico. El cuarto crucero clase *Slava* o Proyecto 1164, el *Ucrania*, permanece acabado al 94,2 por 100 en su astillero constructor y ofrecido en venta a la Marina rusa.

**Avanza la investigación sobre el «Kursk».**—Los investigadores rusos no confían en encontrar ningún cuerpo más, aparte de los 56 ya recuperados entre los restos del submarino nuclear *Oscar II* (Proyecto 949 A), que actualmente se encuentra en un dique seco del puerto de Roslyako, cerca de Murmansk, después que fuese recuperado del fondo del mar de

Barents. Los 118 tripulantes perecieron cuando el submarino se hundió el 12 de agosto de 2000 en el transcurso de unas maniobras. Unos registros sísmicos denotaron una pequeña explosión y posteriormente otra mucho más grande. El investigador oficial Vladimir Ustinov ha explicado que un intenso fuego se extendió rápidamente por el compartimento de operaciones del submarino, no dando a la dotación oportunidad alguna para salvarse. Solamente unos cuantos hombres que se encontraban en la cámara de popa pudieron salir, aunque murieron sofocados algunas horas después.

El *Kursk* fue recuperado, excepto su sección de proa, el pasado mes de octubre por el pontón holandés *Giant 4*.

Los investigadores rusos saben ahora que la tremenda catástrofe pudo ser sólo debida a la explosión de un arma en la cámara de proa, sin que existiese una causa externa que la provocase. El cuaderno de bitácora del submarino y otros libros registros han sido recuperados, lo que facilitará considerablemente la investigación. Además, 16 de los 22 misiles SS-N-19 Shipwreck o Granit, que se encontraban a bordo del *Kursk* en el momento de la explosión, han sido recuperados. Sin

embargo, los intentos para recuperar los otros seis han sido vanos, ya que sus tubos de lanzamiento se encuentran deformados, por lo que será necesario cortar el casco en los astilleros de Nerpa para proceder a su recuperación.

## Singapur

**Elección de un helicóptero naval.**—El gobierno de Singapur ha acertado la lista de participantes en el concurso para proveer de un helicóptero naval a la Marina de Singapur. Así, de los seis modelos inicialmente concurrentes, tan sólo quedan tres con posibilidades de llevarse el contrato: el *Cougar AS532SC* de Eurocopter, el *NH90* de NH Industries y el *Seahawk S-70B* de Sikorsky, los otros modelos eliminados fueron el *Lynx* de Agusta Westland, el *EH 101* de EH Industries y el *Super Sprite SH-2G* de Kaman. El vencedor, posiblemente el *NH90* según apuntan todos los observadores, dotará con seis helicópteros a otras tantas fragatas clase *Lafayette*.

## Siria

**Modernización de la Marina.**—La Marina siria ha expuesto al presidente Bashar al-Assad la necesidad de una modernización para salir de su actual estado de obsolescencia. La hermana cenicienta de los ejércitos de Tierra y Aire cuenta tan sólo con 4.000 efectivos y catorce buques en condiciones de navegar, dos corbetas clase *Petya III* y una docena de lanchas lanzamisiles *Osa IIII*, carentes de sistemas modernos y con sus anticuados misiles *Styx* de la década de los 70. Un submarino clase *Romeo* construido en Rusia fue cedido en la década de los 80, aunque se encuentra actualmente inoperativo e incapaz de hacer inmersión. Seis dragaminas de procedencia soviética cierran la lista de buques de la Marina siria, que hoy se plantea seriamente su modernización.

J. M. T. R.





### Comienza el proceso de privatización de Trasmediterránea

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha dado luz verde para el inicio del proceso de privatización de Trasmediterránea que comenzará con la elección de la entidad que asesore dicho proceso, para lo cual la SEPI ha emitido un comunicado a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) confirmando la existencia de varias entidades que optan para ejercer como asesoras del proceso. Dicha elección estará en función no sólo de la oferta económica, sino que también se

valorarán las propuestas que ofrezcan mayor garantía de desarrollo competitivo de la empresa, mantenimiento de puestos de trabajo, etcétera.

La privatización de Trasmediterránea ha despertado el interés del sector, ya que empresas como el Grupo Boluda o Eurolíneas Marítimas (Balearia) han hecho patente su disposición para estar presentes en el proceso. Además, otras empresas pertenecientes al ramo de la construcción, que ya han diversificado su negocio introduciéndose en el sector del transporte, como ACS, FCC o Acciona, están siguiendo muy de cerca la privatización de Trasmediterránea.



### Naviera Pinillos se consolida en el transporte marítimo de carga

Desde la compra de naviera Pinillos por el Grupo Boluda en 1997 hasta el 31 de diciembre de 2000, estas navieras han incrementado sus teu transportados en más de un 93 por 100 y las ventas brutas aproximadamente en un 61 por 100; del mismo modo, las previsiones de facturación de Naviera Pinillos para 2001 se acercan a 15.000 millones de pesetas, lo que significa un crecimiento del 16 por 100 sobre el ejercicio anterior.

### Dos ferries de Fred Olsen en la línea Agaete-Santa Cruz

El *Bonanza Express* ha vuelto junto al *Bentayga Express* a la línea Agaete-Santa Cruz que sirve Fred Olsen, al no haber prosperado la nueva línea que fue a cubrir en aguas del Caribe entre Miami y Nassau (Bahamas).

Con esta reincorporación, la naviera aumenta su oferta a seis salidas diarias desde cada isla, excepto los fines de semana y festivos, en los que quedarán reducidas a cuatro.

### Boluda estudia la compra de dos buques a un banco alemán

El Grupo Boluda está estudiando la posibilidad de adquirir dos portacontenedores al banco alemán KfW embargados al armador Abu Dhabi Container Line, creada en 1999 entre los antiguos propietarios de Norasia y varias entidades públicas de los Emiratos Árabes Unidos.

Los buques que tienen un valor en el mercado de 3.600 millones de pesetas cada uno, fueron construidos en el año 2000 y tienen una capacidad de 1.500 teu y una velocidad de 26 nudos.

El grupo naviero también está estudiando la posibilidad de adquirir un *car-carrier*, aunque no sea para el mercado español, y un *roró* para la línea de Naviera Fos entre Castellón y Livorno. Asimismo, tiene previsto poner en marcha una línea entre los puertos de Marsella, Livorno y Barcelona para principios de 2002.

### El buque *Bolero* inicia sus cruceros turísticos de invierno

Desde el pasado mes de noviembre, el buque de cruceros *Bolero*, de Spanish Cruise Line, sale todos los lunes del puerto de Barcelona en su nuevo itinerario de invierno por el Mediterráneo, recorriendo los puertos de Malta, Nápoles, Civitavecchia (Roma), Livorno (Florencia) y Toulon, previéndose la última salida de la temporada para el 25 de marzo de 2002.

Iberjet comercializa los cruceros del *Bolero* con precios muy asequibles y vuelos de conexión con Barcelona desde otros puntos de la Península, gratis durante la temporada de invierno.

El *Bolero*, con capacidad para recibir a bordo a 900 turistas, ofrece, repartidos en siete cubiertas, dos restaurantes, cinco bares-salones, dos piscinas con solarío, cine, casino, discoteca, sauna, salón de belleza, un centro deportivo y una zona comercial.

J. C. P.

### Bandera de conveniencia de Liberia

Un informe de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (International Transport Worker's Federation, ITF) establece las medidas a tomar contra el registro de bandera de conveniencia en Liberia, por considerar a este país uno de los responsables de los conflictos en Sierra Leona.

El documento pide a los miembros de Naciones Unidas que se deniegue la entrada de los buques con bandera de conveniencia liberiana en sus puertos, a los armadores les insta a abandonar la citada bandera y a las Naciones Unidas a establecer que las actuales sanciones se extiendan a cualquier persona de Liberia que esté en conexión con sus asuntos marítimos.

El informe pone de manifiesto el secretismo del registro liberiano, y supone que parte de los fondos del registro de conveniencia son utilizados para financiar la compra de armas y las guerrillas de Sierra Leona.

Las informaciones de Naciones Unidas señalan al gobierno de Liberia como uno de

los apoyos financieros al Frente Unido Revolucionario (Revolutionary United Front, RUF), que es responsable de grandes abusos contra los derechos humanos en Sierra Leona.

El registro marítimo de Liberia tiene unos beneficios netos anuales estimados entre 15 y 20 millones de dólares, lo que supone entre el 50 y 75 por 100 de los ingresos públicos procedentes de actividades legales. El coste de registro de una compañía en Liberia es de 4.200 dólares anuales, que son recolectados por otra especialmente contratada para ello por el gobierno liberiano; durante 50 años esta compañía fue la americana International Registries, con sede en Reston (Virginia). Desde enero de 2000 una nueva compañía, con el nombre Liberian International Shipping Register, es la adjudicataria del sistema de registro liberiano.

Se calcula que unos 40.000 marinos mercantes de más de 40 nacionalidades trabajan en buques registrados en Liberia.

### «Lista Blanca» de la Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI), durante la sesión extraordinaria del Comité de Seguridad Marítima los días 28 y 29 de noviembre, ha puesto al día la llamada «Lista Blanca» de los países que cumplen los requisitos de la convención internacional sobre formación, titulación y guardias de los marinos mercantes, de 1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW).

El 1 de febrero de 2002, las tripulaciones mercantes deberán contar con los certificados regulados en la convención. El pertenecer a la «Lista Blanca» obliga a los países a aceptar los certificados y titulaciones emitidos por otra de las partes.

También, como norma de actuación general, un país puede no aceptar dotaciones para los buques que posean titulaciones de países fuera de la lista; en caso de aceptar, esas titulaciones deben ser avaladas como propias.

A partir de la fecha indicada anteriormente, todas las dotaciones deben contar bien con titulación de un país de la «Lista Blanca» o

con el aval, por el país bandera del buque, de la titulación emitida por un tercero fuera de la «Lista Blanca».

La «Lista Blanca» incluye actualmente a 102 estados miembros de la OMI, más un estado asociado.

### Agencia de Seguridad Marítima de la UE

Uno de los temas tratados en el Consejo de la Unión Europea, celebrado en Lacken entre los días 14 y 15 de diciembre de 2001, era la designación de las ciudades europeas que se convertirán en sedes de diversas agencias de la Unión pendientes de creación.

Entre estas agencias está la de Seguridad Marítima. Aunque en principio varias ciudades españolas, y entre ellas La Coruña, intentaban convertirse en aspirantes a acoger esta agencia, la candidatura española no se produjo por haberse presentado la de Madrid para acoger a la Escuela Europea de Policía, y la de Barcelona para la Agencia de Seguridad Alimentaria.

Las ciudades candidatas para sede de la Agencia de Seguridad Marítima son Lisboa, Nantes, El Pireo y Génova. Su creación es una de las medidas preventivas derivadas del paquete *Erika II*, que se complementa con la puesta en marcha de un sistema de seguimiento de buques y con la creación de un fondo adicional para compensar los daños ocasionados por derrames de crudo.

El denominado Fondo COPE supone un depósito de 1.000 millones de euros, que será destinado a indemnizar los gastos que no hayan podido ser compensados por otros organismos en caso de contaminación por derrame de crudo. La fórmula de financiación del fondo será a través de las compañías europeas que reciban más de 150.000 t de crudo anuales, que deberán depositar un canon proporcional a la cantidad de crudo recibida. También se prevé la imposición de sanciones financieras, por negligencia grave, a las personas físicas y jurídicas involucradas en un transporte de crudo que acabe en derrame y contaminación del medio marino.

En cualquier caso, la ubicación final de la Agencia de Seguridad Marítima ha sido uno de los temas pendientes del Consejo de

Laeken, pues el juego de alianzas para el reparto de las distintas agencias no ha dado resultado y ha quedado, de momento, sin decisión por los Quince y pendiente de un acuerdo global para todas las agencias y sedes previstas.

### **Estudios para ampliación del canal de Panamá**

Desde el primer tránsito del canal de Panamá, el 7 de enero de 1914, la gran obra de ingeniería ha pasado por diversas vicisitudes, hasta su entrega definitiva al gobierno de Panamá el 31 de diciembre de 1999.

Uno de los proyectos más importantes es la posible modificación del canal para permitir el paso de buques de mayores dimensiones a los actuales. El día 18 de octubre se cerró el plazo para la presentación de estudios sobre el posible nuevo diseño conceptual del canal de Panamá.

Se han adjudicado dos contratos diferentes para el desarrollo del diseño conceptual de cuatro posibles nuevas configuraciones de las esclusas del Atlántico y Pacífico. El primero de los contratos se ha negociado directamente con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército norteamericano, para las esclusas del lado del

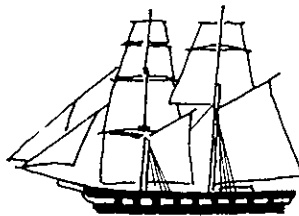
Atlántico. El segundo, para las esclusas del Pacífico, será el resultado de la competición internacional cerrada el día 18, y cuyo resultado espera conocerse en un plazo máximo de tres meses.

La configuración de las esclusas en el Pacífico debe tener en cuenta la fluctuación de las mareas y la diferente calidad del suelo.

La autoridad del canal de Panamá lleva varios años trabajando en una posible modificación de las medidas permitidas, y en unos trabajos preliminares se llegó a la conclusión de que podría llegar a permitirse el paso de buques portacontenedores de 12.500 teu; para ello las esclusas deben tener dimensiones de 427 m de eslora, 61 m de manga y 18,3 m de calado. Ahora, con las dimensiones de las esclusas limitadas a 305 m de eslora, 33,5 m de manga y 12,5 m de calado, sólo pueden atravesar el canal buques de hasta 4.500 teu; las dimensiones máximas permitidas a los buques para atravesar el canal son: 294 m de eslora, 32,3 m de manga y 10,8 m de calado.

La compañía ganadora del concurso internacional podrá participar en otros concursos relativos a los proyectos de expansión y diseño de esclusas más avanzadas.

A. P. P.





## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Izar construirá quince grúas para gaseros de Gas Natural

La factoría Izar-Manises se ha adjudicado un contrato para la construcción de quince grúas del modelo Norflit para buques gaseros de la compañía Gas Natural. El contrato asciende a 750 millones de pesetas, según han señalado fuentes del Comité de Empresa de la factoría valenciana.

Asimismo, Izar-Manises cuenta en la actualidad con carga de trabajo hasta 2003 en su división de motores marinos, tras la adjudicación de construcción de dieciséis motores marinos para los astilleros J. J. Sietas y Avondale.

### Barreras botó un buque para Neptune Lines

El astillero vigués Hijos de J. Barreras botó el buque *Neptune Aegli*, la primera de las dos unidades gemelas contratadas a la factoría de construcción naval por la armadora griega Neptune Lines, y que ha supuesto la introducción de la compañía viguesa en el mercado de Grecia.

El valor total de ambos buques asciende a 17.969 millones de pesetas, siendo sus características principales 160 m de eslora, 6 m de

calado, una velocidad en servicio de 20 nudos y capacidad en sus bodegas para albergar 1.660 vehículos o más de un centenar de *trailers*.

### Balenciaga construye un *rov-supply* para un armador británico

Astilleros Balenciaga ha firmado un contrato para la construcción de un buque *rov-supply* multipropósito para la empresa armadora británica Nort Star Shipping, por un importe de 3.700 millones de pesetas.

El contrato se ha obtenido en dura pugna con astilleros noruegos, holandeses y alemanes. El buque que construye Balenciaga se llamará *Agrampian TNB* bajo la supervisión de Lloyd's Register of Shipping, y tendrá como puerto de base Aberdeen, en Escocia.

Sus dimensiones principales serán 75 m de eslora, 16 m de manga y 7 de puntal. Llevará propulsión diesel eléctrica, actuando sobre cinco hélices, así como un sistema de posicionamiento dinámico DP2, destinándose a controlar el estado de las tuberías submarinas que unen las plataformas petrolíferas del mar del Norte a las terminales de descarga y a su reparación en caso necesario.

También se utilizará para suministrar agua potable, gasoil, todos de perforación y



*Euroferrys Pacifica. (Foto: A. Ortigueira Gil).*

perrechos en general a las mencionadas plataformas.

Con este nuevo encargo, Astilleros Balenciaga confirma su implantación en la construcción de buques altamente especializados.

### **Botadura del dique flotante para la ampliación del puerto de Ferrol**

El dique flotante *Tarifa Primero* ha sido botado en Ferrol tras su construcción en la factoría de Izar para la compañía Dragados y Construcciones. Dicho dique flotante se utilizará, entre otras obras, en la construcción del puerto exterior de Ferrol, tratándose de la unidad de estas características más grande del mundo, con 55 metros de eslora y 45 de manga.

Dragados, junto con una unión temporal de empresa (UTE), se hizo con la construcción del dique de abrigo y de la línea de atraque del puerto exterior en la entrada de la ría.

(Fuentes: Boletín Informativo de Anave y prensa nacional).

J. C. P.

### **Astilleros de la ría de Vigo**

La ría de Vigo es uno de los puntos focales de la construcción naval española, y está

representada por cuatro astilleros principales: Factorías Vulcano, Construcciones Navales Paulino Freire, Metalship&Docks (del grupo Rodman) e Hijos de J. Barreras.

La plantilla de los cuatro astilleros es de 964 trabajadores y, merced a diferentes acuerdos, van a afrontar una serie de prejubilaciones que reducirán a 585 trabajadores el total de las plantillas. El coste laboral de estas prejubilaciones es de 18,42 millones de euros (3.065 millones de pesetas) y las bajas se realizarán con ayudas del Ministerio de Ciencia y Tecnología. Además el ministerio tiene previstas otras ayudas en los campos de I + D, formación profesional y protección del medio ambiente.

Las prejubilaciones van a afectar a trabajadores nacidos en 1946, 1947 y 1948.

Los ajustes de las plantillas son en parte debidos a las perspectivas del sector naval en la Unión Europea. El único astillero que va a cubrir parte o la totalidad de las bajas previstas es Barreras, ya que sus prejubilaciones en curso estaban incluidas en el acuerdo de privatización; de hecho ya ha incorporado 11 trabajadores nuevos a su plantilla.

En el caso de Vulcano, este astillero está obligado a redimensionarse, reduciendo su capacidad de producción en 4.000 toneladas, lo que le obliga a clausurar una de sus gradas.

A. P. P.



# PUERTOS

## El puerto de Valencia amplía su superficie

La autoridad portuaria de Valencia invertirá 3.300 millones de pesetas en la ampliación de la superficie operativa del muelle sur, actualmente dividido por la antigua desembocadura del río Turia.

El puerto de Valencia estudia su ejecución para el próximo ejercicio con el objetivo de finalizarla en 2003, por lo que con este nuevo proyecto el puerto de Valencia ganaría para uso portuario 250.000 metros cuadrados de superficie y se procedería a unir en uno solo el actual muelle sur y el nuevo muelle de fangos.

## Melilla dispondrá de un muelle para mercancías peligrosas

El puerto de Melilla contará con un muelle y una explanada de 13.000 metros cuadrados ganados al mar que se destinará al desembarco y almacenamiento de mercancías peligrosas para evitar su traslado por carreteras con gran densidad de tráfico y su depósito en zonas habitadas de la ciudad. El proyecto consiste en la construcción de un muelle perpendicular al dique de abrigo de más de 330 metros, que se unirá con el morro del faro para cerrarlo y crear la explanada. El plazo de ejecución previsto es de once meses y el presupuesto de adjudicación de 1.247,5 millones de pesetas, y el comienzo de las obras depende sólo de la firma del acta de replanteo.

En el puerto se ha previsto también la remodelación de los muelles de atraque de los buques de pasajeros de la estación marítima, así como mejoras en las conexiones con el centro de la ciudad.

## El puerto de Algeciras acoge la conferencia Medtrade 2001

Se ha celebrado en Algeciras la conferencia internacional Medtrade 2001 con ponencias y seminarios en los que un centenar de especialistas del sector portuario internacional han analizado el futuro del transporte de mercancías en contenedores en el Mediterráneo.

El debate también ha tratado en profundidad las principales consecuencias para la actividad marítima en el Mediterráneo, a partir de los trágicos acontecimientos ocurridos recientemente en Estados Unidos, llegando a la conclusión de que el crecimiento del tráfico de contenedores continuará, aunque a ritmo más lento. Asimismo, en Medtrade 2001 se ha destacado la necesidad de potenciar la intermodalidad y la tendencia a incrementar la capacidad de los portacontenedores hasta alcanzar los 11.000 teu.

Medtrade 2001 ha estado organizada por Maritime Intelligence Unit (MIU) y la autoridad portuaria de la bahía de Algeciras (APBA), patrocinado por Puertos del Estado y con la colaboración de la comunidad portuaria del puerto de Algeciras (COM-PORT) y el Foro Industrial y Marítimo Internacional del Sur (FORO SUR).

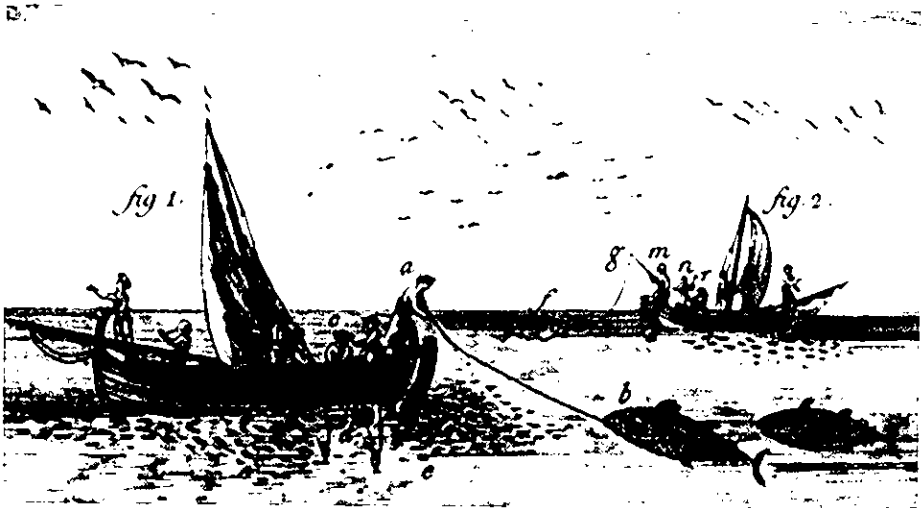
## Un nuevo organismo gestionará el sistema portuario canario

El gobierno de Canarias ha creado la empresa pública Puertos Canarios para la gestión de los puertos que no son de titularidad estatal.

Esta propuesta presentada por la Consejería de Obras Públicas canaria está pendiente únicamente de la aprobación parlamentaria, después de haber obtenido el visto bueno de los consejos Consultivo y Económico Social.

Puertos Canarios se encargará de la gestión y explotación del sistema integrado por los 86 puertos que dependen de la comunidad autónoma, ya que Canarias ha seguido la experiencia de otras comunidades, como Cataluña, que cuenta con la entidad Ports de la Generalitat, creada para el mismo fin.

J. C. P.



## MARINA DE PESCA

### Bruselas propone limitar la pesca en aguas profundas

La Comisión Europea ha hecho firme su propuesta de frenar la pesca de once especies de aguas profundas con la introducción de cuotas, medida que afectará entre otras a la flota española. Las especies concernidas son el tiburón, el besugo, el sable negro, el peje-rey, el alfonsino, el granadero, el reloj anaranjado, la maruca, la maruca azul, la brótola y el brosmio, especies que se encuentran en grave deterioro como consecuencia de una sobreexplotación de los recursos, según señala un comunicado del ejecutivo europeo.

De salir adelante el proyecto, en el golfo de Vizcaya, el Cantábrico y el Gran Sol, España tendrá un cupo de pesca de tiburón de 1.149 t, y en Azores y norte de Azores, dispondría de 10 y 1.034, respectivamente. Los barcos españoles tendrían acceso a varios cupos de sable negro de 57 t en el norte de las Azores, 10 t en Azores y otras 10 t en el norte de España y costa portuguesa. La flota española dispondría por otra parte de un cupo de 2.304 toneladas de granadero en el norte de Azores y Groenlandia, y otro de 10 t en aguas

españolas y costas portuguesas. De maruca, los barcos españoles no podrían pescar más de 589 t en el Cantábrico y el Gran Sol, y 10 toneladas en el oeste de Portugal, Azores y Groenlandia.

La Comisión Europea también ha asignado a la flota española un cupo de 577 toneladas de besugo frente a las costas portuguesas, 55 toneladas en el Cantábrico, golfo de Vizcaya y Gran Sol.

Pero todavía puede ser peor si Bruselas recorta hasta el 15 por 100 la pesca de la merluza en el caladero sur, que afecta desde el Cantábrico hasta las costas andaluzas, y, por primera vez, reducciones de entre el 45 y el 50 por 100 para la cigala en el golfo de Vizcaya.

Como suele ser habitual durante estos últimos años, diciembre se ha convertido para los pescadores en la amenaza para su supervivencia, ya que los ministros de Pesca de los Estados miembros cada vez tienen menos fuerza para imponer la voluntad y los deseos de sus pescadores para que la comisión retire la propuesta inicial y se aparte de la espiral de reducciones que cada año van siendo más drásticas.

### El caladero de Mauritania podría reubicar hasta sesenta embarcaciones

Con el nuevo acuerdo suscrito con Mauritania, 60 buques de la flota paralizada por la desaparición del acuerdo con Marruecos podrán ser reubicados en Mauritania (caladero), aumentando así las posibilidades de pesca para marisqueros, cefalópodos y atuneros cañeros.

El nuevo acuerdo aumenta en tres los barcos de marisqueros y entre 16 a 20 unidades los de merluza negra, lo que permite acercarse a las condiciones de Marruecos. También en otras especies diferentes de la merluza negra con artes no de arrastre, el tratado permitirá a las unidades más grandes de la flota artesanal canaria operar con rentabilidad, estimándose entre 10 y 15 de los barcos dedicados a esta modalidad que podrán recolocarse.

El convenio firmado entre la Unión Europea y Mauritania establece en el marco de sus condiciones una revisión dentro de tres años de las condiciones de pesca en función de los resultados que se recojan en los informes

técnicos que se realicen sobre el estado de los recursos, y que en el caso de los cefalópodos incluiría una reunión anual de científicos en Mauritania para analizar sus posibilidades.

J. C. P.

### Denominación de origen para el mejillón de Galicia

El mejillón de Galicia se ha convertido en el primer producto pesquero de la Unión Europea con denominación de origen.

Con el nombre de «Mexillón de Galicia», los mejillones de la especie *Mytilus Galloprovinciales* producidos en Galicia, se introducen en el mercado con la nueva etiqueta.

Las rías gallegas producen unas 280.000 toneladas anuales de mejillón y facturan más de 96,16 millones de euros (16.000 millones de pesetas) en extracción y primera venta. El movimiento económico total anual, añadiendo a las cifras anteriores el montante del sector de depuradoras y el de las industrias auxiliares, hace que la cifra anual del sector



(Foto: L. Díaz-Bedia).

supere los 378.64 millones de euros (más de 63.000 millones de pesetas).

El mejillón certificado debe proceder exclusivamente de alguna de las cinco subzonas de producción gallega: Vigo, Pontevedra, Arosa, Muros-Noya o Ares-Sada, que suman casi 3.400 bateas. También su cultivo debe ser el tradicional en batea y vivero flotante, y en cuanto a su tamaño se han establecido dos categorías: la normal, con unas 40 piezas por kilo, y la especial con 23 piezas por kilo.

La marca de denominación de origen se está aplicando exclusivamente al producto en fresco, que representa el 30 por 100 de la producción total de mejillón. De esta producción se espera que al menos el 60 por 100, lo que supone unas 50.000 t anuales, cumpla las condiciones de tamaño y manipulación para poder ser comercializado con la denominación de origen.

### Calamares gigantes

El museo de la Sociedad Gallega de Historia Natural, en Ferrol, se ha convertido en el cuarto museo español, junto con Madrid, Lueca y Málaga, que mostrará al público un ejemplar de calamar gigante de la especie *Architeutis Dux*.

Se trata de un ejemplar recogido en Foz (Lugo) el pasado mes de octubre y que está catalogado como una hembra juvenil de esta especie. Tiene una longitud total de 8,3 m, con un cuerpo de más de metro y medio.

Actualmente, el Instituto Oceanográfico de Vigo continúa con el estudio de otro ejemplar recogido en aguas del Atlántico norte, 300 millas al oeste de las Azores, por un pesquero español el pasado mes de julio.

La especie *Architeutis Dux* es poco conocida, aunque esporádicamente aparecen ejemplares en las redes de los pesqueros o en las playas. Los estudios científicos sobre la vida de esta especie son escasos, por los pocos ejemplares conocidos y porque su hábitat se supone entre los 200 y los 1.000 m de profundidad; su desarrollo, desde los 3 mm que mide al nacer a los 140 kg de peso que puede adquirir en dos años, lo convierte en una «leyenda viviente». Es un depredador que se alimenta de otros peces y moluscos, y a su

vez forma parte de la alimentación de los cachalotes, como se ha podido constatar al encontrar restos de estos calamares en el estómago de estos mamíferos marinos.

Los primeros ejemplares conocidos fueron recogidos a mediados del siglo XIX y en 1879 se publicó la primera descripción de este cefalópodo. Se están efectuando diversos intentos para lograr localizar estos calamares en su medio habitual, e incluso se han colocado cámaras submarinas en cachalotes para intentar filmarlos en las profundidades marinas, pero sin éxito hasta el momento.

Las filmaciones se han intentado últimamente en la zona del litoral asturiano, donde se han recogido varios ejemplares en los últimos años. También, está prevista una nueva expedición en el cañón submarino de Kaikura (Nueva Zelanda) durante el año 2002.

### Lonja de internet

La empresa Lonxanet, que agrupa a las cofradías pesquera de Lira, Cangas, Porto do Son y Muxia, ha incorporado un sistema de venta complementario a la subasta directa en lonja, y que está disponible en la red en la dirección [www.lonxanet.com](http://www.lonxanet.com).

El sistema de comercialización está dirigido no sólo a los profesionales del sector de restauración y hostelería, sino al público en general.

En su «declaración de principios», la empresa apuesta por un sistema de recolección totalmente artesanal, utilizando las artes adecuadas para cada producto y la selección y manipulado por personal especialista: los propios pescadores. También introduce el concepto de «pesca sostenible»: ofrecer productos de alta calidad compatibles con el sostenimiento de los recursos naturales del mar, sin dañar el ciclo de la reproducción natural de las especies, y asegurando una economía digna a los pescadores artesanales.

Las cofradías certifican la procedencia y fecha de las capturas, y los productos se tratan con una manipulación mínima para garantizar su calidad y conservación. Se utiliza un embalaje homologado y se hace llegar el envío al cliente por transporte urgente.



(Foto: A. Ortigueira Gil).

Los productos a comercializar por la empresa son: vieira, nécora, almeja, pulpo, erizo, navaja, cigala, lubina, coquina, percebe, merluza, lubrigante, camarón, centolla, langosta y longueirón. En una primera etapa sólo están disponibles el percebe, nécora y pulpo; el resto de especies lo hará en un futuro inmediato.

Una vez consolidada la operativa del sistema, está prevista una ampliación del capital de la empresa para dar entrada a más cofradías de pescadores, e incluso aumentar la oferta de productos disponibles.

### **Acuerdo de Pesca UE-República de Guinea**

La Unión Europea y la República de Guinea han llegado al acuerdo de prolongar por un año el actual Acuerdo de Pesca entre ambas partes.

Las condiciones del acuerdo y la compensación económica no sufrirán variaciones en esta prórroga, que estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 2002.

Los buques de la Unión Europea beneficiados por el acuerdo pertenecen a Francia, España, Portugal, Italia y Grecia. Sus capturas principales son gamba, atún y cefalópodos.

Las posibilidades de pesca amparadas por el acuerdo incluyen hasta 1.500 TRB de pesqueros destinados a la gamba y 2.500 TRB

de pesqueros para otras especies y cefalópodos. En el caso de los atuneros se permiten un total de 68 buques.

La compensación económica de la UE se cifra en 2,96 millones de euros (492,5 millones de pesetas). Prácticamente la mitad de esa cifra se destina para promover la investigación pesquera y el control de los caladeros, apoyar los sistemas de pesca tradicionales y facilitar el apoyo de participación de Guinea en las organizaciones pesqueras regionales. Además, Guinea recibe 370.000 euros (61,5 millones de pesetas) anuales como reconocimiento a su empeño en reducir el esfuerzo pesquero en sus aguas con medidas que incluyen el no facilitar licencias de pesca a los buques que no operen con las mismas restricciones que los incluidos en el marco del acuerdo.

### **Control de la pesca vía satélite**

La normativa de la UE exigió, a principios de 2000, la sucesiva incorporación en los buques pesqueros de la denominada «caja azul», para efectuar el control de los buques pesqueros de más de 24 m de eslora, que faenarán en aguas españolas o comunitarias.

Hasta ahora, más de 1.400 pesqueros españoles cuentan ya con el sistema instalado a bordo y faltan por hacerlo unos 400.

El equipo cuenta con una unidad de posicionamiento GPS y una estación de transmi-

sión-recepción vía satélite, convenientemente cerradas y selladas para impedir su manipulación; también incorpora una memoria registradora que almacena las posiciones del buque durante los últimos seis meses.

Desde el centro de seguimiento de Madrid se conoce la posición de cada uno de los buques y si se encuentran haciendo, para lo que el patrón del pesquero debe pulsar un interruptor en el equipo, o en cualquier caso el centro puede determinar esta circunstancia al disponer de los datos de velocidad del buque.

Los equipos son compatibles con el resto de instalaciones europeas, por lo que estos datos también son recibidos por los centros de seguimiento de otros países si el buque está en caladeros no españoles.

El sistema permite también el envío de mensajes cortos y de alerta al buque en caso de bloqueo de antena, desconexión del cable de antena o corte de energía eléctrica. El satélite a través del que se realizan estas operaciones es el INMARSAT-C.

Con la «caja azul» las administraciones pesqueras, y en nuestro caso la Secretaría General de Pesca, cuentan con un medio eficaz para controlar la presencia de los pesqueros en los distintos caladeros y poder efectuar no sólo el control de las licencias y las áreas de trabajo, sino reaccionar y apoyar ante posibles emergencias.

### **Medidas para la recuperación del bacalao y la merluza**

Las autoridades pesqueras de la Unión Europea han adoptado una serie de medidas para proteger el desove del bacalao en el mar del Norte y oeste de Escocia, y para la recuperación de la merluza del norte entre el golfo de Vizcaya y Skagerrak.

En diciembre del pasado año, el Consejo de Ministros de Pesca de la Unión había solicitado a la comisión un plan de recuperación del bacalao y la merluza del norte, de forma que no se sobrepasaran las cuotas, se protegiera el desove y se incrementara la selectividad de las artes empleadas para permitir que los ejemplares inmaduros puedan escapar de ellas.

El plan de recuperación ha estado motivado, fundamentalmente, por el hecho de que se pescan demasiados ejemplares y demasiado pequeños de ambas especies.

En cuanto al bacalao, este plan cuenta con tres fases: la primera, de implantación de zonas vedadas en la época de desove; la segunda, de las medidas técnicas para reducir la captura de juveniles y medidas de control para garantizar su aplicación efectiva; y, por último, medidas a largo plazo para la recuperación de las poblaciones.

A principios de este año, entre el 14 de febrero y el 30 de abril, se tuvieron que tomar medidas de emergencia con respecto a la pesca del bacalao, que obligaron a prohibir su captura en una amplia zona del mar del Norte. También en la zona oeste de Escocia se cerraron dos áreas de pesca entre el 8 de marzo y el 30 de abril, y el pasado año ya se habían adoptado medidas similares en el mar de Irlanda con una veda de pesca de diez semanas, que se ha repetido en 2001.

Respecto a la pesquería de la merluza, se varía el tamaño de malla, que pasa a los 100 mm para los buques que se dedican a esta pesca como objetivo principal; se mantiene la malla actual de 80 mm, pero siempre que las capturas de merluza no sobrepasen un 20 por 100 del total de pesca; y se establecen dos zonas protegidas para los juveniles de merluza: una en la costa occidental francesa y otra en la costa sur y suroeste de Irlanda; además en estas zonas los buques deberán contar con inspectores de pesca para certificar aparejos, capturas y desembarcos de pesca. Estas medidas se van a aplicar durante seis meses, a partir de septiembre de 2001.

Paralelamente a éstas, la administración española está llevando a cabo una campaña de investigación del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en aguas del oeste de Irlanda. El buque oceanográfico *Vizconde de Eza* desarrolla la campaña en el caladero de Porcupine para determinar los índices de abundancia de merluza, gallo, rape y cigala. Este estudio puede ser determinante para apoyar o suavizar las medidas que la Unión está aplicando a la pesca en sus áreas de competencia.

A. P. P.

# NÁUTICA

VISITA DE S. M. EL REY AL PABELLÓN DE LA ARMADA  
DEL SALÓN NÁUTICO DE BARCELONA



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).

VISITA DE S. A. R. EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS  
AL SALÓN NÁUTICO DE BARCELONA



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).



## XL SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE BARCELONA

Como en anteriores años, y en pleno otoño, permaneció abierta al público la XL Edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona, la más veterana manifestación española del ramo. Pero en esta ocasión, y a diferencia de otros años, no se celebró entre el último fin de semana de noviembre y el primero de diciembre, sino del penúltimo al último de noviembre. No hemos logrado saber exactamente el porqué de este adelanto de tan sólo una semana, ni si tales fechas quedarán o no como definitivas.

Al igual que en ocasiones anteriores, en este año se contó con varias primicias y presentaciones diversas que hacen del Náutico un punto de encuentro que resulta ineludible para quienes sentimos profundamente la afición a la mar y los barcos. De entre todas, la que más deseáramos destacar es la visita al salón de los agregados navales extranjeros y la presentación de diversos logros de la industria naval militar española. Acto que bien podría tener una considerable importancia.

La Armada española, fiel a su tradicional cita, participó activamente en los actos del XL Salón Náutico, en particular a través de su propio pabellón, sito en el palacio número 5, o de Congresos, en esta ocasión dedicado a la enseñanza en la Armada, así como con una escogida representación de unidades que desarrollaron las operaciones de bautismo de mar, BAUMAR, una de las tradiciones más arraigadas y a la vez esperadas por todos los colegios del noroeste español, junto a la afición y la sociedad barcelonesa y catalana.

### *El pabellón*

En el acto de la inauguración se contó con las principales autoridades de la Armada, AJEMA, CAPGEMED, ALFLOT y ALPER, así como diversas autoridades locales, el alcalde de Barcelona, Joan Clos, y el *conseller en cap* de la Generalitat, Artur Mas. El pabellón de la Armada estuvo dedicado,



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).

como se ha dicho, a la enseñanza en la Armada. Decorativamente cabe considerarlo como un amplio espacio abierto y diáfano, al tiempo que con una sutil y consistente ligazón entre los diversos temas. En esencia, cabría definirlo como un espacio de planta casi cuadrada al que se entraba por uno de sus vértices, el cual se recorría por dos corredores perimetrales casi concéntricos que delimitaban un conjunto de módulos más interiores, así como uno central de mayor tamaño. Por la parte más exterior, cierto número de paneles informativos ilustraban a los visitantes de diversos datos de interés.

Así pues, el contenido de dicho pabellón, atendiendo a su propio contenido, se podría subdividir en tres apartados distintos: modelos, aparatos diversos y paneles/documentación gráfica.

En lo concerniente a modelos, y muy en especial a los navales, acaso uno de los puntos hacia los que el visitante suele mostrar mayor grado de interés, y dentro de sendas vitrinas, se mostraban dos buques escuela a vela a la misma escala, de 1:50, un *Juan Sebastián de Elcano* y un *Galatea*, y otros tres de menor porte a mayor escala, un bote de 9,5 m con su poco habitual aparejo vélico

formado por dos velas al tercio, uno de los botes a vapor de los acorazados de la clase *España* conocidos popularmente por *popoffkas*, y una de las lanchas de instrucción de la clase *Guardia Marina Barrutia*. En un módulo-diorama se hallaba asimismo otro bote de 9,5 m, esta vez sin el velamen, completamente aparejado con su correspondiente pescante.

Como piezas de enseñanza a escala 1:1 cabe destacar un torpedo antisubmarino Mk-46 mostrando diversas partes interiores, carga explosiva CM-104 utilizada para el contraminado con el ROV *Pluto*, turbina a gas T58 empleada por un helicóptero del GAE del portaaviones *Príncipe de Asturias* y un motor 4/53 Detroit diesel de 60 CV con vistas interiores. En otros módulos a escala reducida, podían asimismo admirarse dos simuladores de los utilizados en el adiestramiento de los pilotos del *Harrier AV-8B* y helicópteros *SH-60 LAMPS III*, así como un conjunto de refrigeración con torre de evaporación y distribución y otro de potabilización de agua por ósmosis inversa utilizado a bordo de los submarinos clase 70.

En otro módulo especialmente simpático se mostraban tres de los enseres de madera que se utilizaban antaño para el reparto del



(Foto: ORP, Armada).

ranchos, el cual se acompañaba de una pintura que reproducía el momento de la comida a bordo en el crucero *Carlos V*. Varios cuadros de nudos reflejaban algunas de las enseñanzas más clásicas que recibe un marino, y otros, que contenían refranes marineros, la especial relación que une al mar con sus hombres.

Otros módulos interesantes eran las maquetas de apuntalamiento mixto y rectangular, en las que se mostraban esos tipos de trabajos en los buques en caso de avería.

En aspectos muy distintos pero asimismo sumamente interesantes, podían verse dos escafandras de diversos tipos utilizadas en el CBA, así como dos trajes de protección, uno contra incendios y otro para la guerra NBQ. Algo que los varios casos de ántrax acaecidos en los Estados Unidos han puesto muy de actualidad.

La electrónica, actualmente plato fuerte en cualquier disciplina, disponía de varios módulos/piezas que permitían al público visitante asomarse a dicho mundo. Tal es el caso de un Logitronic 3HCMOS, entrenador

didáctico de electrónica digital, un osciloscopio Tectronic 2201, un emisor de frecuencia, un generador de funciones Tectronic CFG 250, un montaje didáctico para la enseñanza del funcionamiento del diodo detector de un radar y medida de la frecuencia de transmisión mediante cavidades resonantes, y así otras varias piezas.

Asimismo, con un fuerte componente electrónico aunque menos visible por el espectador no introducido, estaban, entre otros, un módulo para edición de cartas electrónicas, paneles electrónicos de servicios varios en los *Galicia*, *Patiño*, cazaminas *Segura* y fragatas *F-100*; consola táctica CT, unidad de control de la dirección de tiro DORNA y consola de comando de cazaminas completa.

Dos herramientas de medición y cálculo utilizadas por el hombre durante muchos años, aunque caídas en desuso actualmente, el sextante y la regla de cálculo, se mostraban asimismo al visitante.

En lo que reza a paneles informativos de las actividades docentes en la Armada, frente

a la propia puerta de entrada figuraba un plano de España a buen tamaño, donde se ubicaban los 18 centros que actualmente están en servicio, a saber: Ferrol (2), Marín (1), Vigo (1), Rota (2), Cádiz (1), San Fernando (3), Cartagena (4) y Madrid (4). De muchos de ellos se exhibían paneles propios en los que se detallaba su actividad. Entre éstos cabe citar a Escuela Naval Militar, Escuela de Especialistas Antonio de Escaño, ETEA/Escuela de Transmisiones y Electrónica de la Armada, ESENGRA/Escuela de Especialidades Fundamentales de la Estación Naval de La Graña, CPT/ CIA/Centro de Programas Tácticos y Centro de Instrucción y Adiestramiento, Escuela de Suboficiales y escuelas de formación de Infantería de Marina.

Como documentos gráficos, y además de un completo vídeo sobre muchas de las actividades docentes de la Armada, figuraban varias pinturas de las fragatas a vela *Almansa*, *Asturias* y *Nautilus*, así como un gran mosaico en el que podían verse vistas las diversas aulas de estudio existentes.

### *El XL Salón Náutico*

Se trata de un certamen que no deja de aumentar año tras año, aunque en la edición que comentamos no haya dejado de llamarnos la atención el que no se hayan ocupado espacios habitualmente tradicionales, tal es el caso del semisótano del palacio número 5, un espacio en el que se organizaron en el pasado interesantes eventos.

En la edición de este año, además de las propias actividades habituales en los pabellones y palacios de Montjuïc, y fruto de una estrecha colaboración con la autoridad portuaria de Barcelona, se habilitaron espacios en el muelle de España para grandes yates. Además se dispuso un mercado de ocasión en el palacio n.º 4, en el que podían hallarse a buen precio diversos artilugios náuticos, tal es el caso de tablas de *surf* y *windsurfing*, canoas y *kayaks*, motos de agua y todo tipo de complementos y accesorios.

Por lo que reza a presentaciones de regatas y competiciones, durante este salón, se presentaron un mínimo de 12 grandes regatas.

Además fueron organizadas diversas jornadas técnicas, como las que se dedicaron a la navegación GPS, deportes náuticos y turismo náutico. El submarinismo organizó asimismo diversos cursos básicos de fotografía y vídeo submarinos, la proyección de diversas películas y un simposio sobre normalización del buceo profesional.

Además se puso en marcha el Proyecto *Blau* (azul), una iniciativa dirigida a las empresas expositoras del certamen con el objetivo de ayudarlas a ser más eficientes y ecológicas. Dicha iniciativa corrió a cargo del propio salón y del Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña, con el soporte técnico de Nereo.

### *El salón en guarismos*

Esta edición del salón ocupó una superficie bruta total de 100.000 m<sup>2</sup>, de los que 60.000.000 netos entre recinto ferial y puerto de Barcelona, contando con los palacios números 1, 2, 3, 4, 5, 8 y la propia avenida de la Reina María Cristina.

El total de embarcaciones expuestas fue de unas 1.400, más unas 40 en el puerto, con un total de 550 expositores directos y 29 países representados. El número de visitantes previsto era de 175.000, ignorándose si se logró o no alcanzar la cifra.

### *La medalla*

Desde su primera edición el Salón Náutico ha acuñado una medalla para la conmemoración de cada una: la de este año se ha dedicado al *Bribón*.

### *La náutica deportiva en España*

Asimismo, como en anteriores ocasiones, el Salón Náutico editó un folleto muy documentado sobre la evolución de la náutica deportiva en España, el cual, una vez estudiado y en comparación con el del año anterior, ofrece algunas estadísticas que no dejan de resultar curiosas cuando no bastante sorprendentes.

## RATIO DE PERSONAS POR EMBARCACIÓN/PAÍS (1999-2000)

País	PERSONAS/EMBARCACIÓN		RANKING	
	1999	2000	1999	2000
Noruega	6	6	1	1
Nueva Zelanda	6	6	2	2
Finlandia	7	7	3	3
Suecia	7	7	4	4
Holanda	10	10	5	5
Dinamarca	14	14	6	6
Canadá	15	15	7	7
Estados Unidos	17	17	8	8
Reino Unido	39	39	9	9
Francia	48	48	10	10
Suiza	67	67	11	11
Italia	72	72	12	12
Grecia	100	107	13	13
Irlanda	171	171	14	14
Australia	182	182	15	15
Austria	200	200	17	16
Alemania	199	202	16	17
<b>España</b>	<b>302</b>	<b>308</b>	<b>18</b>	<b>18</b>
Japón	338	346	19	19
Argentina	352	352	20	20
Portugal	396	398	21	21
Bélgica	687	687	22	22

Podemos ver que se ha producido un cambio en las posiciones de Austria y Alemania. Alemania ha aumentado su número de personas/embarcación en tres, lo que significa que su número de embarcaciones ha dismi-

nuido o ha aumentado su censo de población —¿tal vez algunas de las embarcaciones alemanas afincadas en España hayan cambiado su bandera?—, y Japón ve considerablemente modificado su ratio que de 338 pasa

a 346 sin que ello influya en su *ranking*. Asimismo España ha perdido embarcaciones o bien ganado población, aunque ello no influya tampoco en su *ranking*. Por lo que

reza a la posesión de licencias deportivas, algo que no parece ser muy proporcional con el número de buques, los datos publicados en el citado informe son los siguientes:

EVOLUCIÓN DE LICENCIAS FEDERATIVAS 1997/1998/1999/2000

Federación	Licencias 1997	Licencias 1998	Licencias 1999	Licencias 2000
Vela	31.257	36.754	48.134	35.992
Act. subacuáticas	36.721	36.886	39.160	32.183
Pesca	84.169	96.238	29.834	106.569
Piragüismo	9.538	9.457	10.479	9.947
Esquí náutico	1.141	1.195	6.155	1.649
Remo	5.680	5.846	6.103	6.092
Motonáutica	826	1.141	889	1.014
<b>TOTAL</b>	<b>169.332</b>	<b>187.517</b>	<b>140.754</b>	<b>193.446</b>
<b>TOTAL SIN PESCA</b>	<b>85.163</b>	<b>91.279</b>	<b>110.920</b>	<b>86.877</b>

Como puede verse en los años de referencia se han suscitado variaciones considerables y el total, que entre 1997 y 1998 experimentó un aumento del 11 por 100, cayó en un 25 por 100 en 1999 y ha vuelto a aumentar en un 37,44 por 100 global en 2000. Pero conviene hacer una matización que parece saltar escandalosamente a la vista: de no haber sido por la pesca se hubiera registrado una caída próxima al 28 por 100, exactamente del 27,67 por 100 en el ejercicio 2000. Y contemplando las licencias de pesca, no deja de ser llamativo en extremo el «pico» negativo de 1999.

Analizando por federaciones, casi todas han acusado un descenso y la que más en números absolutos ha sido la vela, que ha perdido 12.142 licencias, lo que representa el 25,23 por 100 sobre el censo de 1999 o el 33,73 por 100 del de 2000, correspondiendo la parte del león del descenso a las territoriales de Cataluña y Valencia, que, respectivamente, han bajado de 9.609 y 12.029 a 4.103 y 4.991 licencias. La única federación que registra un aumento es motonáutica, que sube a 1.014 licencias, con un aumento abso-

luto de 125 —sin llegar no obstante al «pico» de 1998—, en lo que debe de tener mucha parte de «culpa» el aumento del parque de motos acuáticas, que de 1994 a 2000 ha pasado de 826 a 2.791 (respectivamente 826, 930, 1.201, 1.553, 2.024, 2.422 y 2.791).

Otra federación que parece tener algún problema es esquí náutico, pues, números cantan, no parece muy de recibo que en 1999 experimentase un ascenso notabilísimo para volver a descender a niveles similares a los que tenía en 1998 y 1997. Se nos antoja que ahí debe haber pasado algo muy gordo, y tal vez sería necesario que las correspondientes autoridades nacionales indagasen los cómo y porqués del hecho. Porque dado que los deportes náuticos están transferidos a las correspondientes comunidades autónomas, es curioso constatar que mucha parte de la culpa del bajón la tienen las 4.283 licencias de menos que se tramitaron en 1999 a través de la Mutualidad General Deportiva, con lo que se sabe a qué deporte pertenecen pero no a cuál de las federaciones territoriales.

## AMARRES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

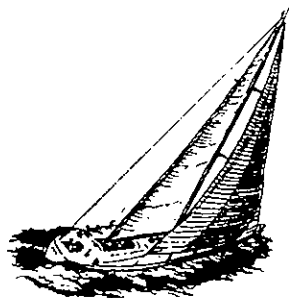
COMUNIDADES AUTÓNOMAS	1999	2000	% SOBRE TOTAL ESPAÑA
Cataluña	22.133	22.133	26.4
Baleares	19.057	19.057	22.7
Comunidad Valenciana	11.712	15.836	18.9
Andalucía	11.278	11.278	13.4
Galicia	3.170	4.232	5.0
Murcia	2.092	4.076	4.9
Canarias	3.937	3.336	4.0
Cantabria	1.739	1.739	2.1
País Vasco	1.280	1.280	1.5
Asturias	886	886	1.1

La conclusión que obtuvimos respecto a las posibilidades de la náutica en España, leídos los informes correspondientes y editados anteriormente por el Salón Náutico, valdrían perfectamente para este comentario, pues sigue sin parecernos posible poder llegar a alcanzar, ni de lejos, los *rankings* de otros países europeos, puesto que ello obligaría a construir un número de puertos deportivos que nuestras costas no podrían permitirse el lujo de resistir, aparte de que está por ver si los ecologistas y los vecinos de los lugares afectados iban a permitirlo. Por tanto, seguimos sin saber dónde meten

los alemanes sus 407.000 embarcaciones, ni sus 40.000 los austriacos. A no ser que estén en España gran parte, contribuyendo a falsearnos las estadísticas y a que debamos hacernos preguntas que son difícilmente contestables.

Porque para llegar a un *ranking* aceptable dentro del concierto europeo, el total de embarcaciones deportivas que debería poseer España, a la media per cápita de 60, sería de unas 670.000. Es decir, más del quintuplo de lo que actualmente posee.

C. B. i V.



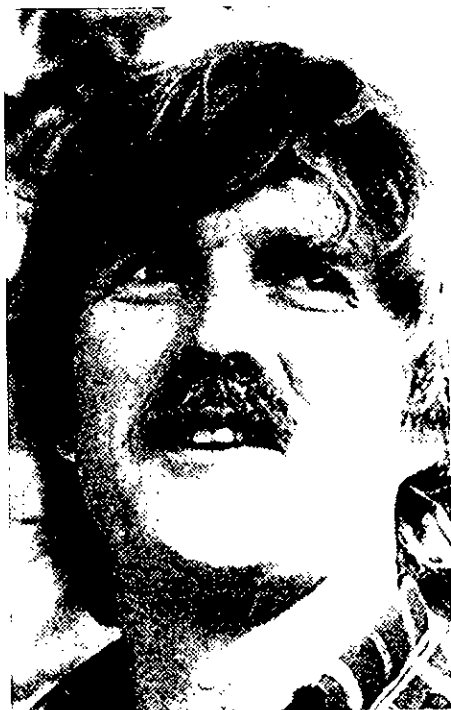




## EL ASESINATO DE SIR PETER BLAKE. EL MEJOR RAGATISTA DE LA HISTORIA

Sir Peter Blake, el regatista neozelandés de 53 años dos veces vencedor de la Copa América y ganador de la Regata Vuelta al Mundo, fue asesinado el pasado 5 de diciembre a bordo de su barco *Seamaster*, atracado en Puerto Santana, 22 kilómetros aguas adentro de Macapá (Brasil), la ciudad más importante de la desembocadura del río Amazonas.

Blake murió de un balazo en el pecho al oponer resistencia a un grupo de piratas —conocidos en la región como «ratas de agua»— que asaltaron de noche el velero, hiriendo también a dos miembros de la tripulación para robarles los relojes y el motor del barco.



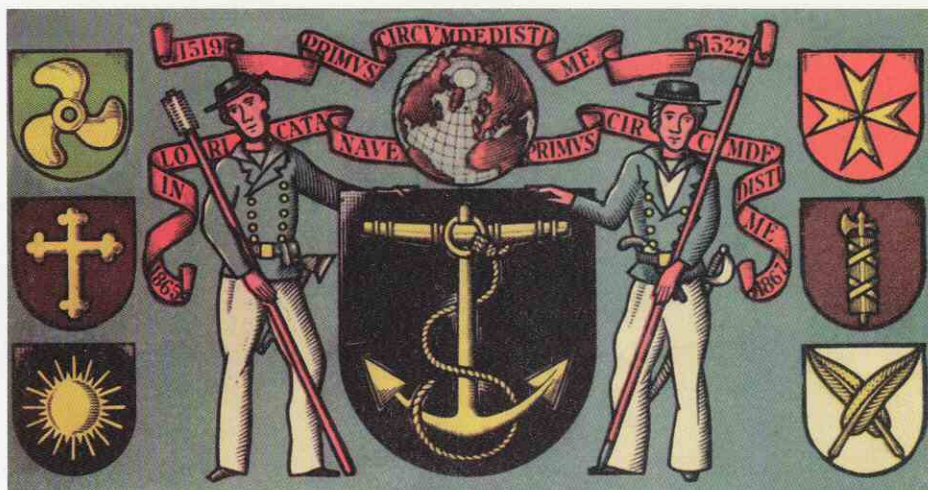
Sir Peter Blake.

Blake, un mito en el mundo de las regatas, era considerado un héroe en su país. Nació en Auckland el 1 de octubre de 1948, dedicó la mayor parte de su vida al deporte de la vela. En 1979 obtuvo su primer gran título al vencer la regata Fastnet. También fue el mejor en la peligrosa travesía entre Sydney y Hobart (1980 y 1984), en la mítica Whitebread (1989-90), el Trofeo Julio Verne (1993-1994) y, en 1994, en la vuelta al mundo sin escalas, fijó el récord del mundo con 74 días, 22 horas, 17 minutos y 22 segundos.

Un año después, 1995, patroneando el *Black Magic* arrebató en aguas de San Diego (Estados Unidos) la Copa América a Dennis Conner, otro regatista de estela legendaria. Con ello consiguió que el famoso aguamanil de plata saliera de Estados Unidos por segunda vez en la historia. Cinco años después revalidó el título ante el *Prada* italiano, con un 5-0 rotundo, igual que el conseguido contra Conner. El trofeo del ganador de la Copa América continúa pues en aguas de Nueva Zelanda gracias a este malogrado regatista, que fue elevado al rango de Sir en noviembre de 1995 por la reina Isabel de Inglaterra.

En los últimos tiempos Blake seguía aumentando su leyenda como continuador de la obra del comandante Cousteau, en cuya fundación trabajó antes de crear su propia organización, Blakexpeditions, que recibió el apoyo de Naciones Unidas, dedicada a la investigación científica y a la concienciación ecológica.

A bordo del *Seamaster*, el barco donde fue asesinado, estaba recorriendo el mundo para realizar documentales sobre los paraísos ecológicos del planeta. En su última expedición iniciada desde Nueva Zelanda había visitado la Antártida y Tierra de Fuego antes de llegar a Río de Janeiro, de donde partió para el Amazonas donde halló su trágica muerte a manos de los piratas asesinos, que ya han sido detenidos por la policía brasileña.



# Cultura Naval

## PRESENTACIÓN DE LA OBRA *HISTORIA DE LAS CUATRO MARINAS ESPAÑOLAS*

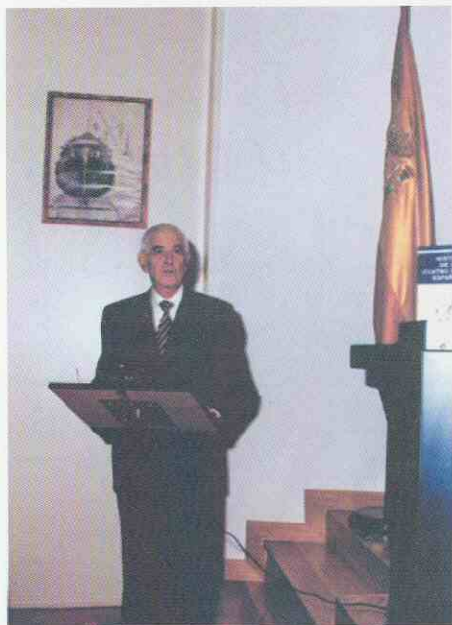
En el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, tuvo lugar el pasado mes de noviembre la presentación de *Historia de las cuatro marinas españolas*, obra que consta de cuatro volúmenes dedicados, respectivamente, a las marinas de guerra, mercante, de pesca y deportiva, y cuya publicación ha hecho posible la Real Liga Naval Española, a través de su Comisión de Cultura, que preside el contralmirante Jesús Salgado, ex director de nuestra REVISTA.

El acto estuvo presidido por el jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, almirante Óscar García Teibel, acompañado por el presidente de la Real Liga Naval Española José M.<sup>a</sup> Duthil, el almirante Luis Roca y numeroso público asistente que llenaba las dos alas del salón.

*Historia de las cuatro marinas españolas* está escrita por gentes de la mar. Cada tomo es obra de un autor muy directamente implicado en el tema, marinos de cada una de ellas con muy amplia experiencia y que colaboran habitualmente en temas culturales relacionados con la mar en la Liga Naval.



El jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, almirante Marcelino García, y el presidente de la Real Liga Naval, José M.<sup>a</sup> Duthil, en la presentación de la obra. (Foto: I. Pery).



El vicealmirante Virgilio Pérez González de la Torre en su turno de presentación. (Foto: I. Pery).

La presentación de la obra corrió a cargo de José M.<sup>a</sup> Duthil, interviniendo a continuación los autores de cada uno de los tomos, que son: *Marina de guerra*, vicealmirante Virgilio Pérez y González de la Torre; *Marina mercante*, capitán de corbeta (RNA) y capitán de la Marina mercante Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla; *Marina de pesca*, Modesto Rivera Franco, licenciado en Derecho y director de la Academia de Jurisprudencia y Legislación Gallega, y *Marina deportiva*, José A. Fernández Palacios, ex catedrático de la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y vicepresidente de la Real Liga Naval Española y de la Real Asamblea de Capitanes de Yates.

La obra ha sido editada por Silex, con toda la calidad de impresión a la que nos tiene acostumbrados esta prestigiosa editorial madrileña, sumando un total de 850 páginas entre los cuatro volúmenes, profusamente ilustrados con fotografías y gráficos de gran calidad. Y por último, dejar constancia de que se publica con la ayuda de la Dirección General del Libro, archivos y bibliotecas del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.



Los cuatro autores de la obra, de izquierda a derecha: Fernández Palacios, Rivera Franco, Pérez G. de la Torre y Arroyo Ruiz-Zorrilla. (Foto: I. Pery).

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO EN SANTANDER*

En el pabellón de la Armada del Salón Náutico Internacional de Barcelona se presentó el domingo 18 de diciembre del pasado año el libro *Juan Sebastián de Elcano en Santander*. Crónica ilustrada de una visita deseada, elaborado y editado por la delegación de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yates (RAECY), recogiendo la sugerencia del ministro de Defensa a varios directivos de dicha asamblea sobre la conveniencia de publicar un libro que conmemorase la histórica estancia del veterano velero en la capital cántabra, del 6 al 11 de julio de 2001.

A la presentación asistieron el almirante general Antonio Moreno, JEMAD; el almirante Francisco Torrente, AJEMA; el jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Antonio Zea; el presidente del Salón Náutico de Barcelona, Enric Puig; el presidente de la RAECY, Hugo Pascual del Pobol y López de Tejedor, y el delegado de la RAECY en Cantabria y principal artífice del libro, Santiago García-Ortiz Herrero, y numeroso público relacionado con el mundo náutico-marítimo barcelonés.

Después de las palabras de presentación a cargo del presidente de la RAECY y su delegado en Cantabria, cerró el acto el AJEMA, que refiriéndose a Santander afirmó: «Grata por su gente, gente de mar, de la que Antonio Nebrija, en su *Crónica de los Reyes Católicos* dijo:



## JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO EN SANTANDER

“CRÓNICA ILUSTRADA DE UNA VISITA DESEADA”

“Son gente sabia en el arte de navegar y esforzados en las batallas marinas, y tenían naves para ellas, y en estas tres cosas eran más instruidos que ninguna nación del mundo”».



JORNADAS DE HISTORIA MILITAR EN CARTAGENA:  
LA ACCIÓN DE ESPAÑA EN MARRUECOS. LAS CAMPAÑAS DE 1909-1927

El Aula de Cultura «Ramos Carratalá» de la Caja de Ahorros del Mediterráneo, sito en la calle Mayor de Cartagena, ha sido el marco donde se han desarrollado, los días 20, 22, 26 y 28 de noviembre, las Jornadas de Historia Militar y Cultura de Defensa sobre *La Acción de España en Marruecos. Las campañas de 1909-1927*, organizadas por el Aula de Cultura e Historia Militar «Comandante Villamar-tín», con el patrocinio del Ministerio de Defensa (Subdirección General de Acción



El director de nuestra REVISTA pronunciando su conferencia. (Foto: D. Quevedo Carmona).

Cultural e Instituto Español de Estudios Estratégicos) y la Fundación Emma Egea, que preside el prócer y escritor cartagenero Eugenio Martínez Pastor.

La primera conferencia, «Génesis, antecedentes bélicos y desarrollo del conflicto», fue impartida por el general de brigada Miguel Alonso Baquer, a la que siguieron «La aviación española en las campañas de Marruecos», a cargo del general de división José Sánchez Méndez y «La Armada en las campañas de pacificación de Marruecos (1909-1927)», por el director de nuestra REVISTA, capitán de navío Mariano Juan y Ferragut. Cerró el ciclo de conferencias el periodista y licenciado en Derecho Domingo del Pino Gutiérrez, que habló sobre «España y el Magreb: percepciones mutuas de geometría variable».

La sesión de clausura fue presidida por el director del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE) contralmirante Juan Carlos Muñoz-Delgado y Díaz del Río, y en ella el coronel de Infantería de Marina Cristóbal Gil presentó el libro *La Defensa Nacional en el siglo XXI*, que recogía las conferencias impartidas en el ciclo de Cultura de Defensa celebrado el pasado mayo.



De izquierda a derecha: el contralmirante Muñoz-Delgado, el coronel del Ejército Gómez Vizcafno, y el coronel de Infantería de Marina Cristóbal Gil. (Foto: D. Quevedo Carmona).



## VI SIMPOSIO DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

Durante los días 19 a 23 de noviembre último han tenido lugar en Lima (Perú) las sesiones correspondientes al VI Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, que han reunido un total de treinta historiadores de España, Perú, Chile, Uruguay, República Dominicana, Ecuador y Argentina, con la presencia también de los hispanistas del Reino Unido y Francia.

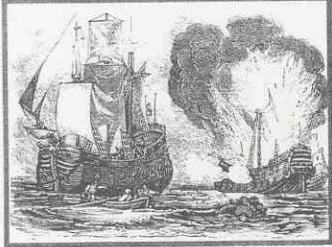
El seminario fue organizado por el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, con el apoyo de la Armada de dicho país, y las ponencias tuvieron lugar en el Centro de Adiestramiento Estratégico que dicha Armada posee en la base naval de El Callao.

El Instituto de Historia y Cultura Naval estuvo representado por el general auditor José Cervera Pery, asesor de la dirección, exponiendo el tema «Fray Francisco Gil de Taboada y Lemos: un virrey ilustrado del Perú», y por el capitán de navío Fernando González de Canales, colaborador de dicho instituto, que disertó sobre «La Torre del Oro de Sevilla, testigo mudo de la Carrera de Indias».

La organización del simposio fue perfecta en todos los órdenes, programándose diversos actos oficiales, visitas de instalación, museos, exposiciones, etc., dándose también la circunstancia de la coincidencia en fechas

**Marina de Guerra del Perú  
Instituto de Estudios  
Histórico-Marítimos del Perú**



**VI Simposio de  
Historia Marítima y  
Naval Iberoamericana**

del 19 al 23 de noviembre del 2001

con la XII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de Iberoamérica, celebrada también en la capital peruana.

J. C. P.



## VISITA DE LOS ALUMNOS DE LA CÁTEDRA «ALMIRANTE DON JUAN DE BORBÓN» AL CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA

En la mañana del día 14 de noviembre de 2001, 64 alumnos de la asignatura «El nuevo mapa político mundial: seguridad y defensa», perteneciente a la Cátedra «Almirante Don Juan de Borbón» de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), visitaron el Cuartel General de la Armada acompañados por la profesora-coordinadora de la asignatura y un oficial del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).

Durante la visita fueron atendidos por el vicealmirante segundo jefe del Estado Mayor de la Armada (EMA), realizándose las siguientes actividades:

- Conferencia sobre «Misiones y organización de la Armada», en la sala de juntas del EMA, impartida por el capitán de navío jefe de la Sección de Planes Orgánicos del EMA.
- Visita al Museo Naval.

- Conferencia sobre «Actividades del Centro de Operaciones Navales», en la sala de juntas del EMA, impartida por un oficial del Estado Mayor del Mando Operativo Naval.
- Copa de vino español.

La Cátedra «Almirante Don Juan de Borbón» de Estudios de Seguridad y Defensa Nacional se creó en junio de 1998, al amparo del convenio firmado entre la UCM y el CESEDEN, y tiene como objeto desarrollar cursos sobre temas relacionados con la seguridad y la defensa, impartidos por profesores de la UCM y expertos del CESEDEN.

Durante el curso 2001-2002 la mencionada cátedra está impartiendo once asignaturas de libre elección, que tienen plena validez académica para los alumnos de las titulaciones oficiales de la UCM.

J. M. S. R.



## PRESENTACIÓN DEL NUEVO LIBRO DE LUIS M. DELGADO

*Operación 2001: Gibraltar español* es el nuevo título de Luis M. Delgado Bañón, capitán de navío, delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Zona Marítima del Mediterráneo y conservador del Museo Naval de Cartagena.

Luis Delgado se está consagrando como un maestro en el campo de la narrativa histórica; por ello, su última obra, editada por Epígono, ha sido presentada, tanto en Madrid como en Cartagena, con gran afluencia de público, por sendos oficinantes de lujo. En la capital de España fue Lorenzo Contreras el que la presentó el pasado 29 de noviembre en el Aula de Cultura de Cajamurcia, mientras que en la capital departamental la presentación se efectuó el día 9 de enero del presente año, corriendo a cargo del afamado y polifacético escritor Arturo Pérez-Reverte, autor que desde hace años está batiendo récord de



ventas y convirtiendo cada una de sus obras en *best-seller*.

J. G.





## COMANDANTES DE SUBMARINOS

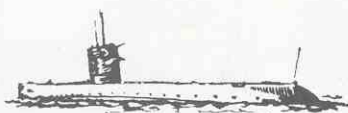
No es fácil encontrar mandando a la vez a toda una promoción del mismo curso de especialidad de oficiales. Es el curso núm. 82 de la especialidad de Submarinos, que se desarrolló entre el 1 de septiembre de 1986 y el 31 de julio de 1987, y que estaba compuesta

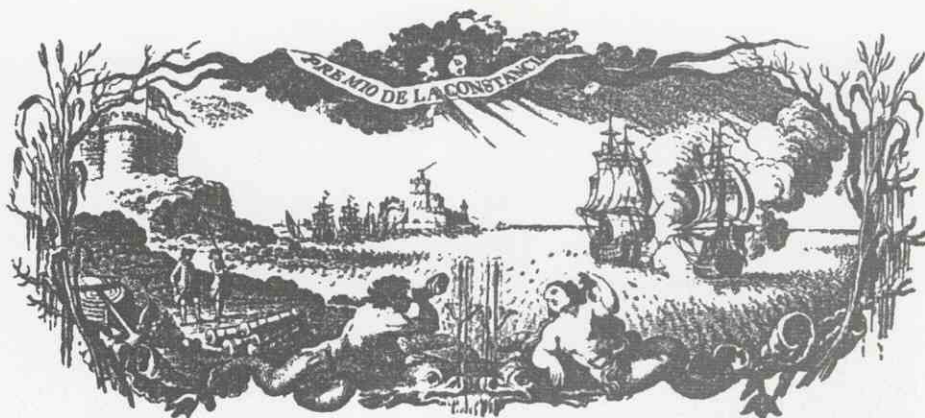
por seis alumnos. Por primera vez en Submarinos, una promoción completa coincidió mandando, que son los que posan para la historia en la cámara de oficiales de la Base de Submarinos.

D. Q. C.



De izquierda a derecha: José Sierra Méndez (*S-71 Galerna*), Pedro L. de la Puente García-Ganges (*S-61 Delfín*), Carlos Martínez Merello Díaz de Miranda (*S-74 Tramontana*), Domingo Gómez-Pamo y Guerra del Río (*S-73 Mistral*), Manuel Naranjo López (*S-63 Marsopa*), Pedro Larios Salas (*S-72 Siroco*).  
(Foto: D. Quevedo Carmona).





## GACETILLA

### Visita de Su Majestad el Rey al LPD *Castilla*

Su Majestad el Rey visitó el pasado 5 de diciembre en la Base Naval de Rota al buque anfibio *Castilla*, donde presenció una exhibición de las posibilidades del buque en el movimiento de embarcaciones y de vehículos de asalto de la Brigada de Infantería de Marina.

A su llegada el muelle número 1 de la base, Don Juan Carlos fue recibido por el jefe del Estado Mayor de la Defensa almirante general Antonio Moreno, el jefe del Estado Mayor de la Armada almirante general Francisco Torrente, y el almirante de la Flota José A. Balbás.

Después de serle rendidos los honores —siete voces de «¡Viva España!»—, salva de 21 cañonazos e himno nacional—, S. M. embarcó en el *Castilla*, donde se izó su estandarte, y fue recibido a pie de portalón por el comandante del Grupo de Proyección de la Flota, contralmirante Jesús Bríngas, y el comandante del buque, capitán de navío Manuel Otero.

Después de saludar en el hangar a una formación de oficiales, suboficiales y marinera de la dotación, S. M. asistió a una exposición en la sala de alerta del buque sobre el grupo anfibio y el *Castilla*.



(Foto: Paqui Fernández. ORP, Flota).

A continuación asistió a una demostración práctica en el dique, donde presencié el embarque en lanchas de desembarco



(Foto: Paqui Fernández. ORP, Flota).

LCMs, atracadas en las playas de babor y estribor del dique, de un carro de combate M-60, del Grupo Mecanizado del Tercio de Armada, un camión *Iveco*, dos todoterreno *Hummer* (uno artillado con misil anticarro y otro de comunicaciones) y dos vehículos anfibios AAV. Dicho material, una vez abandonado el buque y tras recorrer un corto tránsito, regresó a bordo. S. M. presenció desde el garaje la entrada de las LCMs y AAVs y la descarga de vehículos en garaje. La demostración completa se realizó en menos de veinticuatro minutos. S. M. el Rey no regateó felicitaciones tanto para el personal del *Castilla*, encargado de la maniobra,

como para las dotaciones de los vehículos de asalto.

Posteriormente, S. M. recorrió el hospital del buque (quirófanos y UVI), alojamientos, AOC y puente. La visita finalizó con un vino de honor en el hangar, durante el cual el AJEMA hizo entrega a S. M. del nuevo modelo reglamentario de fajín a la chupa.

El LPD *Castilla* (L-52) fue construido en Ferrol por Izar (antigua Empresa Nacional Bazán) y fue entregado a la Armada el 26 de junio del pasado año. Es el duodécimo buque en la historia de la Marina española que ostenta el nombre del antiguo reino de Castilla.

## Despedida y homenaje al marinero y soldado de reemplazo

El pasado día 13 de diciembre se licenciaron, tras prestar servicio militar en la Armada española, los últimos 162 marineros y soldados de Infantería de Marina de reemplazo.

Desde 1770 los hombres que han servido en sus buques, dependencias y cuarteles han honrado la institución con su presencia, esfuerzo y dedicación. Por ello la Armada, en la figura de sus últimos marineros y soldados de reemplazo, quiso rendir justo homenaje a todos los que sirvieron a España desde sus filas.

A tal efecto el día 12 de diciembre se programaron los siguientes actos militares de despedida:

- Jurisdicción Central, en la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid.
- Zona Marítima del Cantábrico, en el arsenal militar de Ferrol (La Coruña) y en la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra).
- Zona Marítima del Mediterráneo, en el arsenal militar de Cartagena (Murcia).
- Zona Marítima de Canarias, en el arsenal militar de Las Palmas.



(Foto: ORP, Armada).



La popular periodista del programa «El Informal», Patricia Conde, entrevistando a un soldado de Infantería de Marina licenciado.

— Zona Marítima del Estrecho, en la Escuela de Suboficiales en San Fernando (Cádiz).

La despedida celebrada en la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid fue presidida por el almirante jefe de la Jurisdicción Central de la Armada (AJUCEN) Marcelino García Teibel, y en el acto, al que asistió numeroso público con una inusual presencia de los medios de comunicación, se rindió homenaje a todo el personal procedente del servicio militar obligatorio que había servido en esa jurisdicción.

Una compañía de Marinería y otra de Infantería de Marina acompañaron a los marineros y soldados en su último acto castrense antes de pasar a la situación de reserva.

El AJUCEN despidió a los que finalizaban el servicio militar con las siguientes palabras:

«El día de las Fuerzas Armadas de este año 2001 se celebró en Alicante, presidido

por SS. MM. los Reyes, un homenaje a los marineros y soldados de reemplazo que desde casi doscientos años sirvieron a España en tiempos de guerra y de paz, en calma y tormenta, dando siempre ejemplo de valor y entrega a la Patria.

Hoy, en este sencillo acto castrense, queremos daros, en nombre de la Armada las gracias por vuestro servicio y que vuestros padres y la familia sepan que conocemos y valoramos lo que supone la separación y también la incertidumbre.

Volvéis a la vida civil y podréis presumir de ser los últimos de una época: en ella os han enseñado disciplina, compañerismo, abnegación y amor a la Patria y, como dijo el poeta, la milicia no es más que una religión de hombres honrados.

Hoy os sustituyen estos hombres y mujeres, militares profesionales, que os rinden homenaje y toman la antorcha del relevo para seguir cultivando las virtudes militares, soporte de unas fuerzas armadas con prestigio y queridas por todo el pueblo español.»



(Foto: ORP, Armada).

## Entrega de la bandera de combate al cazaminas *Turia*. Actuó de madrina Rita Barberá, alcaldesa de Valencia

El pasado 5 de diciembre tuvo lugar en la Estación Marítima del puerto de Valencia la ceremonia de entrega de la bandera de combate al cazaminas *Turia* (M-34), ofrecida por el Ayuntamiento de Valencia.

El acto, que se inició a las 1200 horas, estuvo presidido por el jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante José A. Zea Salgueiro, acompañado por otras autoridades civiles y militares.

La madrina del acto fue la alcaldesa de Valencia, Rita Barberá Nolla, quien hizo entrega de la bandera de combate, una vez bendecida por el capellán, al comandante del *Turia*, capitán de corbeta Antonio Martorell Lacave, el cual la recibió rodilla izquierda en tierra, la señal del respeto, tal como establece el ceremonial marítimo español. A continuación la bandera fue embarcada y se procedió al izado con los honores correspondientes.

Rita Barberá, que lucía un ancla plateada en la solapa de su abrigo negro, afirmó en su discurso que «para una ciudad de vocación marinera como Valencia, es un honor que un moderno cazaminas lleve el nombre del río que la atraviesa», añadiendo: «para mí perso-





nalmente, como alcaldesa y como valenciana, que nació el día de la Virgen del Carmen, patrona de los hombres y de las mujeres de la mar, es todo un honor ser madrina de la bandera de combate del cazaminas *Turia*», terminó afirmando que Valencia queda «unida emocional y emotivamente» a ese buque.

Por su parte, el comandante del *Turia*, después de agradecer el ofrecimiento de la alcaldesa entregando la bandera de combate al buque, indicó que ésta es «una de las ceremonias más privilegiadas que puede recibir un buque», y añadió que «esta bandera significa el deber que tiene la dotación en

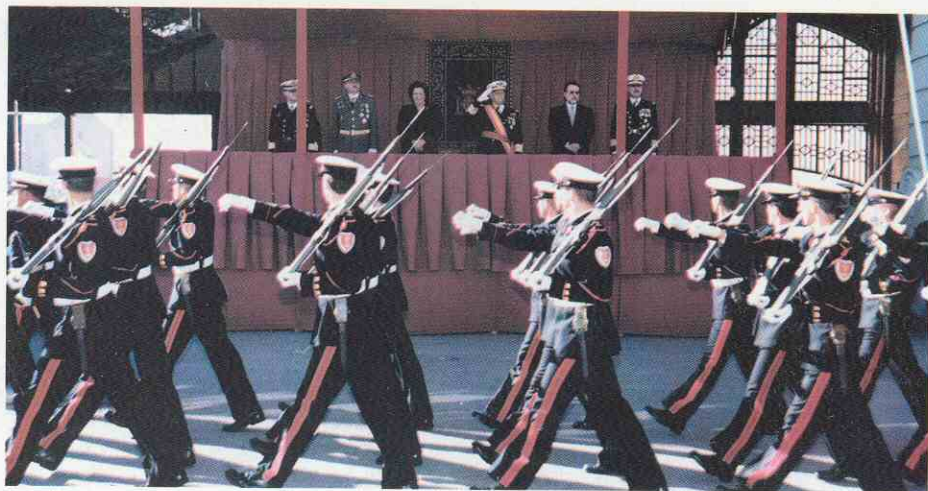
su quehacer diario, con la labor constante que debe demostrar que el barco está preparado para dar a la dotación lo que se espera de él».

El buque cazaminas *Turia*, construido en la factoría que la empresa Izar (antes Empresa Nacional Bazán) tiene en Cartagena, fue botado el 22 de noviembre de 1999 y dado de alta en la Armada española el 16 de octubre de 2000. Compone, junto con los cazaminas *Segura*, *Sella* y *Tambre*, la clase *Segura*, con la que se inició la renovación de la Fuerza de Medidas Contra Minas.

Esta clase de buques está proyectada para la misión de mantener libres de minas los accesos a puertos, bases navales y las derrota costeras. Su principal cometido es la detección, clasificación, localización, identificación y neutralización de las minas de fondo y orínque (minas unidas al lecho marino por un cable).

En Valencia, acompañaron al *Turia* otras dos unidades de su clase, los cazaminas *Segura* (M-31) y *Sella* (M-32), y los dragaminas *Ebro* (M-22), *Genil* (M-25), *Odiel* (M-26) y *Sil* (M-27), que permanecieron atracados en el muelle de la Estación Marítima, dedicando todos ellos el martes 4 a una jornada de puertas abiertas para que pudieran ser visitados por el público en general.

(Fotos: Juan B. López Marrero).



## Homenaje de las milicias navales universitarias a mandos de la Armada

Durante la estancia en Barcelona de las corbetas *Infanta Cristina* e *Infanta Elena*, cazaminas *Segura* y *Sella* y buque de buceadores *Neptuno*, para tomar parte en diversos actos organizados con motivo del Salón Náutico, llevaron a cabo las operaciones de bautismo de mar. En esas salidas con escolares tomaron parte activamente los miembros de la Asociación de Milicias Navales Universitarias, uno de los baluartes civiles más importantes de nuestra Armada, que preside Juan A. de Rueda. Previo al regreso de los buques a su base de Cartagena, tuvo lugar una cena de confraternización de la milicia naval con los comandantes de los buques en el extraordinario marco del Círculo del Liceo. Previamente, por gentileza de la dirección del Liceo, les fue mostrada a los comandantes de los buques las instalaciones, quedando todos admirados de la maravillosa reconstrucción y de la utilidad de la institución, que pone el nombre de España y Cataluña a la altura de los más prestigiosos panoramas de la ópera.





## Toma de mando del comandante del Grupo de Proyección de la Flota

El pasado martes 4 de diciembre, en la Base Naval de Rota, a bordo del buque de asalto anfibio *Galicia*, el contralmirante Jesús Bringas Andújar tomó el mando como comandante del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (COMGRUFLOT), en un acto presidido por el almirante de la Flota José A. Balbás.

El Grupo de Proyección de la Flota unifica los antiguos grupos Alfa y Delta, y está compuesto por el portaaviones *Príncipe de Asturias*, los buques de asalto anfibio *Castilla* y *Galicia*, los buques de desembarco *Pizarro* y *Hernán Cortés*, y sus escoltas.

La creación del GRUFLOT se enmarca dentro de las distintas medidas de reorganización de la Armada y pretende dotar a la flota de un esquema que permita optimizar sus recursos y responder con la mayor eficacia a las amenazas que surjan en los nuevos escenarios.

Las operaciones encomendadas al Grupo de Proyección de la Flota son aquéllas en las que se materializa el poder naval sobre tierra, razón por la que se ha considerado necesario colocar bajo un único mando las unidades que sustentan las capacidades aeronavales y anfibas de la Armada.



## Entrega de mando del comandante director de la Escuela Naval Militar

El pasado 9 de noviembre, el capitán de navío, comandante director de la Escuela Naval Militar, Tomás Bolívar Piñeiro, entregó el mando al capitán de navío José A. González Carrión. Dicho acto de entrega de mando fue presidido por el almirante jefe de personal de la Armada Antonio González-Aller Suevos.

Se recibió con los honores de ordenanza al almirante jefe de personal de la Armada, que pasó revista al batallón de alumnos. A continuación se dio lectura a las disposiciones oficiales de nombramientos y a la fórmula de posesión del mando, entregando como colofón el bastón de mando al comandante director saliente al comandante director entrante. Asistieron numerosas autoridades: los alcaldes de Marín y Pontevedra, el subdelegado del Gobierno y el delegado de Presidencia de la Xunta.

A continuación se ofreció una copa de vino español en el Casino de Alumnos. Durante la misma, el almirante jefe de personal destacó la labor desempeñada por el capitán de navío Tomás Bolívar como comandan-



te director de la Escuela Naval Militar. Asimismo, tras desear al nuevo director «toda la suerte del mundo», recordó a todos los presentes que «estamos ante uno de los momentos más importantes y trascendentales de la Armada, de ahí que la formación y la enseñanza a los oficiales recobre, si cabe, una mayor importancia. Tenemos que conseguir unos oficiales capaces de liderar y motivar, y hacer que todos nos sintamos orgullosos de pertenecer a la Armada».

J. A. G. C.

## Imposición de la Cruz del Mérito Naval al vicepresidente del Real Club Náutico de Barcelona

El pasado 18 de noviembre, en el pabellón de la Armada del Salón Náutico Internacional, el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, impuso la Cruz del Mérito Naval a Juan Pla, vicepresidente del Real Club Náutico de Barcelona.

Al acto asistieron las autoridades de la Armada y comandantes de los buques presentes en Barcelona con ocasión del Salón Náutico, miembros de la Real Liga Naval Española y de la Real Asamblea de Capitanes de Yates y socios del Club Náutico de Barcelona, homenajeando así la labor desarrollada por

Juan Pla, consumado navegante y experto regatista, así como autor de obras literarias dedicadas a la mar.



## Nombramiento del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Francisco Torrente, como miembro de mérito de la Fundación Carlos III

El pasado 26 de noviembre de 2001 se ha celebrado, en el hotel Villamagna de Madrid, el acto de nombramiento del almirante general Francisco Torrente Sánchez como miembro de mérito de la Fundación Carlos III. El almirante fue recibido por el presidente de la fundación, Carlos Escudero de Burón, firmando a continuación en el Libro de Honor. Tras unas sentidas palabras el presidente de la fundación, que ha querido homenajear a la Armada española en la persona de su jefe de Estado Mayor, celebró un almuerzo en el que participaron, entre otras personalidades, los embajadores de Paraguay y El Salvador, el jefe del Estado Mayor de la Defensa, el almirante jefe de la Jurisdicción Central, los presidentes de la Liga Naval española y de la Real Asamblea de Capitanes de Yates, así como los agregados de Defensa

de Colombia, Perú, Estados Unidos, Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Venezuela y Nicaragua, acompañados por los miembros del patronato de la Fundación Carlos III.

El almirante glosó unas palabras de agradecimiento, en nombre de la Armada y en el suyo propio, por la distinción de que ha sido objeto.

La Fundación Carlos III es una institución a la que pertenecen dieciséis presidentes de repúblicas iberoamericanas, el presidente del Gobierno español y la totalidad de los embajadores de los países hermanos acreditados en España. Este foro tiene como objetivo promover el interés y el conocimiento entre los países iberoamericanos e impulsar relaciones de todo orden entre nuestras naciones.

R. B.



(Foto: M. Povedano).

## Presentación de material de defensa a los agregados navales en el Salón Náutico de Barcelona. Una iniciativa que se debe repetir

El martes día 20 de noviembre se realizó por vez primera un acto importante que bien podría constituir el inicio o detonante de una nueva andadura para el propio salón. Nos referimos a la presentación por parte de Izar/FABA a los agregados navales de su dirección de tiro Dorna, así como sistemas para la detección de incendios forestales, y otros diversos logros, como la modernización/modificación de los cañones de 127 mm para las fragatas *F-100*. Durante el mismo acto la empresa Sainsel presentó su gama de simuladores, destacando el simulador táctico Galeón.

Desde la integración en el ámbito único de Izar de las anteriores Empresa Nacional Bazán, de Construcciones Navales Militares y AESA (Astilleros Españoles, S. A.), España dispone de una empresa de construcción

naval y reparación de buques de primera magnitud, a la que cabe holgadamente colocar entre las diez primeras del mundo, y con capacidad y experiencia en construcción/reparación de cualquier tipo de nave, sea mercante o de guerra, incluso aquéllas sumamente especializadas, como es el caso de gaseros, instalaciones marinas petrolíferas y/o yates de gran lujo/porte.

Además el gran salón naval europeo —Euronaval— se celebra bianualmente en París, una ciudad que no dispone de puerto propio y por cuya causa no es raro se haya de utilizar el puerto y base naval de Brest como amarre de alguno de los buques que se desea exhibir al público especializado, lo cual no deja de comportar molestias de desplazamiento, aunque no gastos, pues por lo general la propia organización se preocupa de ello.





Pero este salón suele dedicar muchos más esfuerzos a la marina militar que no a la mercante, por decirlo de modo políticamente correcto.

Barcelona dispone de una infraestructura marítima suficientemente capaz para poder alojar todo ello a la vez. Su puerto, además de amplio, se halla entre los preferidos del Mediterráneo, y en la época

del «Náutico» no suele estar excesivamente repleto de cruceros de turismo. Parecería, pues, que podría considerarse como uno de los puntos idóneos para realizar un magno salón náutico naval al que acudir con sus logros las principales empresas de las marinas deportiva, mercante, militar y pesquera,

En su contra, cabe anotar el fracaso de los salones Cosmo y Airex, aunque en ello no dejasen de influir causas un tanto atípicas, así como su escasa estirpe en construcción naval de cierto porte, toda vez que, se dice, se dejó perder la ubicación del astillero que don Antonio López construyó en Cádiz, al tiempo que el propio carácter catalán acabó complicando la posesión de un astillero propio, aunque no la de empresas del fuste de la Maquinista Terrestre y Marítima y Talleres Nuevo Vulcano, entre otras.

Podría ser, pues, un momento muy oportuno, una vez consolidado el Salón Náutico, de intentar comenzar la singladura con un gran salón nacional de carácter náutico y a la vez naval. ¿O no?

C. B. i V.



## Jura de bandera de la XXV promoción MPTMs

El pasado día 3 de noviembre, a las 1200 horas, tuvo lugar en la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» el acto de jura de bandera de la XXV promoción de marineros profesionales de la Escuela de Especialidades Fundamentales de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA) y la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño».

Juraron bandera 308 marineros profesionales de las especialidades de Maniobra y Navegación, Administración, Hostelería y Alimentación, Mecánica, Electricidad y Automoción. Cabe reseñar que juraron dos alumnos argentinos y seis uruguayos, así como un total de 69 mujeres.

El acto fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Francis-



co Rapallo Comendador, asistiendo diversas autoridades civiles y militares.

M. A. D. C.

## Acto de homenaje al soldado laureado de Infantería de Marina Lois García

El pasado 1 de noviembre, festividad de Todos los Santos, tuvo lugar en la Villa de Órdenes (La Coruña), como viene siendo tradicional, el homenaje al soldado laureado Manuel Lois García, natural de esta localidad coruñesa, muerto heroicamente a bordo del crucero *Baleares* el 7 de septiembre de 1937.

Los actos fueron presididos por el teniente alcalde de la villa, Manuel Regos Boquete, y por el coronel comandante del Tercio del Norte Miguel Romero Díaz del Río.

El homenaje se celebró en el cementerio municipal, contando con una masiva afluencia de público, en número cercano a las 2.000 personas.

En primer lugar fue oficiada una misa por el capellán castrense, seguida del homenaje a los caídos ante la tumba del soldado Lois, durante el cual la banda de música interpretó el tema «La muerte no es el final», finalizando con una descarga de fusilería a cargo de la escuadra de gastadores, colocando el teniente

alcalde y el coronel comandante del Tercio Norte una corona de laurel ante la tumba.

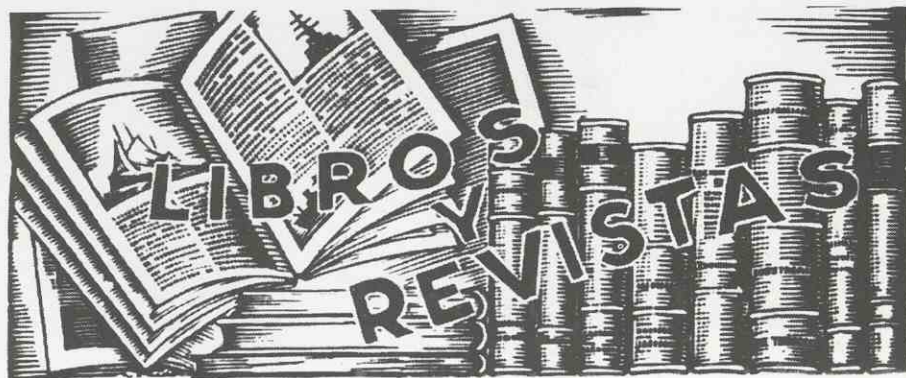
Finalizado el homenaje la banda de música ofreció un concierto en la alameda de la villa.

A. M. M.





El *Neptuno* (A-20) navegando al suroeste de cabo Tiñoso. (Foto: A. Campanera i Rovira).

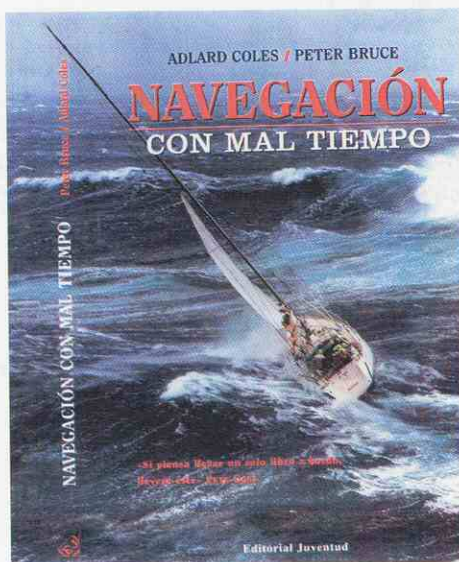


## LIBROS

COLES, Adlard, y BRUCE, Peter: **Navegación con mal tiempo**. Editorial Juventud. Barcelona, 2001; 312 págs., ilustraciones; 6.500 ptas.

Los artífices de este libro, legendarios y expertos regatistas, siempre obtuvieron sus mejores resultados con las peores condiciones de mar y viento. Adlard Coles, que murió en 1985 y al que muchos admiradores conocen únicamente a través de sus libros, publicó la obra original *Navegación con mal tiempo* en 1967, que a través de sus sucesivas ediciones se ha convertido en una obra clásica, ocupando un lugar privilegiado en muchas bibliotecas de profesionales o aficionados, tanto de la mar como de la náutica. Peter Bruce, al revisar el libro para la presente edición —que corresponde a la quinta edición inglesa— ha añadido 19 capítulos nuevos y lo ha estructurado en dos partes. La primera, *Consejos expertos*, y la segunda, *Experiencia en tormentas*, situándose así la teoría antes que la práctica.

«Este libro, que nos enseña a navegar en condiciones meteorológicas extremas, constituye una obra magistral sobre la materia: combina con sabidu-





ría el relato de la experiencia y el artículo técnico escrito con sencillez y claridad, fruto del trabajo de diversos autores, maestros incuestionables, que han conocido la mar a fondo y se han preguntado sobre los barcos más fiables y las tácticas de navegación con mal tiempo que mejores resultados han conseguido». Así se expresa el capitán de la marina mercante J. Zamora Tarrés, autor del prólogo a la edición española.

Por su parte, sir Peter Blake, el mejor regatista de todos los tiempos, asesinado recientemente (5 de diciembre de 2001) a bordo de su velero por los piratas que todavía frecuentan la desembocadura del río Amazonas, escribe en el prólogo de la edición inglesa: «Este libro debe leerse y releerse por todos los navegantes, hombres y mujeres, tanto si tienen aspiraciones de cruzar los océanos como si quieren navegar simplemente en las cercanías de la línea de costa; tanto si son patrones como tripulantes. No todas las ideas que se tratan en esta obra se podrán aplicar a cada situación, pero el conocimiento adquirido puede ser algún día muy valioso. Para resumirlo en una frase: no existe sustituto alguno para la falta de previsión y conocimientos sobre cómo actuar con mal tiempo».

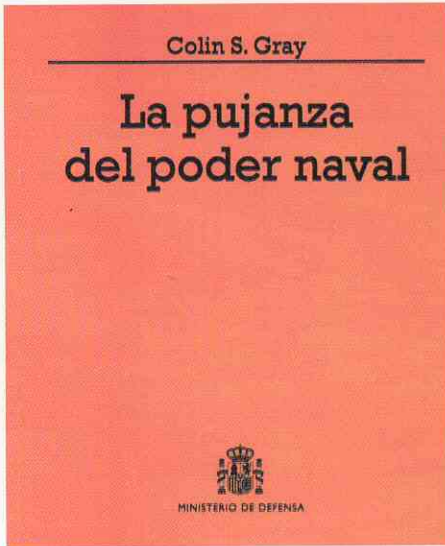
En definitiva, se trata de un magnífico libro, espléndidamente editado, con profusión de fotografías y gráficos que apoyan al texto, escrito con gran pulcritud y con una traducción al castellano impecable desde el punto de vista de la lexicografía náutica. Una obra imprescindible para todos los practicantes de la náutica.



GRAY, Colin S.: **La pujanza del poder naval** (título original: **The leverage of sea power**. Traducción: Bartolomé Bouza Abril). Ministerio de Defensa. Madrid, 2001; 360 págs.

A lo largo de la historia se ha puesto de manifiesto la importancia que posee el dominio del mar en el choque entre potencias de carácter contrapuesto. Desde el enfrentamiento greco-persa del siglo v (a. de C.) parece confirmarse la superioridad de las potencias marítimas sobre las terrestres en numerosas ocasiones, una circunstancia que no hace sino afirmarse con la edad Moderna y Contemporánea.

El autor estudia esta constante histórica, resaltando, como corresponde, razones que distan de ser casuales, al tiempo que concede una atención proporcional a las características de las dos potencias en liza, tanto navales como continentales. Para ello ha elegido diez ejemplos que abarcan todos los periodos históricos, buscando ejemplos de conflictos entre una gran potencia marítima y una gran potencia terrestre, y que cada uno de estos conflictos merezca el apelativo de grande. El primer ejemplo elegido es *Persia y los griegos* (480-479 a. de C.), y el último, *La guerra fría* (1947-89), debiendo



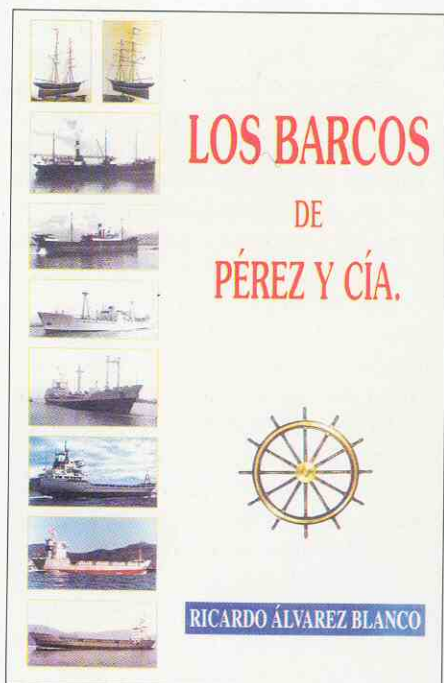
destacar que el número 6 es *Inglaterra y España (1568-1604)*. En esta serie de estudios prácticos históricos, que abarcan más de dos mil quinientos años, el autor desarrolla la tesis de que un poder naval superior genera tal pujanza estratégica que posibilita la victoria en la guerra. Dependiendo de quien controle el mar, éste se convierte en una autopista o en una barrera, y a pesar de las diversas revoluciones acaecidas en la tecnología del transporte en todos los medios, en todas las épocas, el poder naval superior ha permitido a los que lo poseen urdir coaliciones con un peso estratégico superior a aquellas gastadas por el poder continental dominante.



ÁLVAREZ BLANCO, Ricardo: **Los barcos de Pérez y Cía**. Edición del propio autor. Santander, 2001; 312 págs., ilustraciones.

Este libro ha sido galardonado con el diploma de honor de los premios «Virgen del Carmen» correspondientes al año 2001, que anualmente convoca la Armada española. Su autor, Ricardo Álvarez Blanco, santanderino y capitán de la Marina mercante, que después de una intensa vida profesional, recorriendo todos los mares del mundo, fondeó en 1967 en su ciudad natal y se enroló en una de las navieras españolas más señeras, Pérez y Cía, sucesora de la compañía mercantil, fundada en 1853 por el montañés Ángel Bernardo Pérez, dedicado a todo tipo de operaciones del comercio marítimo y con diferentes sucursales, tanto en España como en América.

Este libro, de gran formato y espléndidamente editado, es una obra propia y no un libro de encargo de la empresa, lo que hay que agradecer al autor al haber asumido todos los riesgos que implican la botadura de una obra de estas características. Está escrito con la pasión y vehemencia típicas del artista enamorado de su profesión, a la vez que con los conocimientos y experiencias de un buen profesional que pone toda su alma en seguir el rastro de los 53 buques mercantes que fueron hasta fechas recientes propiedad de los armadores montañeses, lo que supone el mayor número de barcos gerenciados por una sola familia en Santander, pero del que hoy solamente quedan los mode-



los. Con el propósito de prolongar la memoria —escribe el autor—, más allá del fin de las personas conocedoras de la mayoría de aquellos barcos, surgió la idea de escribir este libro, cuaderno de bitácora o, si se quiere, catálogo ilustrado, aprovechando la directa vinculación del autor con 43 de los 53 buques aludidos, a los que dedicó plenamente los últimos treinta años de su vida profesional como capitán primero y, más tarde, desempeñando diferentes cargos ejecutivos en el grupo de navieras Pérez y Cía.

Esta obra, profusamente ilustrada (230 fotografías e ilustraciones a color, muchas de ellas inéditas), está siendo muy bien acogida por todos los amantes de la historia de nuestra Marina Mercante y aficionados a la mar, los barcos y los puertos, pues además de ser una historia llena de vivencias personales, junto con las permanentes evocacio-

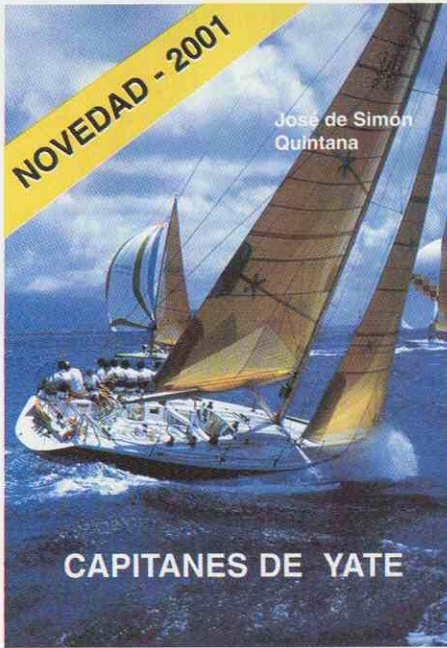
nes sentimentales a la empresa, analiza la situación actual de nuestra Marina Mercante, cuyo naufragio lo sitúa en los años comprendidos entre 1982 a 1995, criticando la política seguida por la Administración en las dos últimas décadas.



DE SIMÓN QUINTANA, José: **Capitanes de yate**. Edición del autor. Barcelona, 2001; 512 págs.; 3.640 ptas.

Con esta obra el autor completa la colección de libros destinados a obtener todos los títulos náutico deportivos, desde el «titulín» a capitán de yate, que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo. Esta obra, al igual que sus predecesoras, está repleta de ejercicios prácticos y de dibujos originales, muchos de ellos en color, especialmente diseñados por el propio autor para conseguir el máximo entendimiento de todos los conceptos teóricos y prácticos.

El libro no sólo aborda los contenidos necesarios para la obtención del título, sino que resume y analiza conceptos y principios fundamentales para el futuro capitán de yate, además de resultar de gran utilidad tanto para el estudio como para consulta en la práctica de la navegación. Su estructura está de



acuerdo con los conocimientos teóricos que se especifican en el anexo I (programa de conocimientos teóricos y de prácticas de seguridad y de navegación para la obtención del título) de la Orden de 17 de junio de 1977 que regula los títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo. Por tanto, está estructurado en las siguientes partes: 1) Astronomía y Navegación; 2) Meteorología; 3) Oceanografía; 4) Construcción Naval; 5) Teoría del Buque, y 6) Inglés. Las partes 1 y 5 se completan con ejercicios de astronomía y navegación (69 págs.) y ejercicios de teoría del buque (36 págs.). La obra es de gran grosor, pero al no estar las hojas correlativamente paginadas no podemos, a simple vista, determinar su número, aunque debe superar las 700. También echamos en falta un índice general por partes y

capítulos, aunque sí cuenta con un índice de materias por orden alfabético.

El autor, José de Simón Quintana, es capitán de fragata (RNA) retirado, capitán de la Marina Mercante, oficial de Máquinas de la Marina Mercante y ex profesor de la Escuela de Hidrografía. Su gran experiencia y rica trayectoria como marino mercante y de guerra, así como su prolongada actividad como autor-editor (ésta es su sexta obra) y sus más de cuarenta años dedicado a las enseñanzas náuticas, le avalan y convierten sus libros en instrumentos de gran utilidad, tanto para el estudio como para consulta. En resumen, una gran obra, perfectamente apropiada para la adquisición de los conocimientos teóricos necesarios para obtener el título de capitán de yate.



DE MESA, José Luis; LÁZARO, Carlos; MUÑOZ, Roberto, y NÚÑEZ, Jesús: **Las campañas de Marruecos (1909-1927)**. Editorial Almena Ediciones. Madrid, 2001; 301 págs., ilustraciones.

Cumplidos el LXXV y LXXX aniversario del desembarco de Alhucemas (1925) y del «desastre» de Annual (1921), la editorial Almena Ediciones, especializada en libros de historia militar, ha publicado una de las obras más

documentadas y completas de cuantas pueden encontrarse actualmente sobre las campañas españolas en el norte de África.

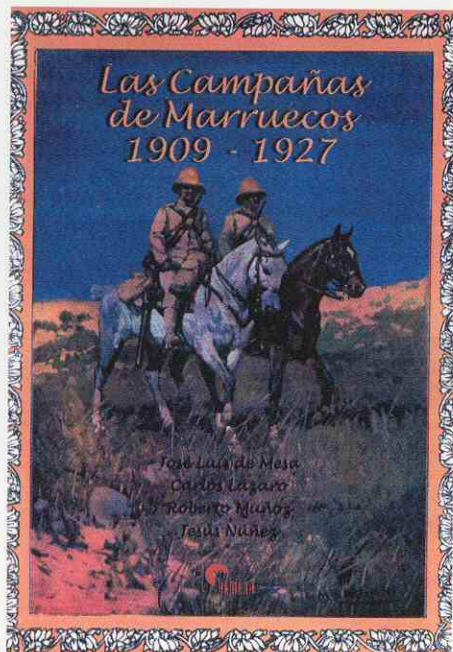
Sus autores, que cuentan ya con diversas publicaciones en su haber, son «los más prestigiosos especialistas españoles en la materia», según afirma en su prólogo Dionisio García, reconocido africanista y doctor en Relaciones Internacionales, además de colaborador de nuestra REVISTA, consiguiendo acercar al lector, de una manera amena y no por ello menos científica, a todo lo acontecido en aquel periodo.

Se tratan de Carlos Lázaro Ávila, doctor en Geografía e Historia; José Luis de Mesa Gutiérrez, licenciado en Derecho e historiador; Roberto Muñoz Bolaños, licenciado en Geografía e Historia y diplomado en Derecho, y Jesús Narciso Núñez Calvo, comandante de la Guardia Civil y colaborador del Servicio de Estudios Históricos de dicho instituto, coordinados todos ellos por el prestigioso africanista e historiador Antonio Carrasco García.

La obra, tras una breve introducción que sirve para ambientar al lector en aquella singular época, va abordando minuciosamente la campaña del Rif de 1909; la campaña del Kert de 1911; el nacimiento del protectorado de España en Marruecos; las diferentes operaciones militares de esa década; el desastre de Annual de 1921, que costó la vida a más de 8.000 soldados españoles; las operaciones de reconquista; el histórico y decisivo desembarco de Alhucemas en 1925, y, por último, el periodo de acciones que culminaron en 1927 con la victoria española sobre las cabilas rebeldes lideradas por Abd-el-Krim.

A continuación se trata del inestimable papel desempeñado por la aeronáutica militar, cuya forja tuvo precisamente por escenario el territorio de Marruecos; la vital y desconocida participación de la Armada, a través de las Fuerzas Navales de Operaciones del Norte de África, y los batallones expedicionarios de Infantería de Marina, así como, por último, la sacrificada y también desconocida actuación de la Guardia Civil.

Realmente puede afirmarse que esta obra, y en ello reside buena parte de su valor, constituye la primera vez en la literatura historiadora militar que se aborda y profundiza en un trabajo de conjunto la actuación de todas las fuerzas terrestres, navales y aéreas a lo largo del periodo citado.



Mención especial merece el extenso capítulo sobre la Armada, que profusamente ilustrado con fotografías inéditas, en su mayor parte procedentes de colecciones particulares, dedica Jesús Núñez a su bisabuelo Francisco Núñez Quijano, comandante por aquel entonces del crucero *Princesa de Asturias*, buque insignia de las fuerzas navales del norte de África.

El autor, nieto de Narciso Núñez de Olañeta, segundo comandante del guardacostas *Uad Ras*, protagonista también de aquellas aguas, aborda su exposición lamentándose de que el factor naval en estas campañas siga siendo un gran desconocido, cuando sin su participación no se habrían podido escribir muchas de las más gloriosas páginas de su historia.

Seguidamente, y respecto a la escuadra, va relatando la campaña naval del Rif, adentrándose en las primeras acciones navales, la creación de las Fuerzas Navales de Operaciones del Norte de África, la represión del contrabando de armas, las Fuerzas Navales de la Mar Chica, el apoyo naval a las sucesivas campañas terrestres, sin olvidarse del papel jugado por los submarinos, y, por supuesto, el histórico desembarco de Alhucemas y las operaciones que le sucedieron hasta la victoria final de 1927.

Las unidades expedicionarias de Infantería de Marina, de las que el autor afirma que más que desconocidas han sido las grandes ignoradas por los historiadores de estas campañas, tienen también un amplio protagonismo y se detalla minuciosamente sus vicisitudes.

En definitiva, la obra ofrece al lector una amena, rigurosa y completa visión de aquella crucial época para la historia de España, magníficamente ilustrada por una privilegiada colección de más de trescientas fotografías, inéditas en su mayoría, obtenidas de diversos archivos oficiales y particulares.

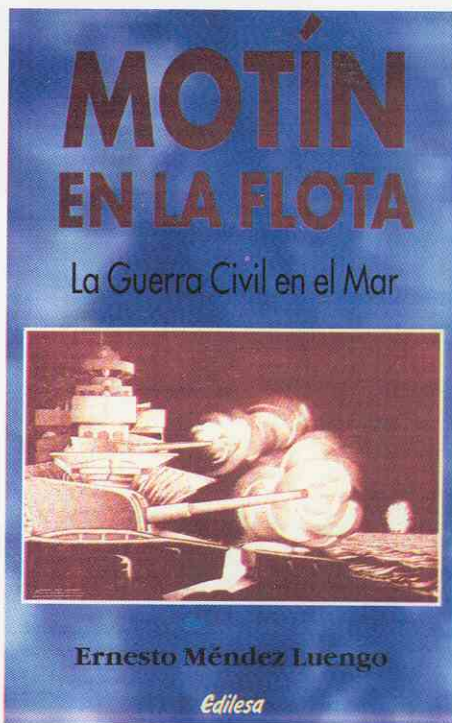
J. M. N. G.



MÉNDEZ LUENGO, Ernesto: **Motín en la flota. La guerra civil en el mar.** Edilesa. León, 2001; 285 págs., ilustraciones.

El estudio del pasado, como bien señaló el historiador alemán Leopold von Ranke, sólo tiene un camino: el descubrirnos cómo fue realmente, o lo que es lo mismo, su exposición seriosa y crítica a la vez. Este fundamental precepto no ha sido respetado en multitud de obras que han tratado sobre nuestra última guerra civil de 1936, pues en demasiadas ocasiones ha sido contada según la ideología del autor de turno.

La obra, dividida en tres partes, nos narra, como su propio título nos indica, la espontánea y resuelta sublevación producida en las dotaciones de los buques



sus testimonios, caen muchas veces en la falsedad al ofrecer un punto de vista subjetivo.

También censurar el déficit de la terminología náutica empleada, siendo en exceso repetitiva y escasa, así como numerosos errores o erratas, que necesitarían en una próxima edición ser corregidos.

Finalizamos recomendando, además de su lectura, su contraste con otras fuentes más rigurosas. En todo caso, es una obra que merece figurar en las bibliotecas de todos los aficionados a la historia de la marina en general en especial a los estudiosos de nuestra guerra civil de 1936 en la mar.

A. A. A.

---

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

MARZO 2002







Nuestra portada: El personal del Estado Mayor de la Armada en la escalera monumental del Cuartel General (antiguo Ministerio de Marina). Madrid, febrero 2002.

(Foto: ORP. Armada).

CARTA DEL DIRECTOR 195

CARTAS AL DIRECTOR 197

**125 AÑOS DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA**

**Coronel del Cuerpo de Máquinas José Antonio Ocampo Anciros**  
LA BIBLIOTECA DE CAMAROTE DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA 199

**TEMAS GENERALES**

**Comandante médico Manuel Díaz del Río Botas y teniente de navío Juan Luis Benavides Sierra**  
EL BUQUE ESCUELA *JUAN SEBASTIÁN DE ELCAÑO* Y EL BOSTON TEAPOT TROPHY 209

**Viccalmirante Julio Albert Ferrero**  
LA CONFRONTACIÓN NAVAL EN LA PENÍNSULA DE COREA 217

LA CÁMARA DE OFICIALES DE MADRID 225

**TEMAS PROFESIONALES**

**Contralmirante J. Ramón Jáudenes Agacino**  
ATAQUE A TIERRA DESDE LA MAR 229

**Capitán de navío Fernando Lista Blanco**  
NUEVOS TIEMPOS. CONSTATAR LO CLÁSICO ANTE NUEVOS Y VIEJOS PROBLEMAS 239

**Capitán de corbeta Enrique Cubeiro Cabello**  
LA ODISEA CRETENSE DE LA FRAGATA *EXTRE-MADURA* 247

**Capitán de fragata Antonio Hernández Palacios**  
*AYDIN KAPTAIN* 261

**HISTORIAS DE LA MAR**

**Capitán de corbeta Juan Escrigas Rodríguez**  
EL CRUCERO *REINA MERCEDES* 265

**Francisco Ponce Cordones**  
LA NÁUTICA DEL DESCUBRIMIENTO 281

**Capitán de navío Antonino Cordero (†)**  
SESENTA Y CUATRO AÑOS DEL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO *BALEARES*. VIVENCIAS DE UN MARINERO VOLUNTARIO 287

MI DOTACIÓN *NOVEMBER YANKEE* 291

**INFORMACIONES DIVERSAS**

LA REVISTA HACE CIENTOS DE AÑOS

EFEMÉRIDES

MISCELÁNEA

ANÉCDOTARIO MARINERO

PAÑOL DE PINTURAS

CINE CON LA MAR DE FONDO

LA MAR EN LA FILATELIA

LEXICOGRAFÍA

GALERÍA DE CAPITANES GENERALES

MARINOGRAMA



MINISTERIO  
DE DEFENSA

SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

*Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquéllos.*

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-02-053-4

---

## VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5  
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.  
Librería *Moya*. Carretas, 29.  
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librería*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo Cristóbal Colón, s/n.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

---

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	1,65 €
Unión Europea	2,10 €
Otras naciones	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	14,88 €
Unión Europea	19,57 €
Otras naciones	20,16 €

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14

Correo electrónico: [viaexclusivas@jet.es](mailto:viaexclusivas@jet.es)

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

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

Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

Para la Armada constituye un alto honor que la fragata *F-102*, recién botada en los astilleros ferrolanos de Izar, perteneciente a la serie con la tecnología más avanzada de Europa, lleve el nombre de *Almirante Juan de Borbón*, personaje histórico de primera magnitud cuyo amor por la mar y la Armada fue una constante de su vida.

Asignar nombres a los buques, aunque sea la partida más económica, por no decir nula, del elevado presupuesto de construcción, no es una cuestión baladí. Ya el invicto marqués de Santa Cruz proclamó que los nombres de las galeras, si ellos solos no las hacen invencibles, si están bien puestos hacen a sus dotaciones mas aguerridas y esforzadas.

En España, en eso de bautizar a los barcos hemos dado bandazos en demasía. En el siglo XVIII, con nuestra prolífica y floreciente construcción naval, casi se nos quedó corto el santoral, mientras que desde que finalizó el siglo XIX nos olvidamos de él, con la única excepción de la actual fragata *Santa María*.

Hemos tenido nombres para todos los gustos, algunos pomposos y sonoros: *San Juan Nepomuceno*, *Navas de Tolosa*, *Rey Francisco de Asís*, *Dédalo*, y otros insulsos y anodinos: *Pimiento*, *Paraguas*, *Telegrama*, *Quién vive*, e incluso unos faluchos llamados *Feo* y *Feísimo*.

En eso de nominar parece que en los últimos tiempos estamos centrando el tiro, aunque muchos pensamos que no se acertó con los actuales submarinos, si exceptuamos el nombre de *tramontana* o el poco original *delfín*, ya que los demás corresponden a especies marinas o vientos ajenos a nuestra cultura marítima.

Bueno será que a la hora de bautizar tengamos en cuenta una serie de aspectos: que el nombre no esté vacío de significado; que guarde relación con el porte y con la clase o tipo de buque, e imitar a la Santa Madre Iglesia, que a nadie canoniza en vida, si se le quiere asignar el nombre de una persona, a excepción de que ésta sea de la Casa Real. Por ello, a alguien quizá se le antoje que ya hace tiempo que podíamos tener un buque nominado *Almirante Juan de Borbón*. Pero nunca es tarde si la dicha es buena.



Mariano JUAN Y FERRAGUT



## A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, con tratamiento de texto Word o Word Perfect.** La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

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

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

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

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

# CARTAS AL DIRECTOR

## Homenaje al acorazado Jaime I

*En mayo de 1953 me encontraba efectuando el servicio militar obligatorio a bordo de la draga Hércules en Cartagena, dando calado al puerto comercial de Cartagena y a las órdenes del contramaestre Mariano García.*

*En un momento dado, me di cuenta de que en un cangilón había algo que brillaba y, al tenerlo en mis manos, vi que era una cuchara, en la que se podía leer en el reverso inscrita la palabra Maquinistas, y el escudo de la Armada, cuya forma denotaba que era de épocas anteriores, según opinión de personas a las que acudí para documentarme.*

*Esta cuchara fue hallada en el mismo lugar en el que fue hundido el acorazado Jaime I, siendo el material de la misma de alpaca, la cual se encontraba en perfecto estado a pesar de haber estado más de 20 años bajo el mar.*



*Éstas son las cosas que aparecen en el baúl de los recuerdos, lugar donde un día lo guardé, y al pasar de los años me volví a reencontrar con él. Por eso quiero aprovechar ese vehículo de difusión que es nuestra REVISTA para ofrecer este pequeño homenaje, al acorazado y su tripulación, de un marinero de primera, casi 50 años después del hallazgo.—V. Ferrer de Almenara. Castellón.*

## La fragata Extremadura y su extremeña

*Aquí por las tierras del poniente, por donde España despide al sol en derrota épica*

*de Indias, aquí, donde de amor marino preñan la mar nuestros ríos; aquí, donde todo es tierra a la vista; aquí, hoy, por ella, nos sentimos un poco «marineros en tierra». Ojos verdes, veinteañera, cacereña y marinera: ¡Almudena!*

*En la noche del 1 al 2 de enero, navegando en las proximidades de la isla de Creta, dentro de la operación LIBERTAD DURADERA, auxilió de urgencia al buque Aydin Kaptain, que navegaba a la deriva en peligro de naufragio y hundimiento con 254 inmigrantes a bordo. Para emprender las labores de salvamento y rescate, una lancha —neumática— se hace a la «boga arrancada» con una Anfrítite —diosa griega que surca el piélagos con tiro de delfines— como proel que, en condiciones de mar y vientos muy peligrosos, realizó junto a sus compañeros y sin propios miramientos los barqueos necesarios para el transporte de medicinas, agua, alimentos, mantas y enseres de primera necesidad hasta el barco batido. Este marinero «de maniobra» (ése es su destino) tiene nombre y apellidos: Almudena Galeano Lires, extremeña de Cáceres. Desde su embarque en la Extremadura ha mostrado, según compañeros y mandos, un encomiable y excepcional comportamiento, avalado ahora por su singular valor y serenidad ante la adversidad indómita de las aguas y un arrojo que ha contribuido a salvar las vidas de estos «sin papeles». Se sabe que, aun habiendo terminado su turno, no quiso ser relevada y permaneció en su puesto hasta el final del empeño humanitario. Esta soldado del mar ha sido propuesta para la medalla al Mérito Naval de la Armada española. Empero, si la primera condecoración fue para ella el aplauso de los «parias» desde la cubierta, la segunda hemos de dársela sus paisanos, quitémonos falsos complejos arcaicos. Sin fútiles progresías al uso. Reconozcamos los primeros valores de nuestros coterráneos de la diáspora, ellos, a veces ignorados, también escriben callados la historia de España y de Extremadura: lejos, sobre los surcos de toda la tierra... y, en este caso, del mar.—N. Francisco Luengo Domínguez. Plasencia.*

# REVISTA GENERAL DE MARINA

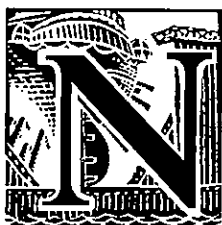
# 125

## ANIVERSARIO

### 1877 2002

## LA BIBLIOTECA DE CAMAROTE DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA

José Antonio OCAMPO ANEIROS  
Coronel del Cuerpo de Máquinas



O se imaginaba Aldo Manucio, allá por 1501, todavía en los dominios de los incunables, que su decisión de editar a Virgilio y a los clásicos en un formato reducido y tipografía cursiva, rompiendo bruscamente con la tradición, marcaría el camino hacia el llamado libro de bolsillo que hoy en día nos persigue por todas partes, en librerías, supermercados, quioscos... Y aquellos libritos, aquellas prácticas y pequeñas ediciones que Aldo sacó con intención divulgativa, y que en su tiempo pusieron al alcance de muchos los clásicos y con ellos toda la cultura humanista, y son hoy de extrema rareza, han seguido la tendencia creciente de todos los «consumibles» de la sociedad de mercado y no hay hoy ninguna editorial que se precie que no disponga de una o varias colecciones en este formato, de tal modo que es tal el batiburrillo temático que, por un lado, el posible lector, en vez de disfrutar, se aturde hurgando en la descomunal oferta editorial, y, por otro, su baja calidad, por lo general, le confiere un tratamiento de «usar y tirar». Es un libro que se pensó en su día con criterios de selección y que, poco a poco, se ha ido configurando



como el libro para todos, para el gran público, en sintonía con la sociedad democrática que vivimos, como un libro de difusión universal. Su fácil manejo, su cualidad portátil, su cuidada edición (a veces con tapa dura) y su bajo precio tuvieron, en su momento, la aceptación de las grandes ideas, y así, como grilletes de una cadena, se fueron ofreciendo a los lectores a través de los siglos obras de la mano de Plantino, Elzevir (los elzevires, otras joyas), en el siglo XVIII, en dozavo y en cursiva, igual que los de Aldo... Ahora hay de todo, pero no todas son ediciones tan cuidadas ni los precios son tan populares; más bien abundan las ediciones en rústica, de poca calidad, temática más que vista y tiradas hace ya tiempo amortizadas. Se diría que son libros pensados para deshacerse de

ellos en cualquier esquina, ya que pueden reponerse fácilmente.

Hacia 1935 sale a la calle en Inglaterra un formato que haría fortuna, los libros «Penguin», de la Editorial Penguin de Alien Lane, fundada en ese año. Luego, en los mismos años treinta, aparecen las ediciones «The Albatross», con el mismo formato, y en Buenos Aires, la colección «Austral», de Espasa Calpe (1937), tan querida por nuestra generación, y la «Contemporánea», de Losada, las dos diseñadas por Atilio Rossi, el famoso artista italiano discípulo del maestro Bertieri de Milán. La serie «Alianza Editorial» apareció en Madrid en 1966 con aceptables volúmenes en este formato. En nuestra mente están las inmejorables ediciones de Aguilar (1940-50) de los tres formatos, bolsillo, crisol y la serie especial (los minúsculos crisolines), hoy en manos de bibliófilos. Hacia los años setenta salen, y citamos solamente los más importantes, los Debolsillo, de Bertelsmann y Planeta, y Punto de Lectura, con el sello de Santillana y Ediciones B, que aparecen en escena guiados por el alto potencial de crecimiento de esta parte del mercado y se alimentan de los archivididos *best sellers* y de los catálogos de los fondos de las editoriales que integran cada grupo. Y siguen saliendo...

Pero no alarguemos más el preámbulo y vayamos ya al objeto de este artículo.

En línea con las editoriales del entorno, la REVISTA GENERAL DE MARINA, entonces, como hoy, dependiente del Estado Mayor de la Armada, por iniciati-

va de su director, el capitán de navío Julio F. Guillén, y utilizando a la Editorial Naval, decide adherirse a esta corriente publicando un libro dirigido exclusivamente al personal de la Armada, cuyos contenidos de carácter preferentemente técnico no interesen al público en general, y aquellos otros temas que por su extensión no quepan como artículos dentro del marco de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Se pretendía con ello una publicación intermedia entre la propia REVISTA y los libros del fondo de la Editorial. Nace así un libro, que no es propiamente de bolsillo porque le sobran unos centímetros, con la denominación de Biblioteca de Camarote y carácter de suplemento (1), al que se declara de «suma utilidad». El libro, al igual que la REVISTA y, más tarde, los fondos de la Editorial Naval (2), debería ser adquirido por todas las dependencias de la Armada mandadas por almirantes, generales, jefes u oficiales, «a las que se considerará suscritas por el número de ejemplares que se determina en la misma Orden» (3). También se considera suscritos a todos los almirantes, jefes y oficiales de los Cuerpos Patentados de la Armada, «salvo que se den de baja por escrito, dirigiendo ésta (la instancia) al señor jefe del Negociado de Propaganda Técnica Naval, Segunda Sección del Estado Mayor de la Armada» (3).

En lo que a los buques y dependencias se refiere, el importe de estos suplementos era soportado por los respectivos fondos económicos, consignaciones de material de escritorio o créditos consignados en el Departamento de Marina por la nómina de la Habilitación General, «como se practica para las suscripciones oficiales, con cargo pasado por la dirección de la REVISTA GENERAL DE MARINA» (1).

Los precios se fijaron, como es natural, teniendo en cuenta los costes y el poder adquisitivo de los oficiales; así el número 1 (1941) salió a cuatro pesetas el ejemplar, y el 24-25 (1950), número doble, a 30 pesetas. Con el tercer número (1941) se ajustó el precio del número 1, que pasó a costar seis pesetas, y se estableció un descuento del 50 por 100 para los oficiales. Este descuento se suprimió el mismo año 1941, con la salida del número 12 de la colección dedicado a Juan José Navarro, marqués de la Ensenada, que, por cierto, se vendió a 12 pesetas.

Los suplementos de la REVISTA que constituyen la Biblioteca de Camarote estaban agrupados temáticamente en distintas series, caracterizadas en lo externo por diferentes colores: serie azul, Política y Estrategia; serie amarilla, Historia; serie verde, Geografía y Viajes; serie morada, Arte y Literatura; serie roja, Armas y Táctica; serie naranja, Ciencias Marítimas. Todas ellas de tamaño 20 ó 21 cm y tapas de cartulina bitono reticulada, con solapas y un grabado

---

(1) Orden del 3 de mayo de 1941 (D. O. de Marina, núm. 125).

(2) Orden del 30 de abril de 1946 (D. O. de Marina, núm. 107, de 13 de mayo).

(3) Orden del 29 de septiembre de 1940 (D. O. de Marina, núm. 230, de 2 de octubre).





alusivo al tema en recuadro. En las solapas, el fondo editorial de la Editorial Naval y los números de la Biblioteca de Camarote publicados. Hemos podido localizar 33 números, todos de 20 cm, la mayoría con el mismo diseño de cubierta bitono con solapas, y otros, los dos primeros y los últimos, con un diseño diferente (tapas diferentes sin solapas, cortadas a sangre), sin que hayamos podido averiguar a qué se debió este cambio. El primer número, escrito por Guillermo Carre, que se dedica al *Lanzamiento de cargas de profundidad*, fue impreso por la Editorial Escelicer, S. L., en Madrid en 1941. El 32 (bis), último número que hemos detectado, *El Servicio de Aerostación de la Aeronáutica Naval*, lo escribió

Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil y se imprimió en la imprenta del Ministerio de Marina en 1969.

La encargada del lanzamiento de los suplementos de que hablamos era la Editorial Naval, cuya sede cambió de dirección dos veces a lo largo de la vida de esta colección: en la calle Salustiano Olózaga, 6, de Madrid, hasta el suplemento 17 (1948 ?); en la calle Héroes del 10 de Agosto, 6, también de Madrid, hasta el número 28 (1960 ?) (4), y en el Ministerio de Marina hasta el final. La Editorial Naval, durante este periodo, tuvo que encargar la tirada a distintas imprentas de Madrid, aun cuando la imprenta del Ministerio de Marina llevaba en función desde 1900, año en que se empezó a editar el Diario Oficial de Marina. Conocemos, por ejemplo, la imprenta Escelicer, S. L., de la calle Canarias, 24, que se encargó de los primeros números; la imprenta Astur, de Bocángel, 38, que hizo la tirada del número 12 y del doble 13-14; la imprenta del Departamento Marítimo de Cartagena, que imprimió el número 16; la imprenta de la Escuela Naval Militar, que se encargó de los números 11 y 17; la imprenta, por fin, del Ministerio de Marina, que se hizo cargo de varios números; Gráficas Valera, S. A., de la calle Libertad, 20; Nuevas Gráficas, S. A., de Andrés Mellado, 18, y el último, el número 32 bis, fue tirado por

(4) A la calle de Salustiano Olózaga (travesía entre el paseo de Recoletos y la plaza de la Independencia) se le cambió el nombre hacia 1946 por el de Héroes del 10 de Agosto. Hoy tiene, de nuevo, su nombre primitivo.

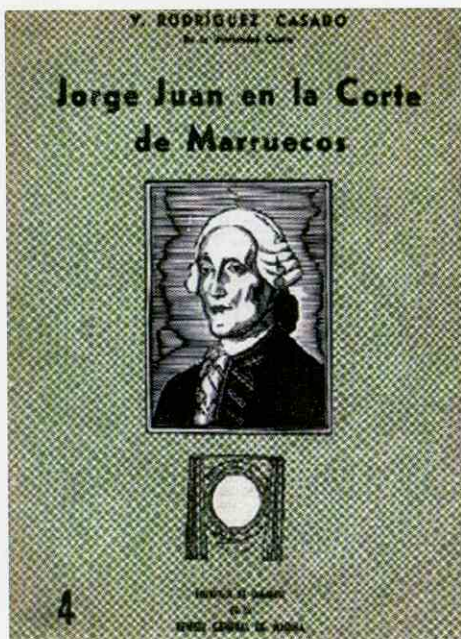
Gráficas Lormo, calle de Isabel Méndez, 15, también de Madrid, en 1969, empresa que continuó, y continúa todavía, prestando excelentes servicios a la Armada.

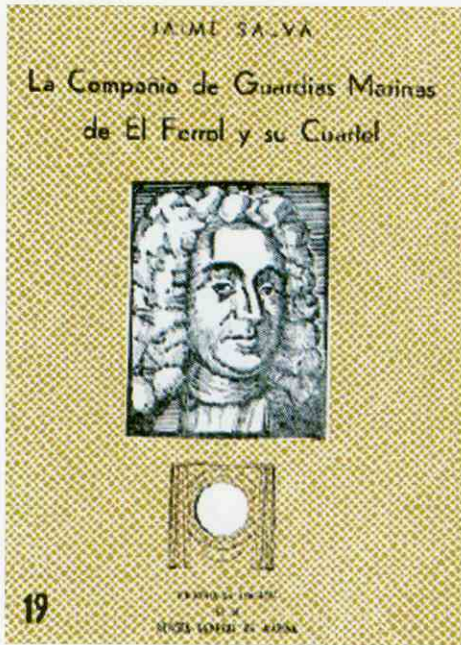
Hay algunas irregularidades en esta colección, que pasamos a comentar.

Aparte del cambio de diseño de varios números que mencionamos más arriba, observamos que en la lista de las solapas a partir del número 12 falta el número 11, que fue publicado, con el título *El oficial de Marina como jefe y educador*, en la Escuela Naval Militar y se distribuyó en su día como los demás. Imaginamos que su desaparición pudiera deberse, en sus dos vertientes, política y de derechos de autor, a su procedencia alemana, ya que fue traducido por el profesor de idiomas Carlos

Gámir Prieto de un original en alemán de Sigfrido Sorge. El número 18 lleva una nota para advertir que se hizo por orden del EMA con la colaboración del Servicio Histórico de la Armada. También se salta en la solapa, sin que se sepa por qué, el número 21, que salió con el título *La Infantería de Marina: su organización, sus hechos, su misión*, de José María Montero Lozano. Asimismo la lista de números publicados se salta el número 28, del que se desconoce su título y autor. Podríamos suponer que se trató de dejar hueco a alguna de las tres publicaciones siguientes, que desde el año 1941 al 1943 (?) constaban como «en prensa»: *Viaje a Constantinopla*, de Federico Gravina; *Cortinas de humos*, de Luis Carrero Blanco, y *Teoría estratégica sobre la costa*, de Indalecio Núñez Iglesias. Pero dudamos de esta suposición porque el número 28 debió de salir diez años después. Asimismo cabe la posibilidad de un error de numeración, que más tarde trataría de subsanarse repitiendo el número 32. Esperamos que alguno de nuestros lectores nos de la verdadera solución.

Se detecta también un número repetido, el 32, *¡Caña a la vía!* (*Apuntes de un marinero voluntario*), de Ignacio Cañal y Gómez-Imaz, editado en 1967, y el ya citado *Servicio de Aerostación de la Aeronáutica Naval*, de Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil, que salió dos años más tarde, en Madrid, en 1969, con el mismo número, al que nosotros le hemos puesto el número 32 (bis) para entendernos.





De lo dicho anteriormente, hagamos un comentario final acerca de las perspectivas que tendría la recuperación de esta colección, sugerencia que ha llegado a mis oídos más de una vez en los últimos años. Hagámoslo, pues, de la manera más breve posible.

Todo parece indicar que es tradición en la Armada habilitar auxilios económicos a los autores de obras técnico-marítimas (5). «Nada más justo y equitativo que esta consignación. Sabido es la poca venta que hoy día tienen en nuestro país las obras profesionales de Marina», decía en los años treinta el entonces teniente de navío Juan Navarro Dagnino (6). Y añadía: «Un libro que consiga una venta de mil ejemplares puede tacharse de éxito extraordinario». Poca cosa para venderlo hoy a un precio compe-

titivo. Ésta podría ser la razón de la obligatoriedad de la REVISTA, y por tanto, del suplemento. Así, cuando éste salió a la calle, la tirada de aquella podría estimarse en unos 6.000 ejemplares (en alguna época posterior llegó a tener unos 8.000). La tirada actual es de 4.000 ejemplares, después de recuperarse del bajón sufrido cuando dejó de ser obligatoria, pues rozó los 2.500. Y no es cosa únicamente de la REVISTA: los libros de tema militar publicados por editoriales civiles no logran hoy una difusión mayor de unos 3.000 ó 4.000 ejemplares, por lo general, contando con una buena distribución.

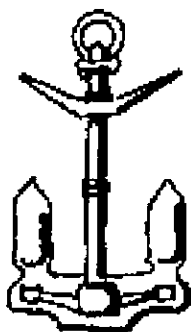
Con estos datos por delante, lo primero que se me viene a la cabeza es que lo que se necesitó en su día y se sigue necesitando hoy es una publicación técnica, monográfica, manejable, barata y de circulación interna en la Armada, ya que, de no ser así, de hacer un suplemento donde escriban varios autores, se estaría en el campo de la misma REVISTA. Recuérdese: «...cuyos contenidos de carácter preferentemente técnico no interesen al público en general, y aquellos otros temas que por su extensión no quepan como artículos dentro de los límites impuestos por la REVISTA GENERAL DE MARINA». Con este criterio se lanzó

(5) La Real Orden de 5 de diciembre de 1922 regulaba la concesión de estos auxilios, y sustituyó a la de 12 de junio de 1906, así como ésta había sustituido a la de 8 de mayo de 1886.

(6) NAVARRO DAGNINO, Juan: *En pro de una Editorial Marítima*, en REVISTA GENERAL DE MARINA de abril de 1930. T. VI, pp. 579-580.

al mercado la Biblioteca de Camarote, en la que cada uno de sus números está escrito por un solo autor. Pero este objetivo puede conseguirse también con el libro de bolsillo, instrumento de cultura popular de cuya inmensa difusión nadie duda, lo que encaja perfectamente con la cultura de masas que vivimos. Esto explica que lo haya escogido para iniciar este trabajo.

Como dejamos dicho anteriormente, todas las editoriales disponen de este tipo de publicaciones. La Armada, no; no tiene un libro de bolsillo, y no estaría de más que lo tuviese. No tiene tampoco un suplemento en ninguna de sus revistas que cubra el espacio técnico-naval (7). Claro que tampoco tiene una revista técnica (a no ser que se consideren así las publicadas de forma aleatoria y restringida por las escuelas de especialidades), que ésa sí tiene su hueco en el espectro informativo de Defensa. Tan sólo los «Cuadernos Monográficos» del Instituto de Historia y Cultura Naval responden a la calificación de suplementos, pero ni son libros de bolsillo ni han sido creados para desarrollar contenidos técnicos. Digamos que un libro de bolsillo de contenido técnico-naval es lo más adecuado en este momento. Pero aunque se lograsen definir los temas y designar al organismo y al personal responsable de su redacción (lógicamente técnicos) y de su gestión, no sería nada fácil echarlo a andar y mucho menos mantener su continuidad, pues hoy las cosas no son como en los años cuarenta, ni en personal, ni en financiación ni en responsabilidades, ni en la gestión. La Armada no tiene la responsabilidad de las publicaciones: como no sean de carácter interno y gratuito, no decide, se limita a proponer. Y, por tanto, no sólo el arranque sino la continuidad del proyecto están fuera de nuestras manos. Pero quedan el celo y el amor por las cosas de la mar, que es nuestra vida. Y éstos pueden hacer milagros...




---

(7) En plena tarea de elaborar este artículo, veo, con gran sorpresa, que con el número de octubre de 2001 de la REVISTA GENERAL DE MARINA viene un suplemento, por primera vez desde 1969.

BIBLIOGRAFÍA

- SEVEN DAHL: *Historia del libro*. Alianza Editorial 373. Libro de bolsillo conmemorativo del Año Internacional del Libro, Madrid, 1972.
- BUONOCORE, Domingo: *Diccionario de Bibliotecnología*. Ed. Marymar, S. A., Buenos Aires, 1976. 2.ª edición aumentada.
- VALVERDU, Francesc: *¿Para quién se hace un libro?*. en Cuadernos para el Diálogo, número extra XXXII, de diciembre de 1972, pp. 48-51.
- PEDREIRA, Xosep: *Donde se habla de cosas de libros de bolsillo*. en Cuadernos para el Diálogo, cit. pp. 70-72.
- MORAVIA, Alberto: *Imagen y escritura*. en El Correo de la UNESCO, núm. de enero de 1972, p. 23.
- ESCARPIT, Robert: *El hambre de leer*. en El Correo de la UNESCO, núm. cit. pp. 6-12.

RELACIÓN DE SUPLEMENTOS DE LA BIBLIOTECA DE CAMAROTE

1. CARRERO CARRE, Guillermo: *Lanzamiento de cargas de profundidad*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Editorial Escelicer, S. L. Madrid, abril 1941. 20 cm. 64 p., [6] h. de lám., pleg. BMN-7092.
2. IRIONDO, Eduardo de: *La vuelta al mundo de la Numancia*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Madrid, 1941. 20 cm, 194 pp., il., map. BMN-7093.
3. CARRERO CARRE, Guillermo: *El submarino torpedero en el ataque*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Escelicer, S. L. Canarias, 24. Madrid, julio de 1941. 20 cm. 104 pp., [1] h. lám., pleg., il., gráf. BMN-7094.
4. RODRÍGUEZ CASADO, Vicente: *Jorge Juan en la Corte de Marruecos*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Imp. Escelicer, Canarias, 24. Madrid, agosto de 1941. 20 cm. 64 pp., [1] grab. BMN-7094.
5. GÉNOVA, Arturo: *Lanzamiento nocturno presuroso*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Imp. Escelicer, S. L. Canarias, 24. Madrid, 1941. 20 cm. 46 pp. BMN-7094.
6. ARNAO, José de: *Martín Álvarez*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Establecimientos tipográficos de M. Minuesa. Madrid, 194-. Dos ediciones. 20 cm. 258 pp., [6] il. plum. n. BCM-17952.
7. SALVÁ, Jaime: *Patiño*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. 20 cm, 44 pp., il. Madrid, 194-. BMN-7096.
8. FERY Y TORRES, Alejandro: *El viaje de regreso de la Resolución*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Imp. Escelicer, S. L. Canarias, 24. Madrid, 1942?. 20 cm, 98 pp., [7] plum.- BMN-7097, BCM-17.118.
9. GARCÍA PÉREZ, Antonio: *La Marina en la Cruzada*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Imp. Escelicer, S. L. Canarias, 24. Madrid, 194-. 20 cm, 83 pp. BMN-7098.
10. SALVÁ, Jaime: *El marqués de la Ensenada. Ensayo biográfico*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo 459. Madrid, 194-. 20 cm, 92 pp. BMN-7099.
11. SORGE, Sigfrido: *El oficial de marina, como jefe y educador*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Imp. y encuad. en la Escuela Naval Militar. Madrid, 194-. Traducido para la E. N. M. por Carlos Gámir Prieto. 20 cm. 160 pp.
12. OYARZÁBAL, Ignacio de: *D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Imp. Astur. Bocángel, 38. Madrid, 1943? 20 cm. 102 pp. BMN-6637/BMN-7101. En la solapa de este número ya no aparece el número 11.

- 13-14. SANFELIÚ ORTIZ, Lorenzo: *62 meses a bordo*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Imp. Astur, Bocángel. 38. Madrid, 1945. 20 cm. 276 pp. BMN-7102.
15. Almirante Lord Reyes: *La guerra anfibia*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Madrid, 1945. 20 cm, 94 pp., [8] h. pleg. de mapas. Tiene una nota en la 43 de tapas que dice: «Exclusivamente para el personal de la Armada». BMN-7103.
16. SALVÁ, Jaime: *Alcalá Galiano*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Imp. del Dep. Mar. de Cartagena. Madrid, 1945? 20 cm, 154 pp. il. BMN-7104.
17. BLANCA, Juan de D.: *El Cuerpo Jurídico de la Armada: datos para su Historia*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Olózaga, 6. Apdo. 459. Tipografía y encuademación de la E. N. M. Madrid, 1947?, 20 cm, 78 pp. BMN-7105.
18. CERVERA, Manuel; CHEREGUINI, Ricardo, y ARRIAGA, Carlos: *El crucero Baleares (1936-1938)*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Imp. del Ministerio de Marina. Madrid, 6 de marzo de 1948. 20 cm, 101 pp., [6] h. de lám., [2] h. de map. pleg. BMN-7106.
19. SALVÁ, Jaime: *La Compañía de Guardias Marinas de El Ferrol y su cuartel*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Madrid, 1948. 20 cm, 68 pp. BMN-6632/BMN-7107.
20. RISTORI MONTORO, Pedro: *Colección de cuentos y crónicas*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Imp. del Ministerio de Marina. Madrid, 1948. 20 cm. 244 pp.
21. MONTERO LOZANO, José Luis: *La Infantería de Marina: su organización, sus hechos, su misión*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Madrid, 1949. 20 cm. 109 pp. BMN-7109.
22. CENCILLO DE PINEDA, Manuel: *David Glasgow Farragut*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Madrid, 1950. 20 cm, 96 pp., [2] h. desp., [3] map., [14] fot. Prólogo de Rafael Estrada Arnáiz, de la Real Academia Española. BMN-F-96/10-1.
23. EULATE SANJURJO, Carmen: *Eulate. Estampas de la guerra naval del 98*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Imp. Escelicer, S. L. Canarias, 24. Madrid, 1951. 20 cm. 78 pp. Segunda edición. BMN-7111.
- 24-25. GABALDÁ y CABRÉ, José María: *Elegía a los veleros*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Gráficas Valera, S. A., Libertad, 20. Madrid, 1950. 20 cm. 299 pp., [13] p. de lám. BMN-6658/BMN-7112.
26. GARLAN, J.: *El almirante Jervis, conde de San Vicente (1735-1823)*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Imp. del Ministerio de Marina. Madrid, 1953. 20 cm. Según las memorias de St. Tucker, Premio «Mazarredo» de la REVISTA GENERAL DE MARINA, 1946.
27. VEIGA, R. G.: *El arte de construir modelos de barcos y principios materiales que deben emplearse*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Madrid, 1953. 20 cm. 112 pp., [24] il. BCM-22.945.1.
28. Desconocido para el autor de este trabajo.
29. LASALA NAVARRO, Gregorio: *Galeotes y presidiarios al servicio de la Marina de Guerra de España*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Ministerio de Marina. Imp. del Ministerio de Marina. Madrid, 1961. 20 cm, 156 pp. Prólogo y dibujo del contraalmirante Julio F. Guillén. BMN-7623.
30. NAVAS ÁLVAREZ, Antonio: *Churruca: un almirante de España, vivió para la Humanidad, murió por la Patria*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Héroes del 10 de Agosto, 6. Ministerio de Marina. Imp. del Ministerio de Marina. Madrid, 1962. 20 cm, 180 pp., retr., lám. D.L. M-2646-1962. BMN-6640/BMN-8266.

31. VARGAS PONCE, J.: *Elogio histórico de Antonio de Escaño*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Ministerio de Marina. Imp. del Ministerio de Marina. Madrid, 1962. 20 cm, 123 pp. Notas del contralmirante Julio F. Guillén. BMN-6633.
32. CAÑAL Y GÓMEZ IMAZ, Ignacio: *Caña a la vía. Apuntes de un marinero voluntario*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Ministerio de Marina. Imp. Nuevas Gráficas, S.A. Andrés Mellado, 18. Madrid, abril de 1967. 20 cm, XI, 59 pp., [2] p. de fot. u. 2.ª edición. D. L. M-9-252-1967. BMN-6634.
- 32 (bis). GUARDIA Y PASCUAL DEL POBIL, Rafael de la: *El Servicio de Aerostación de la Aeronáutica Naval, 1921-1936*. Editorial Naval. REVISTA GENERAL DE MARINA. Ministerio de Marina. Gráficas Lormo, Isabel Méndez, 15. Madrid, 1969. 20 cm, 71 p., il., gráf. BMN-6650.

Observaciones:

- \* Los suplementos 3, 4 y 5 de los fondos del Museo Naval tienen la misma signatura, BMN-7094, porque están encuadrados juntos en un solo volumen.
- \*\* Ciertos suplementos, a partir del número diecinueve, éste inclusive, tienen dos signaturas. Ejemplo, el 19, BMN-6632/BMN-7107; el 24-25, BMN-6659/BMN-7112, y el 30, BMN-6640/BMN-8266.
- \*\*\* Un solo suplemento, el número 22, de los pertenecientes a los fondos del Museo Naval está catalogado como folleto, con la signatura BMN-F-96/10-1.

# EL BUQUE ESCUELA *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO* Y EL BOSTON TEAPOT TROPHY

Manuel DÍAZ DEL RÍO BOTAS



Juan Luis BENAVIDES SIERRA



S bien conocido que el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* forma parte de ese selecto elenco de grandes veleros que surcan mares y océanos. Es uno de los calificados como *tall ship*, usando terminología anglosajona. Probablemente el más antiguo de todos. Son considerados *Tall Ships* en líneas generales aquellos veleros con eslora mayor de 30 pies, aunque para ser admitidos en las regatas puede bastar con contar en su tripulación al menos

con la mitad de la dotación entre los 15 y los 25 años.

Pertenece a la International Sail Training Association (ISTA) o Asociación Internacional de Entrenamiento de Buques a Vela.

Con asiduidad el buque escuela es invitado a participar en regatas, desfiles y paradas navales. Quedan en el recuerdo la transoceánica Lisboa-Bermudas en 1964, la del 1966 entre Bermudas y Newport y la Gran Regata Colón-92 desde Cádiz a Liverpool, tras un largo periplo. En 1997 participó en la Gran Parada Naval que tuvo lugar en la Bahía de Osaka (Japón) y recientemente tomó parte en la regata Cádiz-Bermudas 2000. Las diferentes regatas Op Sail y Cutty Sark cuentan a menudo con la presencia del majestuoso velero construido en 1927 en Echevarrieta y Larrinaga.

Cada año se celebra una competición llamada Boston Teapot Trophy (Trofeo de la Tetera de Boston) que es como la Copa del Mundo o la Chaqueta Verde de los grandes veleros. La normativa de la regata viene recogida en un documento editado por la ISTA y que consta por una cara de las reglas para poder ser incluido en la competición y por la otra con el formulario para el registro de los datos ENTRY FORM.





Imagen de la tetera original que la ISTA entrega en custodia al velero que consigue el trofeo durante el año siguiente a su obtención.

periodo de su reinado la custodia de la tetera original, siendo responsabilidad del mismo grabar en la caja de madera que la protege el nombre del velero ganador, el año y las millas navegadas. Al finalizar ese periodo, vuelve a manos de la ISTA para ser entregada al ganador del siguiente año. Es costumbre del buque encargar a una conocida joyería la realización de una reproducción en plata por cada ocasión en que alberga la tetera original. Dicha réplica lleva inscrito el nombre del buque escuela y el del comandante que lo mandó durante el año de consecución del trofeo.

La historia del Trofeo de la Tetera de Boston se remonta al año 1964, tras la Regata Transatlántica de Grandes Veleros hacia los Estados Unidos de América. Los patrocinadores de dos de estos veleros se ofrecieron a premiar a aquel que venciese al otro en una competición en la que alguno demostrase ser mejor navegante. Las reglas del concurso no se fijaron hasta que los navíos se encontraban en la mar, pero sí decidieron que el premio se llamaría *The Boston Teapot*.

Brooks Bond Tea (un importador de té británico) obtuvo el permiso del Boston Fine Arts Museum para diseñar una tetera de plata, réplica de las usadas por entonces en Boston en la época del Boston Teaparty. El Boston Teaparty supuso el punto de partida de la rebelión contra los colonizadores ingleses que precedió a la guerra de la independencia de los Estados Unidos.

El trofeo se entrega anualmente al buque que cubra el mayor número de millas, sobre un círculo máximo, navegando sólo a vela, en un periodo de 124 horas seguidas (cinco días y cuatro horas). Para tener opción al premio, la distancia recorrida debe ser superior a 850 millas. El director de regatas se muestra habitualmente puntilloso obteniendo siempre la distancia ortodrómica y no loxodrómica, admitiendo la inclusión de WAY POINTS, para hacer más ajustados los cálculos.

El buque que se hace anualmente acreedor al trofeo recibe durante el



El capitán de navío Jaime Rodríguez-Toubes recibiendo el último trofeo obtenido por el *Juan Sebastián de Elcano*.

Este acto fue descrito por el segundo presidente de los Estados Unidos como *bold, daring, firm, intrepid and inflexible* (valiente, audaz, firme, intrépido e inflexible). El trofeo se entrega al velero de instrucción que cubra la mayor distancia en cualquier periodo de 124 horas. La competición entre veleros no se desarrolla como una regata tradicional.

La aparentemente caprichosa decisión del periodo de 124 horas sólo puede achacarse al carácter peculiarmente británico de sus «inventores».

La tetera está fabricada en plata de ley y está valorada, junto con su caja y las placas con las inscripciones (también en plata), en 1.500 libras esterlinas. La pieza conjuga con sus líneas sobrias y delicadas muchas imágenes de un pasado romántico, asociada con la navegación a vela de los famosos *sea clippers* entre los puertos comerciales de China y Londres.

Nuestro velero ha ganado dicho trofeo en cuatro ocasiones hasta la actualidad. En el año 1974 con 952 millas, en 1979 con 1.029 millas, en 1997 con 1.126 y, por última vez, en 1999 con 1.088. En la Tabla I se exponen los datos relativos a la consecución de dichos trofeos.



El entonces capitán de navío Sebastián Zaragoza recibiendo en Londres (noviembre de 1997) el trofeo obtenido bajo el mando del *Elcano*.

TABLA I

BOSTON TEAPOT Y BUQUE ESCUELA *JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO*

AÑO	COMANDANTE	FECHA	TRAYECTO	DISTANCIA	V. M. NUDOS
1974	Capitán de fragata M. Fournier Palacio	17-22 enero	Panamá- Honolulu	952	7,7
1979	Capitán de navío A. Díaz del Río Martínez	Marzo 1979	Acapulco- Honolulu	1.029	8,2
1997	Capitán de navío S. Zaragoza Soto	Marzo 1997	Honolulu- Osaka	1.126	9,0
1999	Capitán de navío C. Lobo Franco	18-23 enero	Canarias- Río de Janeiro	1.088	8,7
2001	Capitán de navío Jaime Rodríguez-Toubes	7-13 abril	Recife- S. Juan P.R.	1.184	9,5

Como se refiere en la Tabla II, otros grandes veleros, como el *Gloria*, *Esmeralda*, *Libertad*, *Eagle*, *Corsario II* y el temido *Kaiwo Maru*, han conseguido asimismo el trofeo. En la actualidad ostenta el récord de millas navegadas el *Kaiwo Maru* con la cifra de 1394, habiéndose hecho acreedor del triunfo en cuatro ocasiones, sólo superado por el *Gorch Fock* y por la *Libertad*, que se alzaron con el trofeo en cinco y ocho ocasiones, respectivamente. En los años 1975, 77, 78, 80, 84 y 96, la falta de participantes hizo que la ansiada tetera quedase expectante en los estantes de la ISTA.

TABLA II  
GANADORES DEL TROFEO DE LA TETERA DE BOSTON (ISTA)

AÑO	VELERO	NACIÓN	DISTANCIA	VELOCIDAD
1964	<i>Corsario II</i>	Italia	1.121	9.04
1965	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	1.079	8.70
1966	<i>Libertad</i>	Argentina	1.335	10.77
1967	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	1.040	8.39
1968	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	977	7.88
1969	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	1.191	9.60
1970	<i>Gloria</i>	Colombia	1.058	8.53
1971	<i>Esmeralda</i>	Chile	1.026	8.27
1972	<i>Eagle</i>	Estados Unidos	1.100	8.87
1973	<i>Eagle</i>	Estados Unidos	1.019	8.22
1974	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	952	7.68
1975	—	—	—	—
1976	<i>Libertad</i>	Argentina	1.248	10.06
1977	—	—	—	—
1978	—	—	—	—
1979	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	1.029	8.30
1980	—	—	—	—
1981	<i>Libertad</i>	Argentina	1.115	8.99
1982	<i>Cisne Branco</i>	Brasil	1.101	8.88
1983	<i>Gorch Fock</i>	Alemania	1.098	8.85
1984	—	—	—	—

## GANADORES DEL TROFEO DE LA TETERA DE BOSTON (ISTA) (continuación)

AÑO	VELERO	NACIÓN	DISTANCIA	VELOCIDAD
1985	<i>Libertad</i>	Argentina	684	5,52
1986	<i>Nippon Maru</i>	Japón	955	7,70
1987	<i>Libertad</i>	Argentina	1.174	9,47
1988	<i>Dar Moldziezy</i>	Polonia	1.241	10,01
1989	<i>Nippon Maru</i>	Japón	1.134	9,15
1990	<i>Kaiwo Maru</i>	Japón	1.350	10,81
1991	<i>Kaiwo Maru</i>	Japón	1.244	10,03
1992	<i>Libertad</i>	Argentina	1.041	8,40
1993	<i>Nippon Maru</i>	Japón	1.201	9,70
1994	<i>Kaiwo Maru</i>	Japón	1.312	10,58
1995	<i>Kaiwo Maru</i>	Japón	1.394(*)	11,20
1996	—	—	—	—
1997	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	1.126	9,10
1998	<i>Libertad</i>	Argentina	1.158	9,34
1999	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	1.088	8,80
2000	<i>Libertad</i>	Argentina	1.128	9,82
2001	<i>Juan S. de Elcano</i>	España	1.184	9,60

(\*) Récord actual.

Durante el LXXII crucero de instrucción, que dio comienzo el 7 de enero de 2001 al mando del capitán de Navío Jaime Rodríguez-Toubes Núñez, se realizaron dos navegaciones en las que se obtuvieron cifras que superaron (al menos una) generosamente anteriores registros de nuestro buque escuela.

La primera de ellas, alcanzando las 1.104,5 millas en enero 2001, en el tránsito Las Palmas-Río de Janeiro, fue anotada por el director del comité de regatas de la ISTA, quedando en 1.094,41 tras aplicar la corrección ortodrómica.

En abril 2001, tras la salida del puerto de Recife (Brasil) en demanda de San Juan de Puerto Rico, la presencia de vientos entre 12,5 y 26 nudos dieron la obtención un nuevo récord de millas navegadas a vela para nuestro soberbio velero. En el cuaderno de bitácora nuestro oficial auxiliar de derrota (coautor



El capitán de navío Constantino Lobo Franco en la entrega del trofeo Boston Teapot en el hotel Cumberland de Londres durante la conferencia anual de la Internacional Sail Training Association (ISTA), noviembre de 1999.

de este artículo) presenta al comandante un cálculo de 1.184,3 millas entre las 2200 GMT horas del día 7 y las 0200 GMT del 13 de abril.

Partiendo de la posición:

Latitud: 03° 28,7' N. Longitud: 47° 30' W, y finalizando en Latitud: 15° 30,1' N. Longitud: 62° 46,9' W, se obtienen los cálculos referidos, es decir, 1.184,3 millas.

Se toman dos WAY POINTS o situaciones intermedias: Latitud: 06° 53' N. Longitud: 55° 00' W; fecha: 09-04-01; hora: 2300 GMT. Latitud: 11° 32,4' N. Longitud: 59° 37' W; fecha: 11-0-01. Hora: 1900 GMT.

En el certificado que se envía por fax al director de regatas de la ISTA a Gosport, Hants, en el Reino Unido, el día 15 de abril, se informa asimismo de que la distancia recorrida durante dicho periodo con propulsión fue de 0 millas, la dotación del buque 255 y el número de cadetes a bordo que reunían las características definidas en el párrafo 1 de las Normas de Regatas y Navegación a Vela de 1995 corresponde a 41 guardias marinas.

Durante el periodo de medición se obtienen unos vientos de 18,75 nudos de media, que según la Escala Beaufort equivalen a fuerza 5, entre bonancible moderado y fresco (Tabla III), siendo la intensidad mínima de 12,5 y la máxima de 26 nudos/hora, soplando entre el 028 y el 105, predominando vientos del primer cuadrante.

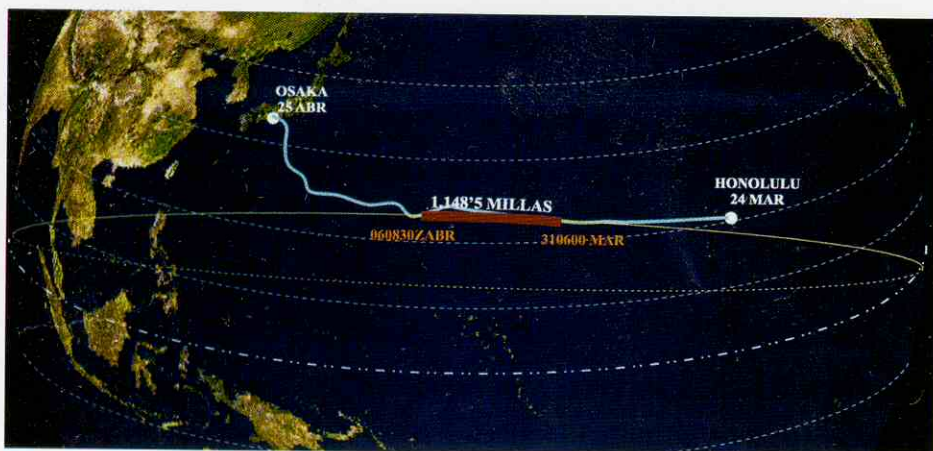
**TABLA III**  
**ESCALA ANEMOMÉTRICA DE BEAUFORT**

CIFRA BEAUFORT	TÉRMINO DESCRIPTIVO	NUDOS
0	Calma	Menor 1
1	Ventolina	1-3
2	Flojito (brisa muy débil)	4-6
3	Flojo (brisa débil)	7-10
4	Bonancible moderado (brisa moderada)	11-16
5	Fresquito (algo fuerte, brisa fuerte)	17-21
6	Fresco (brisa fuerte)	22-27
7	Frescachón (viento fuerte)	28-33
8	Temporal	34-40
9	Temporal fuerte	41-47
10	Temporal duro	48-55
11	Temporal muy duro	56-63
12	Temporal huracanado	64-71
13		72-80
14		81-89
15		90-99
16		100-108
17		109-118

## Conclusiones

Dicen los expertos que el *Juan Sebastián* no reúne las características idóneas para presentarse a sí mismo como un buen velero para regatas. Quizá el diseño hubiera podido ser diferente si ese fuera su fin. Mayor superficie vélica, mejor aprovechada, algún retoque en las jarcias, más velas cuadradas que aparejo de cuchillo... Está claro que cumple con largueza y soberbia elegancia su doble misión como buque escuela de guardias marinas y embajador flotante de las gentes de España.

Puestos en contacto telefónico con responsables de la ISTA, nos comunican que en el periodo entre el 1 de octubre de 2000 y el 30 de septiembre



Derrota del *Juan Sebastián de Elcano*, bajo el mando del hoy vicealmirante Sebastián Zaragoza, cuando obtuvo el trofeo Boston Teapot en el crucero de instrucción 1996-1997.

de 2001 ni el temido buque nipón *Kaiwo Maru* ni cualquier otro presentaron una «tarjeta» en las oficinas que la asociación tiene en Inglaterra que superase la magnífica marca que presenta este año nuestro insigne velero.

Es evidente que buques más modernos, como el *Cisne Branco* o el *Kaiwo Maru*, presentan una faceta más competitiva de cara a una regata. Nuestros palos de hierro son más pesados que las ligeras aleaciones que portan nuestros competidores, así como otros aspectos, ángulo de ceñida, facilidad para el trimado de las velas, relación superficie vélica-desplazamiento, diseño del aparejo, etcétera.

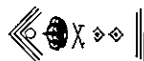
La consecución de este 5.º trofeo para el *Juan Sebastián de Elcano* llena de satisfacción a todos los miembros de la dotación, sintiéndonos orgullosos de recibir un nuevo galardón para el barco, para la Armada y para España.

#### BIBLIOGRAFÍA

- CERVERA PERY, José, y ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *Regatas y Desfiles. En Juan Sebastián de Elcano. Embajador y Navegante*. Diario de Cádiz e Ingrasa Editorial. Puerto Real (Cádiz) 2.ª Edición 1998, pp. 239-246.
- DÍAZ DEL RÍO MARTÍNEZ, A. L.: *La quinta vuelta al mundo del buque escuela Juan Sebastián de Elcano*. Editorial Naval, 1.ª Edición, 1986.
- Cuaderno de Bitácora. Servicio de Publicaciones de la Armada. Instituto Hidrográfico de la Marina. Sección Náutica. Cádiz. Modelo Reglamentario para los buques de la Armada. O. M. 28-XI-1953. D. O. núm. 272.
- Racing and Sailing Rules, including Seaworthiness and Safety Equipment Regulations. International Sail Training Association. 1999.
- [www.tallshipsraces.com](http://www.tallshipsraces.com).
- [www.sailtraininginternational.com](http://www.sailtraininginternational.com).

# LA CONFRONTACIÓN NAVAL EN LA PENÍNSULA DE COREA

Julio ALBERT FERRERO



## Introducción



N el este asiático existe una situación inestable por la rivalidad existente entre las dos Coreas. La guerra que finalizó en 1953 fue un conflicto cerrado en falso. La línea fronteriza fijada en el paralelo 38 no es una frontera natural, sino que marca la separación de dos países impuesta por factores externos a la geopolítica y por lo tanto podríamos definirla como una frontera antinatural. Es la confrontación ideológica entre un régimen comunista totalitario que no respeta los derechos humanos, donde no existe libertad de mercados, con una economía centralizada y otro de corte occidental y democrático. El rearme progresivo en ambas naciones y el desequilibrio económico y social, son elementos que contribuyen a la inestabilidad de la zona. Corea del Norte mantiene una actitud agresiva con su vecino del Sur.

## Antecedentes históricos

En 1876 se inició la apertura de Corea a la civilización occidental mediante un tratado con el Japón. Tanto este país como China y Rusia tuvieron apetencias sobre Corea. Merced a los triunfos nipones sobre China en 1895 y sobre Rusia en 1905, estuvo bajo soberanía japonesa hasta el final de la segunda guerra mundial. Fue liberada por las tropas rusas y norteamericanas. Rusia y los Estados Unidos establecieron un fideicomiso con la idea de normalizar la situación política del país hasta que los coreanos expresasen en referendo, bajo el control de la ONU, el régimen a seguir. Situación que ni Rusia ni los coreanos del Norte aceptaron. En 1948 el Norte proclamó la secesión, estableciendo la República Popular de Corea, medida que inmediatamente adoptó el Sur, dando origen a la República Democrática de Corea. Se estableció la línea divisoria en el paralelo de 38° de latitud norte. En 1950 el Norte cruzó el paralelo invadiendo el Sur, iniciándose la guerra de Corea, que finalizó en 1953, año en el que se firmó el alto el fuego, situación que continúa. El pasado reciente influye en un sentimiento bastante generalizado antijaponés.



## Factores geográficos



El mar de Japón es de tipo Mediterráneo, de dimensiones pequeñas, está limitado por Japón, la península de Corea y la costa asiática de Rusia. En este mar radica la principal base naval rusa de Extremo Oriente, Vladivostok, con el cuartel general y base de la flota rusa del Pacífico. Comunica con el Pacífico a través de estrechos poco profundos: en el norte, el estrecho de Cataria, situado entre la isla de Sajalín y la costa siberiana le separa con el mar de Ojotsk. Su comunicación con el Pacífico se hace a través de los estrechos de La Pérouse (Soya) entre la isla de Sajalín y la japonesa de Yeso, y por el estrecho de Tsugaru entre esta isla y la de Hondo, la principal isla de Japón. Al sur con el estrecho de Corea se comu-

nica con los mares de la China Oriental y el mar Amarillo. A lo largo de la costa japonesa y en dirección norte corre la corriente de Tsushima derivada de la corriente cálida de Kuro Shivo que suaviza el clima de la costa occidental y septentrional del Japón. Por el contrario la costa siberiana y coreana está sometida a la corriente Liman, corriente fría que procede del norte. La salinidad es mayor que la de los mares vecinos, con grandes variaciones locales de temperatura debidas a la gran oscilación térmica de sus aguas superficiales.

El estrecho de Corea, también conocido como estrecho de Tsushima porque en su parte central está la isla de este nombre bajo soberanía japonesa, fue el escenario de la derrota rusa frente al Japón en la guerra ruso-japonesa de 1905. Es poco profundo y por tanto sus aguas son minables. La separación máxima es sólo de unas 30 millas porque es apto para operar con fuerzas sutiles. Es una zona focal de gran importancia estratégica y en la que Corea del Sur presenta una posición dominante.

## Consideraciones económicas

Corea del Norte tiene 21,5 millones de habitantes con una renta per cápita de 900 dólares, un crecimiento económico del 15 por 100 y una inflación del 5 por 100.

Es una nación de carácter continental. Su Marina mercante cuenta solo con 186 buques que totalizan 663.724 toneladas y su frontera terrestre la une a China, su gran aliada. Aun cuando su economía es deficiente, tal vez agravada por el esfuerzo que supone el mantenimiento de sus relativamente poderosas fuerzas armadas. Tiene buena capacidad tecnológica, ha desarrollado misiles de superficie superficie y misiles balísticos de alcance medio. Desarrolla también armas nucleares de teatro.



(Foto: Rokn Navy).

Corea del Sur tiene 47 millones de habitantes con una renta per cápita de 12.400 dólares, un crecimiento negativo de 5,8 por 100 y una inflación de 7,5 por 100.

Es una nación de condición marítima, su flota mercante tiene 2.390 buques que totalizan 5.886.406 toneladas. Sus únicas fronteras terrestres la comunican con Corea del Norte y, por tanto, su comercio marítimo es vital.

Con la ayuda financiera y técnica de los Estados Unidos ha logrado una economía floreciente, que conyunturalmente está pasando por un periodo de crisis, con industrias florecientes. La construcción naval como industria de síntesis es un factor económico importante en los países en vías de desarrollo, como Corea del Sur, que ocupa tras el Japón el segundo lugar en la clasificación mundial. Ante la gran competencia que presentan estas dos naciones, la Unión Europea se ha visto obligada a incentivar sus astilleros.

En cuanto al comercio, en el proceso de globalización de la economía mundial, el transporte multimodal (de puerta a puerta) ha adquirido gran importancia originando una disminución de la flota de buques cargueros y un incremento de los buques portacontenedores que totaliza el 50 por 100 del tráfico marítimo mundial. De los cinco puertos más importantes en este sistema de transporte, cuatro están en la costa asiática del Pacífico: Hong-Kong, Singapur, Kaoshiing en Japón, y Pusán, en Corea del Sur. El otro puerto importante es Rotterdam en Holanda.

## Las Fuerzas Armadas de Corea del Norte

El Ejército tiene 950.000 hombres, servicio militar obligatorio, con una duración entre cinco y diez años para Ejército y Marina, y de tres a cuatro años para Aviación. La Marina tiene 26 submarinos de ataque, 115 submari-

nos pequeños, 3 fragatas, 5 corbetas, 43 lanchas lanzamisiles, 103 lanchas torpederas, 158 patrulleros, 25 patrulleros costeros, 33 patrulleros de aguas interiores, 23 dragaminas, 10 buques anfibios tipo LSM, 15 LCUs, 100 LCVPs y 135 *hovercrafts*. La Aviación tiene 593 aviones de combate.

Tiene una gran capacidad para operaciones en la costa enemiga con submarinos enanos y ataques con lanchas.

## Las Fuerzas Armadas de Corea del Sur

El Ejército tiene 560.000 hombres, la duración del servicio militar es de 26 meses para Ejército y de 30 meses para Marina y Aviación. La Marina tiene 19 submarinos, 6 destructores, 9 fragatas, 24 corbetas, 5 lanchas lanzamisiles, 5 patrulleros costeros, 15 dragaminas, 14 unidades anfibas y 25.000 infantes de Marina. La Aviación tiene 488 aviones de combate.

La creciente intención de conseguir buques de combate y buques logísticos oceánicos, indican claramente su ambición marítima. Sus submarinos colaboran con la Marina estadounidense en Hawai, dando a esta Marina la oportunidad de operar con submarinos convencionales de los que ella carece. Ha estrechado sus relaciones con Rusia, y como consecuencia el puerto coreano de Pusán ha sido visitado por buques rusos.

## Comparación de fuerzas navales

### *Fuerzas submarinas*

La fuerza submarina de Corea del Norte, cuenta con 22 submarinos de ataque convencionales de la clase *Romeo* y 4 de la clase *Whiskey*, algunos construidos en sus astilleros que carecen de capacidad antisubmarina, con 25 submarinos costeros armados con torpedos o minas con una dotación de 19 hombres para operaciones de infiltración; 40 submarinos de bolsillo con una dotación de 4 hombres, más 7 buceadores, y 50 submarinos enanos, equipados algunos con torpedos, con una dotación de 2 hombres.

La fuerza submarina de Corea del Sur dispone de 8 submarinos de ataque, de la clase germana *T-209*, construidos en parte en sus astilleros, con capacidad antisubmarina, que pueden operar los mares colindantes, a los que se ha equipado con misiles Harpoon y 11 submarinos costeros para acciones de comando, que están tripulados por infantes de Marina.

Corea del Norte es superior en cuanto al número de submarinos pero inferior en cuanto a las capacidades. Un combate entre submarinos resultaría ventajoso para Corea del Sur. Sin embargo, el elevado tráfico mercante de

Corea del Sur se vería amenazado por la cantidad de submarinos que dispone su vecino del Norte y exigiría la protección con unidades de superficie. También el elevado número de submarinos costeros del país norteño supone una seria amenaza al tráfico en las zonas fértiles como en el estrecho de Corea o en los accesos a los puertos surcoreanos más importantes.

### *Fuerzas de combate de superficie*

La fuerza naval de superficie de Corea del Norte solo tiene misiles Styx en dos fragatas. Las 5 corbetas tienen 2 cañones de 10 mm. Sus 43 lanchas con misiles Styx y sus 103 lanchas torpederas son un factor de fuerza en las aguas costeras de la península de Corea.

La fuerza naval de superficie de Corea del Sur es moderna, con buena capacidad antisubmarina, antisuperficie y antiaérea. Sus destructores y fragatas equipados con misiles Harpoon. Su ambicioso plan naval aspira a tener en corto plazo hasta seis destructores con sistemas antiaéreos Aegis, proyecto basado en los destructores nipones de la clase *Kongov*, que se construyen en sus astilleros. Algunas de sus corbetas montan misiles Exocet. Sus cinco lanchas lanzamisiles montan misiles Harpoon.

Esta fuerza de superficie de Corea del Sur en lo que se refiere a unidades grandes es muy superior. El resultado en un combate sería favorable a esta nación. Un enfrentamiento individual entre lanchas también le favorecería debido al mayor alcance de los misiles Harpoon sobre los Styx.

### *Fuerzas anfibias*

Corea del Norte carece de Infantería de Marina, de buques anfibios grandes y de transportes logísticos, por lo que no tiene capacidad de guerra anfibia a media distancia, sin embargo, posee una extraordinaria capacidad para operar cerca de sus bases es decir, próximas a las fronteras. Esta fuerza anfibia, además de las 10 LSMS ya reseñadas, que pueden llevar 3 carros de combate o 350 hombres, cuenta con una numerosa flota de embarcaciones anfibia compuesta por: 15 LCMs con capacidad para 200 hombres, 15 LCUs con capacidad, para transportar 160 toneladas, 100 LCVPs con capacidad para 30 hombres, y 135 *hovercrafts* que pueden llevar hasta 50 hombres a una velocidad de 50 nudos.

La flota de *hovercrafts* es la mayor todo el continente y quizás del mundo. Algunos están equipados con misiles.

Un asalto anfibio cercano y de cierta entidad carecería de protección aérea naval y requeriría la participación de un número elevado de embarcaciones anfibia, o de *hovercrafts*.

Corea del Sur tiene la Infantería de Marina más importante del continente y una de las mejores del mundo: Es un Ejército independiente organizado en dos divisiones y una brigada. Quizás le haya servido de estímulo para tener una Infantería de Marina poderosa el desembarco de Inchon, durante la pasada guerra de Corea, uno de los asaltos anfibios más brillantes llevados a cabo por la Infantería de Marina norteamericana.

Tiene buena capacidad de transporte anfibio materializado por 4 LSTs capaces de llevar 700 toneladas de vehículos, 7 LSTs cuya capacidad unitaria es de 2.100 toneladas de carga, que incluye 200 hombres, 16 carros de combate y 2 LCVPs; 4 LSM, que pueden llevar 50 hombres y 4 carros de combate además de 36 embarcaciones menores. Junto a esto, cuenta con 4 buques de apoyo logístico móvil, que unido a lo anterior hace que a esta Marina, a diferencia de lo que ocurre con la del Norte, se le puede considerar como una marina oceánica.

### Consideraciones estratégicas

Ante un conflicto entre las dos Coreas en el que Rusia, China, los Estados Unidos y Japón se mantuvieran neutrales, la situación estratégica naval sería la de un mar con dominio en disputa. La guerra submarina tendría especial actividad dada la cantidad de submarinos que poseen ambas naciones y la pequeñez del teatro que no requiere tránsitos importantes para llegar a las zonas de patrulla, y por lo tanto favorece el rendimiento de las patrullas. Las operaciones submarinas serían preferentemente contra el tráfico marítimo y actuarían en las zonas focales de los estrechos y frente a los puertos principales.

La defensa del tráfico marítimo es vital para Corea del Sur como nación de condición marítima. Los dos países tienen un gran despliegue de bases navales en el mar del Japón y en el mar Amarillo. Algunas de las bases de Corea del Norte tienen muelles subterráneos.

La amplitud máxima de este mar es únicamente de unas 525 millas, por lo que se produce una fuerte reacción de la tierra sobre el mar, apta para proyectar el poder aéreo sobre las fuerzas marítimas.

Desde el punto de vista de la estrategia naval la situación geográfica de Corea del Sur es dominante, con sus costas a la entrada del mar Amarillo y en el estrecho de Corea, lo que dificultaría la concentración de las fuerzas navales adversarias. Por el contrario desde el punto de vista de la estrategia terrestre se invierten los términos, la amplia frontera del río Yalú entre China y Corea del Norte facilita la ayuda de su aliado chino, como ya ocurrió en el conflicto de Corea.

## Conclusiones

1. Ante un enfrentamiento armado entre ambos países, la utilización más probable de las fuerzas submarina sería la siguiente:

- La fuerza submarina de Corea del Norte actuaría preferentemente en operaciones de ataque al tráfico marítimo en las zonas focales. Sus submarinos llevarían a cabo pequeñas acciones de ataque al tráfico y de comando.
- La fuerza submarina de ataque de Corea del Sur intervendrían en acciones antisubmarinas en las zonas focales. Sus submarinos costeros operarían en apoyo a las operaciones anfibas.

2. El escaso número de escoltas con que cuenta Corea del Norte y sus limitadas características operativas, dificulta en gran manera la protección de su tráfico marítimo que quedaría confiada solo a sus fuerzas sutiles, es decir únicamente en aguas próximas y con débil defensa frente a la amenaza aérea y submarina. Por el contrario, dispone de una fuerza importante en el conjunto de sus lanchas y *hovercrafts*, tanto para el ataque al tráfico como para el combate a las fuerzas de superficie y para las operaciones anfibas.

3. Del análisis del conjunto de ambas fuerzas navales se desprende que la estrategia naval de Corea del Norte consistiría al parecer en el empleo masivo de estas fuerzas sutiles con el propósito de saturar las defensas del enemigo y de ofrecer el menor blanco a posible a las fuerzas aéreas de éste.

4. La estrategia naval de Corea del Sur se centraría fundamentalmente en la defensa de su tráfico marítimo mediante la adopción de convoyes protegidos, que en las aguas del mar Amarillo y del mar del Japón deberían contar con la protección antiaérea que proporcionan sus destructores Aegis, y en la realización de asaltos anfibas en apoyo a las operaciones terrestres.

5. Corea del Norte tiene una capacidad limitada de defensa de su tráfico marítimo.

6. La guerra de minas cobra especial importancia al ser las aguas de todos los estrechos que limitan el mar del Japón aptas para el minado.

## BIBLIOGRAFÍA

*The Military Balance, 1999-2000.*

*Jane's Fighting Ships, 1999-2000.*

*Identities and Security in East Asia.* Adelphi Paper 325. *Britannica Atlas.*

ÁLVAREZ MALDONADO, Ricardo, y GAMUNDI, Abel: *Las operaciones anfibas.* REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1990.

# LA CÁMARA DE OFICIALES DE MADRID



A *cámara* es, en términos académicos, la sala o pieza principal de una casa. Un barco, un barco de guerra, es sin duda alguna la casa de sus hombres, de los hombres que lo tripulan y que en él hacen su vida, aunque es casa, por así decir, material, ya que la casa real, la verdadera, la ideal si se quiere, es propiamente la mar, el ámbito mágico y misterioso en el que el barco vive y en el que éste hace vivir a sus hombres. Cámara es término amplio. En

un buque de guerra hay varias cámaras: la cámara del comandante, la cámara de oficiales, la de suboficiales —aunque se suele llamar camareta—, las de la marinería —por más que se prefiera hablar de ellas como sollados—. Pero diríase que la cámara por antonomasia es la cámara de oficiales, por el nivel influyente de éstos en el ser y en el hacer —en el vivir completo— del buque de guerra.

Pero hay una cámara entre nosotros que no está en un barco de guerra. Estos «nosotros» son los marinos de guerra españoles que, por razones de profesión o personales, viven en Madrid, que residen en la continental capital de España. En Madrid, sí hay una cámara de oficiales, una cámara que frecuentan oficiales de Marina —entendiendo ahora por «oficiales» tanto los oficiales generales como los oficiales particulares— en momentos de holganza y descanso, buscando con deseo, y con melancolía muchas veces, las alegrías que provoca la vida del compañerismo en sociedad... Sí: en Madrid hay una cámara de oficiales de Marina. Pero ¿qué sentido tiene que fuera de un buque de guerra haya una cámara de oficiales? Si se dice que también Madrid es en cierto modo una «casa» para los marinos de guerra, cabría subrayar que para los verdaderos marinos de guerra no hay más casa que la mar y, por necesidad física, los barcos que en ella viven y hacen vivir al hombre. Entonces, ¿qué sentido tiene esta cámara de oficiales de Madrid? Diríase que el de que la mar y los barcos, con su espíritu de idealidad, llegan a todas las partes de España que alientan con sensibilidad marinera.

Estos ámbitos sensiblemente marinos de España no son hoy muchos ni lo han sido en la historia. Cosa de lamentar, porque España no es amplia y generalmente marinera, no es de la mar. Ya es de sobra sabido entre quienes han pensado y meditado estas cosas que España es nación de condición eminentemente marítima, pero que está animada —mejor diríase «desanimada»— por una deformada mentalidad continental.



Pero es la cámara la que nos ha de distraer ahora, esa cámara que en verdad y esencialmente viene a ser eco fecundo y vigoroso de la mar en el terrestre corazón de España: en Madrid. Claro es que ese eco, ese sonido armónico marino en lo continental nuestro, lo perciben mejor los que por razones profesionales diversas han de estar apartados físicamente de la mar, por más que, en espíritu, siempre sigan estando en ella o cerca de ella al menos. Es un eco de sonidos marineros y húmedos, de sal que precisamente por su origen lejano reaviva nostalgias suaves, añoranzas encendidas y vivas siempre, recuerdos eternos de la mar, de otras cámaras, diríase, que viven la mar «en directo» —como tanto se dice ahora— y en contacto fecundo, real e ideal al tiempo, con la mar misma, con sus hombres, con sus ansias, con sus sueños. En la cámara —en nuestra cámara— se «vive» lo naval en amplio y lo naval español en concreto, y se vive decididamente y con encanto natural, aunque haya, por fuerza normal de las cosas, de vivirse eso y así en un aspecto algo reducido pero eminente y claramente expresivo para la gran familia marinera española: la familia, la amistad, el recuerdo azul y salado de tiempos recientemente pasados o ya ligera o grandemente antiguos. Tal vivir es fructífero en lo marinero. Las familias de marinos y marineros, amigos y compañeros con intimidad o a distancia, se ven aquí, en la cámara; se reúnen, conviven, piensan en común, recuerdan, añoran la mar y todo lo vivido por



todos en ella y en su torno, en la mar eterna de la España marinera, teniendo siempre en el presente que se vive la realidad atractiva, incógnita y misteriosa que es esa mar, cuando en la práctica y para muchos quede ya sólo en el pasado temporal.

Pero ése es, por así decir, el fondo eterno y permanente del vivir de la propia cámara en su madrileño y continental ambiente, «vivir» que se señala con mayor apariencia mediante el llegar a ella, el pasar por ella, de los que van a la cámara con cierto carácter transitorio, acaso semejante en poco, pero en algo sí, al vivir los oficiales de un barco de guerra sus horas de cámara conviviéndolas con los demás compañeros de profesión. Pero en la cámara de aquí —de modo algo distinto a lo que acontece en las cámaras en la mar— los «que van» a ella pueden ir porque en la cámara están siempre los que son de la cámara, los que, por permanencia constante y animosa, están en ella. Éstos que son y están aquí —hombres y mujeres, jóvenes siempre— reciben y atienden, con cortesía, alegría y compañerismo a los que a la cámara van. Y lo hacen con frecuencia repetida y con el afecto correspondiente al que de la cámara reciben y a la amistad que en ella encuentran unos y otros, porque todo eso flota en el ámbito común a hombres y mujeres, a quienes viven la Marina en Madrid, a los que sienten la mar en el hondón de sus almas, aunque sus cuerpos hayan de vivir en tiempos lejos de ella. En verdad que no hay



diferencia esencial y anímica entre los que van a la cámara y los que de ella son con profesional constancia; entre los que a la cámara se llegan y los que en ella reciben, ayudan y, en cierto modo, «animan». Porque aunque la recepción amistosa y la ayuda convencida son claras para todo el que vive el ambiente de la cámara, el ánimo está latente en el fondo de las almas de quienes son y están hacia los que van, por más que no se perciba con facilidad y sin atención decidida al caso; pero ese ánimo está ahí vibrante y efectivo, en esa cámara que tan sólo idealmente hace sentir a quienes viven sus balances y cabezadas, y que ven la mar a través de sus portillos reales idealizados, navegando con agujas y cronómetros que añoran la mar tangible. Se diría que la gente de la cámara anima a los que a ella van, que van a ella no sólo para pasar el tiempo en sociedad marinera con amistades y compañías, sino también para vivir la Marina, para seguirla viviendo, y al mismo tiempo para vivir sus propias vidas en ambiente familiarmente cordial.

Porque la cámara vive en órdenes de la materia y del espíritu, y viviendo ella así hace vivir con ánimo y alegría seguros a los marinos que a ella van, y a sus familias, que sienten con mayor y más hundida intensidad la Marina de guerra española que acuna a todos.

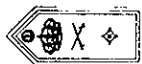


# TEMAS PROFESIONALES



## ATAQUE A TIERRA DESDE LA MAR

J. Ramón JÁUDENES AGACINO



A primera acción militar contra el terrorismo internacional en la guerra de Afganistán, un país en el interior de Asia sin salida al mar, fue el impresionante despliegue de buques de guerra efectuado por la coalición multinacional. Un cerco naval realizado desde el sur de las costas de Pakistán e Irán, en el océano Índico y mar Árabe, e incluso desde el Mediterráneo occidental.

El operativo naval estuvo formado por varios grupos de portaaviones con alas de aviación de combate embarcadas, grupos de portahelicópteros y buques de asalto anfibio con fuerzas especiales de desembarco, buques de superficie y submarinos lanzadores de misiles de crucero y de ataque a tierra, un grupo de medidas contra minas y numerosos buques de apoyo logístico. Inicialmente los componentes de este dispositivo naval fueron buques norteamericanos y británicos; posteriormente se unieron buques australianos, cana-



El portaaviones, símbolo del poder naval en su proyección a tierra.

dienses, italianos y franceses. España podría contribuir, como aportación naval, con unas fragatas, si así lo requiere la alianza internacional antiterrorista en nuevas operaciones.

En la primera fase de la campaña se lanzaron numerosos misiles de cruceiro Tomahawk por buques y submarinos americanos y británicos, guiados por sistemas de navegación inercial y de posicionamiento GPS, seguidos de ataques contra instalaciones de la defensa aérea afgana, centros de mando y campamentos de tropas —realizados por cazabombardeos con base en los portaaviones y bombarderos pesados con base en tierra,— con el fin de adquirir el dominio aéreo en la zona y la libertad de acción para futuras operaciones bélicas. En fases posteriores, la aviación embarcada y los bombarderos de largo alcance, desde la isla de Diego García y desde los mismos Estados Unidos, centraron sus ataques en objetivos tácticos apoyando a las fuerzas de la Alianza Norte de la oposición afgana en su avance por la conquista del país. Unidades especiales expedicionarias de *marines* desembarcaron mediante helicópteros para establecer una cabeza de puente y disponer de aeródromos para la llegada de nuevas fuerzas y comandos. Continuaron los exhaustivos bombardeos hasta que se alcanzaron por las fuerzas en tierra todos los objetivos militares propuestos y la rendición de Afganistán, con el derrocamiento del régimen proterrorista talibán.

Los grupos navales tienen gran capacidad de permanencia en la mar y la movilidad estratégica necesaria para trasladarse a otras zonas, en la posible extensión de operaciones con nuevos objetivos, según evolucione la situación antiterrorista. Las operaciones en la zona litoral, desde donde la fuerza naval puede lanzar su potencia militar sobre tierra, sólo es posible si se domina previamente todo el entorno marítimo y aéreo. La actuación de la Marina en la guerra de Afganistán ha demostrado una vez más la capacidad de reacción rápida, de concentración de fuerzas navales y de ataque a tierra desde la mar, aun contra países continentales.

### Desde las aguas verdes del litoral

En los últimos años las marinas aliadas, y especialmente la Marina de los Estados Unidos, han dado un cambio significativo en el enfoque de sus misiones de combate. Las operaciones navales se desplazan de las aguas azules de la mar abierta a las aguas verdes del litoral. Anteriormente, cuando la amenaza era principalmente la flota submarina rusa, se daba prioridad a las operaciones oceánicas, con un enfoque global no siempre fácil de percibir, mientras que en la actualidad se da primacía al apoyo naval de las operaciones en tierra, más evidentes, con un enfoque regional de desafío y oportunidad.

Las nuevas concepciones estratégicas derivadas de los cambios en el contexto de la política mundial han producido un fortalecimiento sustancial en la capacidad de ataque a tierra desde la mar. Ahora existen potentes aviones de combate y bombas guiadas de gran precisión, nuevos sistemas de misiles navales de ataque a tierra y misiles tácticos de crucero, helicópteros versátiles utilizados en todas sus modalidades, gran flexibilidad táctica de la Infantería de Marina y de las operaciones anfibas, desarrollo de sistemas de cañones de largo alcance y nuevas concepciones de buques orientados principalmente a la guerra en el litoral.



Misil de crucero lanzado desde buque.  
Elemento óptimo de ataque a tierra.

Aunque se controle el entorno naval de operaciones, los buques que operan en la peligrosa zona del litoral están siempre expuestos a ataques por sorpresa de lanchas rápidas misilísticas, submarinos, aviones y defensas móviles de misiles antibuque en la costa. Las operaciones de apoyo a tierra tienen su riesgo, es necesario no bajar la guardia y mantener una defensa antimisiles de vuelo rasante, antisubmarina y antiaérea. Las operaciones que se realizan en las regiones litorales son complejas y tienen una naturaleza conjunta, que implican actividades en tierra, mar y aire.

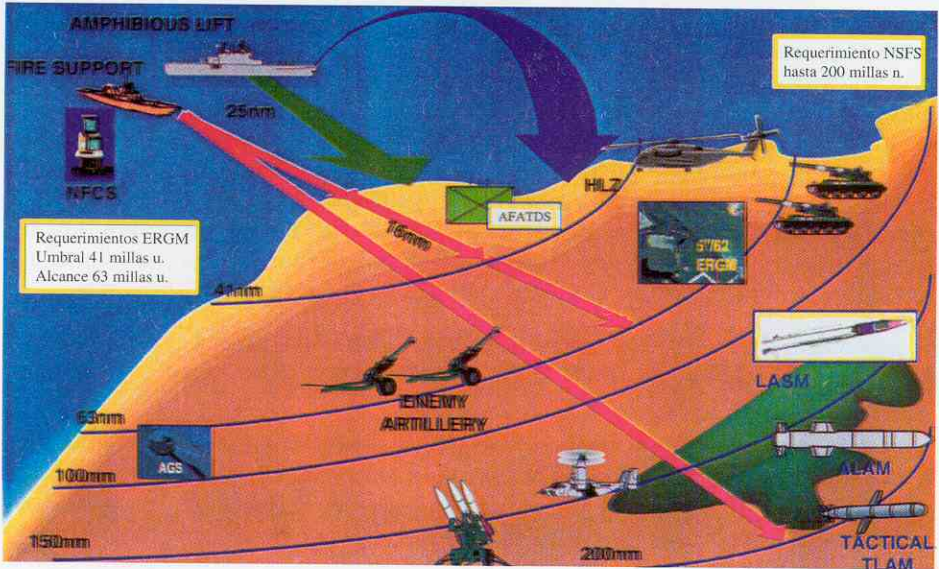
## El ataque a tierra

La Marina puede participar directamente en la defensa territorial e influir decisivamente en los eventos bélicos en tierra, que en los próximos años será realmente significativa. Hay tres maneras de proyectar el poder naval: una, con ataques estratégicos, que pretenden dañar o destruir la capacidad estratégica enemiga de hacer la guerra, sus blancos están normalmente dentro del territorio enemigo y fuertemente defendidos; otra, el ataque de interdicción, que pretende interrumpir, retrasar o destruir el potencial militar de una fuerza enemiga en tierra, dentro del alcance de los misiles tácticos, antes de que pueda ser empleada efectivamente contra fuerzas propias; y la tercera, el apoyo de fuego naval, que pretende dar el soporte táctico requerido por las fuerzas propias combatientes, dentro de una zona de operaciones en las proximidades de la costa.

En primer lugar hay que destacar la importante acción estratégica de disuasión que realizan los submarinos nucleares lanzadores de misiles, con su gran movilidad, ocultación y prolongada permanencia en la mar, una línea segura de respuesta nuclear que complementa a los misiles balísticos intercontinentales. Así como la nueva misión de la Marina con su participación en el escudo antimisiles balísticos, al dar una protección eficaz desde la mar a la defensa territorial de una nación, especialmente en su fase inicial ascendente del lanzamiento de misiles atacantes de destrucción masiva y de interceptación en su vuelo exoatmosférico.

Las marinas aliadas pueden desplegar grupos de combate de portaaviones y de asalto anfibio, capaces de responder rápidamente a grandes y pequeñas situaciones de crisis, conflictos limitados y a mayores eventos en teatros de guerra alejados. Cuando una fuerza naval se hace a la mar, con su capacidad de adaptación a situaciones cambiantes, no siempre se sabe dónde puede acabar actuando. Por su flexibilidad de empleo puede hacerlo donde más se requiera su intervención en cada momento de la situación estratégica.

A corto plazo, los cruceros, destructores y fragatas dispondrán de un potencial de ataque a tierra innovador, con cañones de gran ritmo de fuego sostenido, con proyectiles guiados de alcance extendido, así como con misiles contra



Requerimientos del apoyo de Fuego Naval de Superficie.

objetivos terrestres, para apoyo a la Infantería de Marina desembarcada y al Ejército de Tierra en operaciones conjuntas, en su enfrentamiento con fuerzas enemigas en tierra. La Marina sirve para más que para el transporte de tropas a escenarios lejanos de objetivos conquistables y sostenibles. Proporciona además una logística continuada, de realización más barata, más fluida y contundente que por tierra o aire, bien en operaciones expedicionarias conjuntas o para operaciones de apoyo a la paz y de ayuda humanitaria.

Los buques con sistemas de dirección de combate Aegis jugarán un importante papel en operaciones conjuntas, al proporcionar protección con la defensa de misiles balísticos de teatro, particularmente a las fuerzas que operan en áreas cercanas a la costa, en la mar y en tierra. En el futuro, los buques de guerra no solamente defenderán contra aviones y misiles balísticos atacantes en un teatro de operaciones amplio, sino que alcanzarán todo el campo de batalla terrestre, atacando blancos a elección y objetivos críticos o destruyendo columnas acorazadas, en apoyo a las fuerzas en tierra. Su capacidad y eficacia actual representa un avance revolucionario en las fuerzas navales, con la posibilidad de actuación incluso en escenarios y territorios interiores, muy tierra adentro.

Las operaciones anfibia tradicionales que tratan de ocupar, por ataque frontal, una costa hostil y sostener una cabeza de playa como parte esencial de la operación, para desde allí desarrollar posteriores operaciones en tierra, están bastante superadas. Se busca la idea de fuerza de maniobra con el

desembarco vertical desde la mar, incluso desde detrás del horizonte, que permita atacar al enemigo por sorpresa en puntos elegidos y ocupar áreas interiores críticas, y desde allí ocupar una cabeza de playa que permita el desembarco anfibio de fuerzas mayores.

La Armada española, por su parte, sigue las nuevas tendencias y, adaptándose a la nueva situación estratégica, ha unificado, con una síntesis adecuada a sus dimensiones, el grupo aeronaval y el grupo anfibio, creando el Grupo de Proyección de la Flota, para operaciones en el litoral. La Iniciativa Anfibia Europea permitirá a la Unión Europea disponer de medios militares anfibios importantes para operar en el marco estratégico que exija cada situación.

### Apoyo de fuego naval

El apoyo de fuego naval ha rejuvenecido con el creciente énfasis dado en los últimos años al ataque a tierra. A esta tendencia han contribuido diversos factores, como la mayor incidencia de conflictos regionales, el empleo de fuerzas expedicionarias y el apoyo efectivo a las operaciones en tierra. El Ejército de Tierra también ha aumentado su interés por los buques de apoyo, considerándolos como base móvil de fuego desde la mar, que hacen a las fuerzas terrestres más ligeras y más móviles en sus desplazamientos.

El Apoyo de Fuego Naval de Superficie (NSFS) consiste en la combinación de cañones, cohetes y misiles, con el suficiente alcance, precisión y letalidad para hacer frente a los requerimientos de apoyo en operaciones anfibia y batallas conjuntas en tierra. Sus objetivos son: proporcionar apoyo de fuego para el asalto anfibio, *raids* y retiradas; la destrucción de armas antibuque hostiles y sistemas de defensa aérea; perturbar los movimientos enemigos y principalmente retrasar o negar el refuerzo del enemigo en tierra. El fuego naval de apoyo tiene una influencia positiva en el campo de batalla, reduciendo el avance enemigo, el tiempo de los combates y las bajas propias.

Los requerimientos del cuerpo de *marines* norteamericano para el apoyo de fuego a la fuerza de desembarco se basan en los conceptos de maniobra operativa desde la mar (OMFTS) y en el de maniobra de buque a objetivo (STOM). Ellos marcan el alcance máximo de las armas de los buques en el ataque a tierra, hasta una zona de 200 millas. Los cañones de largo alcance y los misiles de ataque a tierra se complementan en apoyo de operaciones en profundidad.

El cañón de cinco pulgadas alargado de 62 calibres dispara munición guiada de alcance extendido (ERGM). Un proyectil asistido por cohete, como carga impulsora, que puede alcanzar los requerimientos de la doctrina anfibia de la Infantería de Marina norteamericana para el apoyo de fuego naval, comienza en un umbral de alcance de las armas de abordaje de 41 millas, hasta una distancia a objetivos tierra adentro de 63 millas náuticas. Dispone de una



submunición perforante y fragmentaria, con efectos contra corazas y antipersonal, respectivamente, que se desprende a una altitud de 250 a 400 metros y se dispersa sobre un área seleccionada en tierra de 20-100 metros. Tendrá una exactitud de 10-20 metros, gracias al sistema de navegación para el guiado en su vuelo de planeo. Prácticamente es como un misil disparado por cañón, en vez de propulsado por cohete.

Está en desarrollo el Sistema de Cañón Avanzado (AGS), de 155 mm, con caña moldeada, que tiene muy baja sección reflectora radar y firma de infrarrojos. Disparará una versión más avanzada del proyectil ERGM, de 8 pies de largo y mayor peso, a una distancia de 100 millas, con un ritmo de fuego de 12 salvas por minuto y una precisión de 5 a 10 metros. Su mayor cabeza de combate tiene doble poder letal y la efectividad de una batería de tres cañones corrientes para batir objetivos terrestres.

### Misiles de ataque a tierra

Como complemento del apoyo de fuego artillero, se han mejorado las prestaciones del misil Harpoon, instalado desde hace décadas en nuestros buques de guerra, con la nueva versión del Bloque II, capaz de ejecutar las dos misiones, la original antibuque en mar abierto y la de contra blancos costeros con un alcance de 60 millas. Utiliza la combinación de los sistemas de navegación inercial y GPS de guiado hacia el área del blanco, para hacer frente a las interferencias electrónicas. Tiene la información precargada de la zona geográfica para reducir la incertidumbre de localización del blanco y permite una mejor discriminación entre los buques y las islas u otras obstrucciones de tierra, así como las perturbaciones en la compleja zona litoral. Esta información se elude cuando se activa el radar buscador final sobre el blanco deseado. Para el ataque a blancos en tierra o en puerto, se dirige el misil hacia el blanco elegido como punto de impacto. Su carga de combate letal se emplea contra gran variedad de objetivos, como defensas costeras y antiaéreas, aviones posados en tierra, concentraciones de tropas, instalaciones militares e industriales o buques en puerto.

La Marina americana (por continuar sólo con la línea política decidida hace años por la Armada española de utilizar la tecnología norteamericana) sigue con el desarrollo del misil Standard para hacer frente a las nuevas amenazas y adaptarse a las situaciones emergentes de defensa aérea de la flota, misiles balísticos de teatro y misiles de ataque a tierra. Tiene en producción, para los buques *Aegis*, un misil supersónico, el Standard de Ataque a Tierra (LASM), de 150 millas de alcance, próximo a los requerimientos de la Infantería de Marina, que llenará el hueco entre la munición de alcance extendido y el misil de crucero. Este misil SM4 es un derivado del misil antiaéreo de la Marina, el SM2, con guía inercial y GPS y una cabeza de combate frag-

mentaria, que puede ser lanzado por el lanzador vertical de los buques, con un tiempo de vuelo de diez minutos a su máximo alcance. Utilizará el mismo sistema de control de fuego que los misiles de crucero. Después de su trayectoria inicial, el misil se aproxima al área del blanco con un descenso casi vertical, detonando la cabeza de combate a una altura predeterminada, y dispersando miles de fragmentos de acero a miles de pies por segundo con un diagrama letal. Hay en proyecto el desarrollo del misil Standard SM5, lanzable desde buques como interceptador para la defensa contra misiles de crucero y antibuque.

También existe el intento de desarrollar la nueva generación del futuro de los misiles navales, el Misil de Ataque a Tierra Avanzado (ALAM), supersónico, con un alcance de 200 millas, que abarque los requerimientos de apoyo de fuego de la fuerza de desembarco. Llevará también un sistema de navegación GPS/INS, guiado terminal y relocalización de blancos, con submunición anticoraza, que lo capacitan para ataques a carros de combate enemigos en movimiento, a unidades de lanzamiento de misiles y a objetivos bunkerizados.

El misil de crucero Tomahawk tiene demostrada su eficacia en el múltiple uso que se ha hecho de él en los últimos conflictos contra objetivos terrestres. Se ha convertido en un elemento óptimo en la proyección de fuerza sobre tierra. Efectúa su vuelo a baja cota guiado en su navegación hacia el objetivo por el Sistema de Posicionamiento Global, adaptándose al terreno con grandes probabilidades de supervivencia. Tiene un alcance mayor de 1.000 millas y una precisión de cinco metros. Existen dos tipos de misiles, el antibuque y el de ataque a tierra, con dos versiones: con cabeza convencional y con cabeza nuclear.

Además de los cañones de 5 pulgadas/62 calibres con ERGM y del AGS, y de los misiles LASM y ALAM, está en desarrollo una versión, de más bajo coste, del misil de crucero Tomahawk, llamado Tactoma, Misil Táctico de Ataque a Tierra (TLAM), lanzable desde buques de superficie o submarinos,

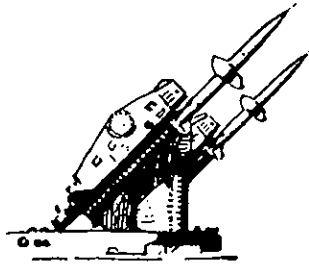


Cañón de largo alcance con munición ERGM.

con un alcance máximo de 1.500 millas y mayor flexibilidad de empleo en todas las condiciones ambientales electrónicas y de mal tiempo. Incluye la posibilidad de orbitar un par de horas sobre el área objetivo y ser capaz de responder a blancos emergentes. A medida que la situación de combate evoluciona, puede ser re- apuntado en vuelo contra nuevos objetivos.

El cambio de orientación estratégica, en la prioridad de las misiones de las marinas occidentales, se ha

producido cuando han cambiado las amenazas y se dispone previamente del control de la mar, para desde allí proyectar el poder naval y su influencia sobre tierra firme, con una capacidad de ataque que puede abarcar grandes superficies interiores de territorio. Hoy día, la Marina aporta, además, la defensa antimisiles de un teatro de operaciones amplio y su participación en el escudo antimisiles balísticos como brazo naval adjunto a la defensa territorial. Estas misiones marcan las tendencias estratégicas navales al inicio del presente siglo.



#### BIBLIOGRAFÍA

- GARCÍA, Dionisio: *Nueva diplomacia del misil de crucero Tomahawk*. REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre 1999.
- *El operativo naval en la operación LIBERTAD DURADERA*. REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre-enero 2002.
- JÁUDENES AGACINO, J. R.: *Defensa global de misiles navales*. REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre 2001.
- *De repente, dos buenos amigos*. ABC-Los Domingos, 11 de noviembre 2001.
- HEWISH M, y JANSSEN, J.: *Return of the big guns at sea*. Jane's International. Review. Abril 2000.
- URCELAY VERDUGO, J. L.: *La proyección del poder naval sobre tierra, prioridad en el siglo xxi*. REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 2000.
- Armed Forces Journal. *Fires from the sea*. Abril 2000.
- Surface Warfare. *Land attack warfare*. Mayo-junio 2000.



Castillo de la fragata francesa *Surcouf*. (Foto: L. Díaz-Bedia).

# NUEVOS TIEMPOS. CONSTATAR LO CLÁSICO ANTE NUEVOS Y VIEJOS PROBLEMAS

Fernando LISTA BLANCO



## El motivo de esta reflexión



ESPUÉS de haber vivido los primeros meses de la operación ENDURING FREEDOM (OEF) desde la privilegiada posición de la sede del USCENCOM, el Mando Central de los Estados Unidos, donde se dirigen las operaciones militares, me he preguntado: ¿Qué conclusiones podemos sacar en la fase en que nos encontramos sobre la actuación de las fuerzas en el teatro de Afganistán? ¿Podría servir para reflexionar sobre las capacidades que pueden ser más útiles en nuestras Fuerzas Armadas?

Sé que es pronto. Que no conviene precipitarse, porque todavía la campaña de Afganistán no está finalizada, y menos la OEF, donde España participa formando parte de la coalición.

No obstante conviene aventurarse, con todos los riesgos que ello implica.

Al regreso de Tampa, leí en un periódico, que un ex secretario de Estado adjunto de los Estados Unidos y presidente del prestigioso Instituto de Estudios Políticos en Washington, en una conferencia celebrada el 11 de febrero en Madrid, declaró que: «Si Europa hubiese tenido lista su Fuerza de Reacción Rápida, habría actuado con su Ejército en Afganistán». Me hizo pensar.

Pero, ¿quién pensaba este señor que había ganado la batalla contra el régimen talibán? ¿Es que había intervenido alguna Fuerza de Reacción Rápida y yo no me había dado cuenta?

Parecía una simple manifestación al gusto europeo, más política que otra cosa. Porque los Estados Unidos tienen «varias Fuerzas de Reacción Rápida» y, sin embargo, ¿qué fuerzas han intervenido en Afganistán?

Hay que aclarar que no es un ambicioso análisis geopolítico ni de alta estrategia lo que se intenta realizar; es una simple meditación sobre lo ocurrido en estos últimos cinco meses, para llegar al final a cómo se han utilizado las capacidades militares, que es lo que me interesa. Sin embargo, antes hay



El Gabinete de Crisis de Estados Unidos. (Foto: EFE. Revista Española de Defensa).

que analizar diversos aspectos y no centrarse exclusivamente en las operaciones. Se pretenden desgarnar, mediante estas reflexiones, los factores que han marcado el rumbo de estas operaciones y analizar la actuación de las Fuerzas Armadas de la coalición. Vamos, pues, a centrarnos en lo que aquí ha ocurrido.

### **Impacto mundial**

La población mundial, debido a que fue transmitido en directo por TV y repetido innumerables veces, quedó impactada, conmocionada, por los acontecimientos del 11 de septiembre.

Pero, el ataque había ocurrido en Nueva York y Washington D. C., en suelo continental de los Estados Unidos, por primera vez en la historia. En todo el mundo se opinaba, unos se lamentaban y otros incluso se alegraban. En los Estados Unidos se exigía sobre todo una reacción.

En ese ambiente, el USCENTCOM en Tampa se puso a trabajar vertiginosamente, pero partiendo de unos planes de contingencia ya elaborados en estos últimos tres años, para cumplimentar una misión.

Los medios de comunicación más moderados pedían una respuesta equilibrada, proporcionada y eficaz. No era una fácil papeleta, porque se sentía la presión de la opinión pública, la presión de la calle. Se iniciaron las acciones, tuvo lugar la intervención en Afganistán y continúa. Es sólo un paso ante la lucha contra el terrorismo internacional.

## Tiempos de guerra

*America at war*, así se considera el país. Está en guerra. Es el año 2002 y las relaciones internacionales y la forma de resolver los conflictos han evolucionado; no obstante, los Estados Unidos decidieron utilizar los poderes de la nación, y entre ellos sus capacidades militares, para resolver el problema planteado. No sólo las capacidades militares, sino éstas en conjunción y coordinadas con las otras capacidades de la nación, para cometer los menores errores posibles.

Se observaban grandes medidas de seguridad, en los recintos civiles y en los militares. Cualquier riesgo de atentado representaba una amenaza a considerar. Era impensable, hace poco, observar la máxima alerta en las bases dentro del territorio continental norteamericano.

En los Estados Unidos el liderazgo lo asume el presidente, con grandes poderes, apoyado por un equipo de colaboradores muy cercano. Las operaciones considero que se han ejecutado de manera y forma razonable, dentro de las muchas complicaciones y factores en juego, y creo que ha sido así porque la experiencia en política es un valor seguro, y tres puestos vitales de la organización norteamericana la tenían: vicepresidente, secretario de Estado y secretario de Defensa. Eran veteranos y los errores disminuyen porque no se repiten, aunque luego se cometen otros, nadie es infalible. Había que decidir qué capacidades eran las más adecuadas

Al redactar el qué/cómo/cuándo/dónde, en el cumplimiento de la misión que se elabora tras el concepto estratégico de la operación, se decide que hay que acabar con el terrorismo internacional, utilizando todos los recursos de la nación, en coalición, actuando tan pronto como sea posible y en Afganistán. Esto es sólo el principio de la OEF. Allí, un gobierno talibán da cobijo a la organización Al-Qaeda, a la que se responsabiliza de los ataques del 11 de septiembre.



El objetivo de la campaña contraterrorista iniciada presume una tarea a muy largo plazo si no cambian las condiciones y supuestos. Seguramente Afganistán no va a ser el último conflicto. El *homo sapiens* en su larga andadura, cuyo inicio todavía no se ha fijado con precisión y cuyo final es indeterminado, no promete cambiar su condición humana y temporal a corto plazo.

### **El enemigo no es clásico**

¿Contra quién se dirigen las operaciones? Afganistán tenía una entidad jurídica, un gobierno y relaciones diplomáticas con pocos, pero algunos países. Había problemas con Naciones Unidas, pero era un estado soberano, con unos grupos rebeldes enfrentados al gobierno y un país que soporta guerras desde hace más de 20 años.

El gobierno talibán conscientemente apoyaba, defendía, cobijaba a Ben Laden y tenía, por tanto, que hacer frente a las responsabilidades, que por sus acciones exigían los Estados Unidos.

Con este planteamiento básico se puso en marcha la OEF en su fase de Afganistán, que tiene un objetivo ambicioso de amplio espectro, ya que pretende combatir el terrorismo globalmente. Su primer objetivo estaba en tierras de Afganistán. No el pueblo afgano, sino el gobierno talibán, y Al-Qaeda, la organización terrorista que para muchos medios de comunicación se resume en Osama Ben Laden, de una manera un tanto simplista, pero que tiene mucho más alcance. Ben Laden es un líder de una gran personalidad e influencia ideológica, y la organización Al-Qaeda es una parte fundamental, de primera línea en el entramado antiterrorista, pero no la única. El problema es la conexión internacional, en el mundo árabe en concreto, de esta organización.

### **Factores que condicionan las operaciones**

Algunas de las lecciones aprendidas de conflictos anteriores, en especial en la guerra del Golfo, han sido de aplicación, aunque el enemigo y el escenario eran muy diferentes. Había que crear una coalición lo más sólida y amplia posible, el máximo número de países unidos contra el terrorismo internacional y, al mismo tiempo, actuar. El empleo de los medios militares va a un ritmo diferente al de las acciones políticas y está supeditado a ellas. El tiempo, como casi siempre, es un factor importante, vital a veces.

Representa también su papel la opinión pública, la presión por «hacer algo», pero por muchas ganas que se tengan de encontrar a los culpables y castigarlos, hay que seguir unas reglas. La experiencia aconseja prudencia y determinación.





Aparatos F/A-18 en la cubierta del portaaviones norteamericano *Carl Vinson*.  
(Foto: Revista de Aeronáutica y Astronáutica).

Hay que garantizar la llegada de la ayuda humanitaria a la población civil, evitar los daños colaterales en todas las acciones de combate, reducir al máximo las bajas propias. Distinguir entre talibán, Al-Qaeda y el Islam. Hay que aislar a los terroristas, a los verdaderos culpables, del resto.

No es una guerra contra los pueblos árabes, no es una guerra ni de religiones ni de culturas. Hay que buscar apoyos en la zona y en los países limítrofes en especial.

Las bases de apoyo, la logística, los países en la zona, son factores que hay que cuidar mucho; el teatro está muy lejos del territorio propio. Hay que herir las menores susceptibilidades posibles. La seguridad de las fuerzas propias es un punto vital a considerar en la toma de decisiones, porque las probables bajas tienen que ser mínimas.

Aunque los Estados Unidos puedan llevar la campaña ellos solos, no pueden permitírselo. Apelan al artículo 51 de la Carta de Naciones Unidas y logran una resolución del Consejo de Seguridad, porque han sido atacados y pretenden ejercer su derecho de autodefensa. También invocan el artículo V del Tratado de Washington.

Bilateralmente se explica a los países cuáles son las intenciones, mientras se obtiene toda la información posible. Las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos van preparándose para intervenir.

Dentro de los apoyos, Pakistán juega un papel fundamental por su situación. La Alianza del Norte también tiene una influencia muy importante para encon-

trar una alternativa de gobierno que sustituya al régimen talibán cuando se le derrote. Pero esto no significa que sea una fuerza política estable; aunque ya haya un gobierno diferente al talibán, Afganistán todavía no es un lugar seguro.

Las llamadas «agencias» complican mucho más el problema en el proceso interno de toma de decisiones dentro del ejecutivo norteamericano. Ya no es sólo una cuestión de los militares, hay muchos agentes involucrados: económicos, diplomáticos, de inteligencia, seguridad interna, todo el aparato del Estado. No sólo porque *America at war*, sino porque el enemigo es el terrorismo que se aprovecha de las debilidades del Estado, de los propios sistemas democráticos; trata de difuminarse y confundir y también sabe que se desarrolla en el siglo XXI, con los medios tecnológicos al alcance de muchos cuando hay dinero por medio.

### **Las operaciones. La acción directa**

La OEF es una operación de gran envergadura. El número de efectivos en el teatro de guerra ronda los 75.000 hombres. Los 17 países de la coalición en este teatro aportan unos 15.000 efectivos, pero sólo 12 naciones tienen personal desplegado en Afganistán (no incluyo la International Security and Assistance Force, ISAF, porque como se sabe no tiene nada que ver con la Operación ENDURING FREEDOM). Hay que enfatizar que de esos 15.000 efectivos de personal que proporciona la coalición, el 80 por 100 son del componente naval. Todo esto lo dirige el USCENTCOM, desde Tampa, donde trabajan más de 3.000 personas y más de 26 países están allí representados, en cifras que pueden aumentar según prosperan las contribuciones a la coalición.

La contribución de la coalición es muy apreciada y abarca muchos campos. Sin embargo, el peso de las operaciones de combate ha corrido a cargo de los Estados Unidos con el apoyo específico puntual de algunos países.

Pakistán ha ofrecido su colaboración, información y ha permitido las bases logísticas. Así han actuado otros países permitiendo sobrevuelos o el establecimiento de bases en su territorio. Todos los países que rodean Afganistán, Turkmenistán, Tayikistán, Kirgizistán, Uzbekistán, Kazakhistan, tras las intensas negociaciones llevadas a cabo, han apoyado de una u otra forma el desarrollo de las operaciones, excepto Irán.

No ha habido daños prácticamente en el desarrollo de los ataques colaterales. Ha sido una preocupación constante el conseguir los objetivos militares y no dañar a la población civil, no sólo no producir bajas entre los civiles, sino garantizar que la ayuda humanitaria llegase regularmente como un objetivo más.

El número de muertos en combate, aunque cualquier vida humana sea imposible de valorar, ha sido de menos de dos dígitos, aunque ha habido acci-

dentados provocados por errores humanos o condiciones meteorológicas adversas en complejas operaciones, muchas veces nocturnas o con visibilidad precaria.

## ¿Quién ha llevado el protagonismo en el campo de batalla?

Antes y durante el combate, desde luego, las fuerzas, medios y capacidades destinadas a obtener información y luego convertirla en inteligencia; la preparación del campo de batalla con medios aéreos de portaaviones y basados en tierra principalmente, unidos a los vehículos no tripulados y a la alta tecnología de los satélites; los lanzamientos de misiles de crucero desde buques y aviones, buscando objetivos militares muy específicos en las capacidades de ataque y defensa de los talibanes.

En el combate, en primer lugar, la aviación naval embarcada y, en menor medida, los aviones con base en tierra bombardean objetivos militares puntuales, con gran precisión, incluyendo los campos de entrenamiento de Al-Qaeda. Hay muy pocos daños colaterales.

Los portaaviones han demostrado su capacidad de combate para intervenir por fuera del mar territorial, una vez obtenido el dominio del mar, que ya poseían, y llegar a explotar al máximo su capacidad de ataque, que no es nada más que el comienzo de la proyección del poder naval. Pero también su versatilidad. No sólo los dos grupos de combate de la Marina norteamericana han intervenido constantemente con la variedad de aviones embarcados, sino que el *Kitty Hawk*, sin aviones, ha demostrado su versatilidad y utilidad al servir de plataforma de ataque, que eliminaba la necesidad de solicitar el permiso de los países fronterizos para realizar operaciones aéreas, principalmente con helicópteros.

Las unidades navales, los grupos de combate de portaaviones y las *task forces* anfibas cumplían todos los requisitos que el liderazgo político precisaba. Además, se complementaban ejerciendo el control del mar mediante una variedad de *maritime interception operations*, o *leadership interception operations* en busca de los líderes de Al-Qaeda o talibanes que pretendiesen escapar por la mar. Están allí, no hay que trasladarlos a ningún sitio, son prácticamente autosuficientes. No requieren permisos de entrar en países, no comprometen. Actúan desde aguas libres.

Ha sido una pura y brillante utilización de todas las capacidades de los portaaviones, del poder naval en su esencia. Al mismo tiempo las fuerzas de operaciones especiales han cumplido sus cometidos en unos escenarios donde resultan idóneas. Discreción, colaboración y apoyo a la Alianza del Norte. Mínimo desgaste en un terreno muy difícil. Tratamiento puntual de los objetivos y especialización en sus acciones. Mínima presencia, mínimo gasto y gran eficacia.

La Infantería de Marina llegó en su momento para realizar un asalto, preciso, controlado, desde fuera de las aguas territoriales de cualquier país limítrofe, en zona internacional, para realmente proyectar ese dominio y ese poder al objetivo ordenado.

Así de sencillo, porque he empleado poco espacio en escribirlo, y así de eficaz. Preparación y medios adecuados al servicio de un objetivo político apoyado por todo un congreso y como reacción ante un ataque.

Los países de la coalición han prestado un escaso apoyo en combate en acciones directas, pero su aportación en otros campos ha sido muy apreciada por los Estados Unidos.

Al hablar del uso de las capacidades militares, sé que hablamos de los Estados Unidos, pero el concepto, si no queremos perder el tren, es completamente extrapolable. Las enseñanzas no se aplican sólo a Afganistán, ya estaban apuntadas y sólo ha sido una constatación.

## Epílogo

Desde la caída del Muro (frase inevitable, pero que marca un principio y un fin) se revisaron las estrategias, los presupuestos, se pensó en reconfigurar las fuerzas, en adaptar y actualizar las capacidades militares: movilidad, flexibilidad, capacidad de despliegue, transporte estratégico, comunicaciones e inteligencia adecuada y, sobre todo, auténtica capacidad de proyección. Ésos son los requisitos.

La campaña global antiterrorismo requiere unas capacidades que los Estados Unidos tienen y que muchos países no tienen o las poseen en un nivel inadecuado, en especial la capacidad de proyección. No es una necesidad pasajera. No es sólo aplicable a la lucha contra el terrorismo. Es aplicable a las necesidades nacionales y de defensa colectiva por los compromisos adquiridos.

Las características innatas de las fuerzas embarcadas marítimas, navales y de Infantería de Marina, las hacen más actuales que nunca. No sólo nos sirven, sino que son necesarios en el mundo en que nos ha tocado vivir.

Siendo marino creo que tiene poco mérito afirmar esto, pero me creo en la obligación de decirlo. Como mi palabra tiene poca trascendencia, me quedaré con la frase que me contó un almirante muy querido y atribuida a Temístocles: «Tenemos tierra y patria si tenemos barcos en la mar» (e infantes de Marina, me atrevería a añadir).

# LA ODISEA CRETENSE DE LA FRAGATA *EXTREMADURA*

Enrique CUBEIRO CABELLO



## Sale el seis doble



ON las 2315 horas locales del día 1 de enero de 2002. El comandante de la fragata *Extremadura*, capitán de fragata Hernández Palacios, y su segundo (el que esto narra) están sentados en la oficina de máquinas enfrentándose a un difícil problema, casi de Estado Mayor: cómo vencer al dominó a los cabos primeros Fernández (alias «Juancho») y Gacio (alias «Chiqui»), que están resultando duros de roer.

La *Extremadura*, integrada en la STANAVFORLANT desde el 26 de agosto, patrulla un área al sur de las islas griegas Kárpatos y Rodas, tomando parte en la operación DIRECT ENDEAVOUR. Apenas hay tráfico y las condiciones meteorológicas, aunque no buenas, no son preocupantes. La voz del teniente de navío Juan Gamundi, comandante de la guardia en la mar en aquel instante, suena en la oficina a través del multicanal:

«Comandante, acabamos de recibir un aviso de que hay un buque hundiéndose, con doscientas cincuenta personas a bordo, en una posición que está a unas noventa millas de nosotros. Al parecer ya hay varios barcos en la zona.»

Aunque la partida se suspende, ninguno de los allí presentes imaginamos, ni de lejos, lo que aquel informe va a cambiar nuestras vidas en las horas siguientes. Tras contrastar la información recibida con Olimpia Radio, informamos a COMSTANAVFORLANT, que navega a bordo de la fragata holandesa *Jacob van Heemskerck* al SE de nuestra posición. El comodoro portugués nos ordena dirigirnos al lugar de la emergencia a máxima velocidad y asigna al BAC *Amsterdam*, con el que teníamos previsto realizar petroleo a la mañana siguiente, una zona cercana al siniestro. Durante la aproximación, se obtienen más datos a través del RRC de El Pireo y de los buques en la escena: el buque se encuentra sin capitán ni tripulación y permanecen en él unas 250 personas, probablemente inmigrantes ilegales. En la escena se encuentran tres buques (*Aspen*, *MSC Hilaria* y *Beagle*). El primero está ejerciendo funciones de *on scene commander* (OSC). Personal del *Beagle* ha logrado reparar uno de los motores y el mercante se dirige hacia la costa sur de Creta a cuatro nudos.



El *Aydin Kaptain* remolcado. Al fondo, la costa sur de Creta. (Foto: S. Vila Barrón).

A la llegada a la escena, a primeras horas de la madrugada del 2 de enero, el RRC nombra OSC al comandante de la *Extremadura* y transmite instrucciones según las cuales se ha de dar escolta al buque siniestrado hasta las aguas territoriales de Creta, donde la guardia costera griega se hará cargo del mercante.

La madrugada del 1 al 2 de enero se mantiene con viento frescachón y marejada. Permanecemos cerca del mercante, del cual tan sólo vemos una luz de tope intermitente. Durante la noche, nos sorprenden las maneras militares de los informes de situación que pasa el equipo de auxilio del *Beagle* a su buque madre por VHF IMM. Al amanecer, se descubre que el buque inglés es en realidad el *HMS Beagle*, un antiguo buque de salvamento transformado en buque oceanográfico al servicio de la Marina británica.

### El *Aydin Kaptain*

Con las primeras luces queda a la vista el mercante. Es muy pequeño, apenas 40 metros de eslora y no más de 300 toneladas, malamente pintado de color verde. Tiene el puente muy a proa y una rampa en la parte trasera. Navega dando grandes cabezadas y sus hélices quedan con frecuencia al aire.

Los preparativos para relevar al equipo de auxilio inglés se inician temprano. Se estudia la composición más adecuada del equipo de auxilio y se prepa-

ra el material que puede ser necesario. Alrededor de las 0800 del 2 de enero, barqueamos por *rhib* un equipo de trece hombres para relevar a los tres miembros del *HMS Beagle*, que han permanecido a bordo toda la noche y han hecho un excelente trabajo.

El equipo está compuesto por el alférez de navío Jesús González-Cela Franco (oficial de seguridad interior); el alférez de navío Antonio Díaz Rodríguez (oficial de maniobra); el teniente DUE Luis Cotarelo Martínez; los sargentos maquinistas José Maroño Blanco y Celso Paz Vázquez; los cabos primeros Jesús Romeu Teijeiro, Julio Lebrero Belizón; Manuel Sendón Prada, MQM; José Corujo Santana, MNM; Javier Argüero García, ASM, y Juan José Fernández González, ELM, y, además, los marineros Antonio Vigo Pita y Miguel Oliveira Sánchez. En su elección se ha tenido en cuenta no sólo su especialidad, sino también su capacidad física y, en algún caso, algo más. Todos los miembros del equipo están pertrechados con traje de frío y chaleco salvavidas y tres de ellos portan pistolas, pero no a la vista. Se ha decidido enviar a personal armado ante la posibilidad expresada por el *Beagle* de que los tripulantes del mercante puedan estar aún a bordo, camuflados entre los pasajeros.

Durante la aproximación al buque, algún componente del equipo logra distinguir su nombre, *Aydin Kaptain*, que se ha tratado de ocultar burdamente con algunos brochazos de pintura. Tras un complicado y peligroso embarque, el equipo procede a inspeccionar el pequeño buque. Se comprueba que carece del más básico material de seguridad interior y de salvamento, así como de ayudas a la navegación (radar, GPS o comunicaciones). Tan sólo uno de los motores está en servicio, prácticamente sin aceite, y el depósito de combustible está casi vacío. El buque presenta daños estructurales de cierta importancia: puntales doblados, una cuaderna fracturada y una pequeña vía de agua. Carece de compartimentación interna, con tan sólo un falso mamparo que separa la cámara de máquinas del compartimento donde se aloja la gran mayoría de los inmigrantes. Puntales cilíndricos, muchos de ellos deformados, apoyados directamente sobre el casco, soportan la cubierta principal. Parte de los escapes de los motores quedan dentro de la cámara de máquinas y pasan a la parte habitada. Carece de servo, lo que, sumado a la única propulsión del eje de estribor, hace muy difícil mantener un rumbo estable y exige un gran esfuerzo para manejar la caña. Por sus características (rampa a popa, cubierta corrida, puente a proa) se supone que su uso pasado fue el barqueo de vehículos en aguas interiores. Proa y popa están lastradas con varias decenas de sacos de arena amontonados sobre cubierta. La instalación eléctrica es un desastre. Todos los tendidos son volantes, con cables y conectores al aire sin el adecuado aislamiento.

Los desgraciados inmigrantes han de dormir sobre las mismas cuadernas, cubiertos por mantas, y las condiciones higiénicas, tras cuatro días de navegación, son lamentables. El buque no dispone más que de un retrete, que está

atascado, y carece de aseos y duchas. La intensidad del hedor es tal que el jefe del equipo de auxilio solicita el envío de mascarillas para evitar las náuseas que sufre el personal que realiza las rondas interiores. Por todas partes se amontonan basuras, excrementos y mantas sucísimas y empapadas. Apenas hay alimentos ni agua potable.

Se confirma la existencia de 254 personas a bordo, inmigrantes ilegales de muy diversa procedencia (principalmente Turquía, Pakistán, Kurdistán y Sierra Leona), que incluye más de treinta niños, algunos de muy corta edad, y un número similar de mujeres. Ningún inmigrante habla un inglés aceptable; no obstante, es posible conocer que el buque ha partido de un puerto turco, probablemente Antalya, en torno al 31 de diciembre con destino a Italia. Al parecer, cada inmigrante ha abonado alrededor de tres mil dólares por el viaje.

### Primeras acciones

A la vista del informe del equipo de auxilio exterior, se da prioridad al envío de garrafas de aceite y gasóleo para el motor, material de seguridad interior básico para taponar la pequeña vía de agua, así como mantas, agua potable, leche y comida para auxiliar a los inmigrantes. A bordo de la *Extremadura*, mientras tanto, se prepara la maniobra de remolque.

La llegada de los víveres provoca el desorden entre los inmigrantes y algunos hombres llegan a empujar a mujeres y niños durante el reparto. El equipo de auxilio está asombrado del éxito que tienen las ya legendarias magdalenas Zángano, permanentes compañeras de cuatro meses de desayunos y que parecen tener capacidad para reproducirse a bordo. Pronto se restablece el orden y se puede ver el agradecimiento en los rostros famélicos y cómo los niños devoran nuestras aborrecidas magdalenas muy contentos. A partir de ese momento, el equipo de auxilio se gana la confianza de los inmigrantes, que hacen todo lo que se les dice. Su mayor preocupación es conocer hacia dónde los llevamos; pero, ante la posibilidad de que puedan rebelarse al conocer que se dirigen a Creta, se les contesta siempre con evasivas.

Numerosos padres solicitan asistencia médica para sus hijos. Muchos tienen mal aspecto. El teniente Cotarelo examina los casos que parecen más preocupantes y pronto aprecia que su estado es consecuencia del agotamiento y el mareo. Un padre muestra al teniente un informe médico de su hija; tiene una seria enfermedad de corazón que limita su esperanza de vida. Le explica que hacen el viaje porque en Irak no la pueden operar, pero sí en Italia.

En aquellos momentos, la distancia a costa y la velocidad de avance sobre el fondo mantenida durante las horas precedentes hacen suponer que el equipo de auxilio habrá de permanecer a bordo entre cuatro y seis horas, hasta alcanzar las aguas territoriales de Creta y transferir el control del buque a los griegos. Alrededor de las diez de la mañana, una vez asegurado el buque, suministrada asis-





Equipo de auxilio exterior repartiendo alimentos. (Foto: J. González-Cela Franco).

tencia médica y transportado el material esencial, se reembarca a parte del equipo. Los alféreces de navío González-Cela y Díaz, el sargento maquinista Paz y los cabos primeros Sendón, Corujo, Argüero y Fernández quedan a bordo.

A medida que avanza la mañana, las condiciones meteorológicas comienzan a empeorar rápidamente. La propulsión del buque apenas puede hacer otra cosa que evitar que éste retroceda. El rumbo deseado, NNW, hace que la mar y viento del NNE entren por la amura de estribor, lo que sumado a la tendencia del buque a caer a babor, debido a la única propulsión del eje derecho, lo hacen ingobernable a ese rumbo. Ello obliga a navegar haciendo bordos, hacia el NE y el W, lo que reduce notablemente el avance efectivo hacia costa.

Pasadas las diez y media resulta evidente la imposibilidad de seguir acercándose a Creta (apenas a 30 millas), por lo que se inician los preparativos para el remolque del *Aydin Kaptain*. Se solicita al buque inglés *HMS Beagle* (similar en porte y estructura a un patrullero tipo *Serviola*) la posibilidad de ejecutarlo, a lo que el buque inglés accede inicialmente y solicita 45 minutos para preparar la maniobra. A las 1050 se enlaza con el RRC para informar de las intenciones de remolcar el mercante y se interesa la posibilidad de que la guardia costera griega salga de sus aguas territoriales para llevar a cabo el relevo en la escena durante horas diurnas.

Poco después, la situación da un giro. Por conversación telefónica de comandante a comandante, el *HMS Beagle* expresa sus reservas sobre la seguridad durante el remolque del mercante y requiere que se estudie la posibilidad de que sea la *Extremadura* la unidad remolcadora. A ello se responde que

tal posibilidad se ha contemplado, pero que se considera a su unidad mucho más idónea para tal operación por maniobrabilidad, tamaño y tipo de propulsión. Unos minutos más tarde, el *Beagle* comunica que considera peligroso el remolque dadas las condiciones en que se halla el mercante y el estado de la mar. A bordo se discute entonces la posibilidad de que sea la *Extremadura* quien remolque, pero la idea es desechada. El riesgo no está en dar la maniobra, sino en que el pequeño barco pueda zozobrar al ser remolcado por un barco de tanto desplazamiento y tan escasa agilidad.

## La evacuación

A 1135 la situación es la siguiente: no se considera viable el remolque, la previsión meteorológica anuncia empeoramiento en las horas siguientes, la distancia a costa no disminuye y los medios de salvamento disponibles son insuficientes. Ello sumado a la fragilidad del mercante y al elevado número de personas a bordo, nos lleva a solicitar al RRC el envío de helicópteros de salvamento para iniciar de inmediato la evacuación, y a COMSTANAVFORLANT el apoyo del *Amsterdam*, que dispone de cubierta de vuelo.

COMSTANAVFORLANT, que accede al requerimiento, solicita al comandante la obtención del compromiso de las autoridades griegas de que se harán cargo de cualquier inmigrante que sea recogido por unidades de la STANAVFORLANT. Unas minutos más tarde, el comandante de la guardia costera griega en persona, agradece efusivamente nuestro apoyo, confirma que las autoridades griegas se harán cargo de todo el personal que haya de ser evacuado a los buques en la escena y asegura que ese compromiso será comunicado de inmediato y de manera oficial a las autoridades OTAN.

En el puente no se para. A cada instante hay que tomar decisiones, adecuar las prioridades a los cambios de situación, organizar las actividades de todos los implicados y atender a las llamadas constantes que llegan del RRC, del equipo de auxilio, de la *rhib*, de los mercantes, del *Beagle*, de COMSTANAVFORLANT. A pesar de la presión, en ningún momento se pierde la calma.

A 1242, el RRC nos informa que tiene alistados dos helicópteros. Requerimos su envío inmediato para iniciar cuanto antes la evacuación de niños y mujeres. Entretanto, el BAC *Amsterdam* se incorpora al grupo.

En el *Aydin Kaptain*, el equipo de auxilio comienza los preparativos para el VERTREP: acordonamiento del área, establecimiento del orden para la evacuación y asignación de puestos. Incluso, con la ayuda de algunos inmigrantes, se realiza una limpieza del área marcada para la evacuación. Mientras llegan los helicópteros, se intenta formar una barrera para socalear al *Aydin*, colocando al *Amsterdam* y a la *Extremadura* cubriendo su amura de estribor, por donde entran mar y viento.

A las 1327, un helicóptero *Super Puma* llega a la escena. Las dificultades son tantas que el rescatador no alcanza la cubierta del *Aydin Kaptain* hasta las 1404. Una niña de dos meses y medio abre la evacuación. La niña pasa de manos de su asustada madre a las del alférez de navío González-Cela. Al entregar su frágil carga al rescatador, el joven oficial se da cuenta, por vez primera, que están haciendo algo importante.

Las siguientes evacuaciones de niños se hacen de tres en tres; el rescatador baja con una especie de canasta donde coloca a los niños y después se introduce él. Con este método, la labor del equipo de auxilio es fundamental, tanto a la hora de recoger al rescatador, que baja con un amplio movimiento pendular e indefenso para parar su caída, como para controlar la salida de la canasta con sus cuatro ocupantes dentro. Todos los padres quieren evacuar a sus hijos y no paran de insistir y presionar hasta que algún miembro del equipo los recoge.

El helicóptero tiene capacidad para transportar 15 personas, pero no puede tomar en la cubierta del *Amsterdam*, por lo que su ciclo requiere cerca de hora y media. Unos minutos más tarde llega a la escena un segundo helicóptero, un *Seahawk SH-70* de la Marina griega, con capacidad de toma en el BAC *Amsterdam*. Este helicóptero tiene mucha más facilidad para mantenerse en el sitio, pero carece de canasta, lo que obliga a izar de uno en uno, y su capacidad de transporte se reduce a cuatro-cinco personas por ciclo. A 1445 el primer helicóptero parte hacia tierra griega con doce niños, tres mujeres y un hombre herido a bordo. Dieciséis minutos más tarde, el *SH-70* evacúa cuatro niños, otra mujer y un hombre herido al *Amsterdam*. A 1528 pone a salvo a siete niños más.

Las condiciones de mar y viento continúan empeorando. A las 1600, las rachas de viento comienzan a superar los 40 nudos, lo que aumenta considerablemente la mar de viento y anula la posibilidad de usar las embarcaciones. El *Aydin* navega con amplios balances y cabezadas, dando fuertes pantocazos y recibiendo continuamente rocciones en cubierta. A bordo de la *Extremadura* se preparan a lo largo de todo el costado cabos salvavidas, se retira la maniobra de remolque y se alista la cubierta para VERTREP. La tensión se palpa en el



Teniente Cotarelo atendiendo a una niña de dos años. (Foto: J. González-Cela Franco).

ambiente al apreciarse que la posibilidad de hundimiento aumenta a cada minuto.

En tales circunstancias, la media de evacuaciones es inferior a diez personas/hora, por lo que se solicita del RCC de El Pireo el envío de más helicópteros y que las operaciones de evacuación por helicóptero continúen durante la noche. Ante la escasez de combustible en el *Aydin*, se solicita al *Amsterdam* el envío de garrafas de gasóleo mediante el *SH-70*, aprovechando los vuelos de regreso. A 1605, el *SH-70* pone en la cubierta del mercante 200 litros (el consumo por hora se estima en unos 60 litros/hora). El combustible debe de asegurar la propulsión del buque durante la noche con el objeto de, si no avanzar hacia costa, al menos mantener el buque proa la mar, ante el riesgo que para su seguridad puede suponer el quedar atravesado. También se envían linternas y baterías de repuesto. A 1605 el *SH-70* recoge cuatro niños más. Quedan por evacuar tan sólo cinco. En el vuelo de regreso, el helicóptero transporta 130 litros más de combustible.

## El accidente

A partir de las cuatro y media de la tarde, las rachas de viento comienzan a alcanzar los 50 nudos. Prácticamente finalizada la evacuación de niños, mujeres embarazadas y heridos, en el mercante se comienzan a vivir momentos de nerviosismo: hombres que fingen estar heridos o enfermos, mujeres que simulan embarazos y cada vez más personas que no respetan el cordón de seguridad.

A 1645 horas, los integrantes del equipo de auxilio que se encuentran en la cubierta del *Aydin Captain* centran sus esfuerzos en impedir que algunos inmigrantes, presas del pánico, penetren en el área acordonada para la evacuación. Del helicóptero está descendiendo el rescatador que, debido a la mar y el viento, efectúa un movimiento relativo pendular casi de banda a banda del mercante.

En uno de los bandazos, la rodilla del rescatador golpea en la nuca al cabo primero Juan José Fernández González, que se encuentra en la parte de estribor evitando la invasión de la zona acordonada por un grupo de nerviosos inmigrantes, por lo que no puede estar atento a la bajada del rescatador. El cabo primero siente un agudo dolor punzante en la zona cervical, se desploma sobre cubierta y, aunque permanece consciente, no es capaz de moverse y comienza a tiritar. El alférez de navío González-Cela, oficial más antiguo a bordo del *Aydin*, inmoviliza al herido y solicita el envío de una camilla rígida para su evacuación inmediata. Otro cabo primero se mantiene a su lado, hablándole todo el tiempo, para tranquilizarlo y evitar que se duerma. Por señas se indica al helicóptero que es necesaria la evacuación y que hace falta una camilla rígida.

La noticia del accidente nos encoge el corazón a los que estamos en el



(Foto: J. González-Cela Franco).

puente y añade un nuevo motivo de preocupación, que pasa a ser prioritario. De inmediato, se prepara la maniobra de VERTREP, se traslada la camilla rígida a toldilla y se avisa al *Amsterdam* del inminente traslado del herido.

A los pobres inmigrantes, como es lógico, les cae mientras tanto una bronca monumental. Se les hace ver que el accidente ha ocurrido por no cumplir las indicaciones. Se muestran tristes, con las cabezas bajas, y preocupados por el herido. A partir de ese momento son mucho más cooperativos y disciplinados.

El *Seahawk* toma en la cubierta del *Amsterdam* con los tres niños que ha recogido antes del accidente y se dirige de inmediato hacia la *Extremadura* para recoger la camilla. A 1708, el cabo primero Fernández González es izado al helicóptero y trasladado al buque holandés. Unos minutos más tarde regresa el *Super Puma*, pero tras ímprobos esfuerzos desiste de continuar con la evacuación y se dirige a tierra con los dos niños y una mujer que lleva a bordo. Lo intenta entonces el *SH-70*, pero la dificultad es enorme, incluso para el ágil helicóptero naval.

Poco después, llega del *Amsterdam* el resultado del reconocimiento médico del cabo primero Fernández: traumatismo craneo-encefálico y posible lesión cervical y, si bien descartan lesiones de gravedad, recomiendan su evacuación a tierra para observación. La noticia es recibida con enorme alivio, pues los

síntomas iniciales nos han hecho temer algo mucho peor. El buque holandés solicita aprovechar el viaje para evacuar a tierra a algunos de los inmigrantes recogidos que requieren especial asistencia.

A 1821, el *SH-70* confirma que tampoco es capaz de continuar con la evacuación. Ante esta situación, se decide que el helicóptero efectúe Vertrep en la *Extremadura* para recoger al alférez médico y útiles de primera necesidad para el accidentado y, a continuación, enviar el helicóptero al *Amsterdam* para evacuar a tierra al cabo primero, una mujer embarazada y cuatro personas más. Sin embargo, las condiciones meteorológicas y de luz obligan a abortar el VERTREP en la *Extremadura*, por lo que el helicóptero es dirigido al buque holandés.

A 1853, se reincorpora el *Super Puma* griego. Diez minutos más tarde, el *SH-70* despega del *Amsterdam* hacia Heraklion (Creta). Casi de inmediato, el RRC de El Pireo informa que un nuevo helicóptero se dirige a la zona para proseguir con el salvamento. Al conocer la noticia, el equipo a bordo del *Aydin* recomienda no continuar con los VERTREPs, dado el riesgo que supone en las condiciones meteorológicas y de visibilidad presentes, por lo que el helicóptero es devuelto a tierra. Se decide suspender las operaciones de vuelo hasta el alba. Tras más de cinco horas, sólo ha sido posible la evacuación de treinta y dos niños, cuatro mujeres y dos hombres heridos. Quedan aún doscientos dieciséis inmigrantes a bordo.

Alrededor de las ocho de la tarde, el helicóptero que traslada al cabo primero lesionado toma en Heraklion. Allí le esperan numerosos reporteros de medios de comunicación griegos, que llegan a entrevistarle. Tanto el comandante de la guardia costera griega como el agregado de Defensa en Atenas nos comunican que en el hospital confirman la ausencia de lesiones graves. La noticia es recibida con inmensa alegría a bordo y aún más, si cabe, en el *Aydin Kaptain*. En la fragata contemplamos, a través de una cadena de televisión cretense, las imágenes de la llegada a tierra del cabo primero Fernández y de algunos de los niños evacuados. La Virgen del Carmen empieza a echarnos una mano.

## **Incertidumbre**

Poco después de las nueve de la noche, solicitamos al RCC la preparación de material de salvamento para los inmigrantes, por si el barco se va a pique. El RRC responde que así lo hará e informa que cuatro helicópteros se hallan preparados para continuar la evacuación al alba. Media hora más tarde, el RCC de El Pireo comunica que el cabo primero Fernández González está en buenas condiciones y fuera de peligro, pero se le va a mantener hospitalizado bajo observación. Si todo evoluciona favorablemente, será dado de alta al día siguiente.

Mientras, olvidados los galones, los miembros del equipo se turnan en la tarea agotadora de llevar la caña. Todos los inmigrantes permanecen en el interior, exhaustos. Desde la fragata tratamos de animar a los seis miembros del equipo que permanecen a bordo del *Aydin*, intercambiando bromas por radio. Sorprende el buen humor del grupo que se halla reunido en el puente, aunque sus voces denotan un enorme agotamiento. En el puente, el comandante pregunta extrañado por el *pater*, pues hace mucho que no lo ha visto y echa en falta su sentido del humor en aquellos momentos. Le contestamos que no sabemos. Más tarde descubrimos que el buen *pater* (Miguel Melguizo), llevaba horas oficiándose misas a sí mismo, rezando por todos los que estaban en peligro.

El RCC de El Pireo, que antes ha solicitado nuestra conformidad, emite sin cesar *Maydays* con la posición del siniestro y solicita la presencia de buques con capacidad de remolque.

A medida que avanza la noche, el viento, que se ha mantenido por encima de los 35 nudos durante varias horas, comienza a amainar. A la una de la madrugada, a la vista de la mejoría, se inician los preparativos para nuevos barqueos. Al conocerse a bordo que se va a relevar al equipo, aparecen voluntarios por todas partes. Tras un difícil trabajo de selección, se designa a los componentes del equipo de relevo, se preparan petacas de combustible y bolsas impermeables que contienen mantas, comida, agua y leche. A las dos de la mañana se inicia el barqueo del segundo equipo de auxilio exterior.

Durante unos treinta minutos, que son aprovechados para barqueo de material, se efectúa el relevo. Cinco de los seis integrantes del primer grupo regresan a bordo con una sola idea en la cabeza: una ducha caliente. Su llegada es muy emotiva. El comandante abraza emocionado a aquella gente que vuelve agotada, sucia, empapada y aterida de frío, que ha pasado por momentos muy difíciles y que tan buen papel ha realizado. A ninguno nos extraña, pues todos conocemos su pasión por la aventura, que el cabo primero Javier Argüero, integrante del equipo inicial, solicite (y obtenga) permiso para continuar en el *Aydin Kaptain*.

El segundo equipo lo integran el teniente de navío Juan Gamundi Fernández, el alférez de navío Ángel Faraldo Criado, el sargento de máquinas Roberto Frieiro Piñeiro, los cabos primeros Miján Villasánchez, Jordi Álvarez García, Benito Rodiño Besada, Javier Argüero García (que reengancha) y el cabo MNM Luis Gutarra Díaz. La *rhíb* realiza viajes continuos, transportando garrafas de combustible, víveres, mantas y otro material accesorio que iba siendo solicitado por el equipo. La pericia de sus dotaciones queda bien demostrada. Ahora las intenciones son preparar el *Aydin* para continuar la evacuación mediante helicópteros y embarcaciones en cuanto las condiciones de luz lo permitan y, si es posible, intentar la maniobra de remolque. A bordo de la fragata nos preparamos para acoger entre 30 y 50 inmigrantes.



*Super Puma realizando VERTREP en la tarde del 12 de enero.  
(Foto: Gabinete Fotográfico Extremadura).*

## El desenlace

La *rhíb* se iza a bordo poco después de las cuatro, tras más de dos horas de barqueos. Ha trasladado al mercante más de una tonelada de material desde el inicio de la operación de salvamento, algo en lo que también tiene mucho que ver el excelente trabajo de la gente de aprovisionamiento. Casi al mismo tiempo, el RRC informa de su intención de intentar el remolque a primeras horas de la mañana por medio de un arrastrero que se aproxima a la escena. En los minutos siguientes, el equipo de auxilio se dedica a estudiar la maniobra y a investigar si a bordo se dispone de todo el material necesario.

Alrededor de las cinco y cuarto de la mañana, llega a la escena el arrastrero griego *Antonios*, que se ofrece para intentar el remolque. Tras grandes dificultades, que incluyen una colisión, afortunadamente sin consecuencias, y el esfuerzo de los integrantes del equipo de auxilio, se consigue cobrar la estacha de remolque y hacerla firme. Tras ir incrementando poco a poco la velocidad, al amanecer el tándem navega ya a siete nudos rumbo al puerto de Ierapetra. La mar ha mejorado mucho y el cielo está despejado. Ya en aguas territoriales griegas, sobre las ocho de la mañana, se incorpora al grupo la fragata griega *Hydra*, que es nombrada OSC por el RRC.



Provisto de cámaras de vídeo y fotográfica digital, aprovecho uno de los barqueos de la *rhib* para unirme al equipo de auxilio. Finalizada la tensión, es el momento de conseguir documentos gráficos en el interior del *Aydin*, algo que horas antes habría parecido una frivolidad. La maniobra de embarcar no es fácil ni en horas diurnas y con marejadilla, por lo que puedo imaginar las dificultades y sustos que horas antes habrá pasado nuestra gente.

El teniente de navío Juan Gamundi me guía en el recorrido por el barco. Me asombra el hacinamiento de gente y la suciedad. Por toda la cubierta hay mantas tiradas convertidas en una especie de pasta mugrienta, cartones, trozos de poliuretano, envoltorios, óxido por todas partes. El interior es aún peor. Una plancha separa malamente la parte habitada de la cámara de máquinas. No existe ni un falso suelo. Todo está lleno de charcos de agua parduzca, mantas desechas y residuos de todo tipo. Sobre ese suelo la noche anterior durmieron doscientas personas exhaustas, ateridas y asustadas. Me muestran el agujero taponado y los puntales deformados. El olor a humanidad es insoportable. Gamundi me abre la puerta del único retrete del barco. «Mejor no mires», me dice, pero cometo el error de mirar. Hay un par de alojamientos bajo el puente que ocupan sobre todo mujeres. Dentro de lo que cabe no están mal. Al menos no dan tanto asco. Serán los alojamientos de primera clase.

El puente tiene tres escasos metros cuadrados. No tiene radar, ni equipo de navegación, ni comunicaciones. De la existencia pasada de algún equipo sólo queda la evidencia de algunos cables y conectores al aire. Cuando llego, el cabo primero Javier Argüero está en la caña. Lleva a bordo más de veinticuatro horas y sigue tan pancho.

Con la nevada costa cretense a la vista, los inmigrantes comienzan a salir a cubierta. A pesar de la suciedad reinante, aprecio que llevan ropas de calidad y que están muy preocupados por mejorar su aspecto exterior. Aparecen las primeras sonrisas. El calorcillo del sol parece devolverles el ánimo. Cuando la *Extremadura* pasa a nuestro lado, con aires españoles sonando en la megafonía y una enorme bandera de España (n.º 1) ondeando al viento, todos sonrían y saludan y algunos hasta ensayan unos pasos de baile. Comienzan a sucederse los olés y las ovaciones. A pesar de la euforia, intentamos permanecer fríos y desconfiados, observando a los grupos de gente, por si la tripulación, que suponemos camuflada entre la masa, intenta alguna acción desesperada. La fragata griega *Hydra*, que parece celosa de los gestos de agradecimiento de los inmigrantes hacia la *Extremadura*, se coloca a muy corta distancia por la banda de babor, llenando el ambiente de músicas tradicionales griegas.

Por fin llega la guardia costera helena. Una patrullera se nos abarboa al costado de estribor y saltan abordo quince hombres. En apenas tres minutos está hecho el relevo. Los griegos parecen deseosos de tomar el control. El *Amsterdam*, mientras tanto, llega a Ierapetra con diecisiete niños y dos mujeres a bordo.

Nuestra *rhib* se abar loa con maestría y comenzamos a abandonar el *Aydin*. Me corresponde el honor de ser el último en desembarcar. Después de casi dos días unidos a la suerte de aquellas gentes, me parece que no podemos irnos sin más, así que me vuelvo hacia los más de doscientos pares de ojos que me contemplan y me despido con un «buena suerte». Una ovación cerrada nos acompaña mientras nos dirigimos hacia la *Extremadura*, que navega en paralelo, muy cerca. Sentimos cierta amargura mientras nos alejamos. Están vivos, pero ahora han de enfrentarse a un futuro muy incierto.

Poco después, otro guardacostas griego trae al cabo primero Juan José Fernández que, ahora es buen momento para decirlo, era el cabo primero «Juancho» que ponía en aprietos al dominó a sus comandante y segundo al principio de esta historia. A su llegada a la *Extremadura*, adornado con un vistoso collarín, es recibido como un héroe. A partir de ese momento, se suceden los mensajes de felicitación. Transcribo el remitido por CINCSOUTH:

«Mi más sincera felicitación y admiración para Vd. y su dotación por una labor soberbia realizada en las más adversas condiciones. Vuestra actuación está en línea con las mejores tradiciones de la OTAN. Combatiendo contra fuertes vientos y dura mar, habéis evitado con éxito una situación que sin duda podría haber llevado a la trágica pérdida de las vidas de aquellos que se han visto atrapados en una inesperada y angustiada situación. El valor y pericia demostrados por todos los implicados han sido ejemplares. Especialmente elogiable ha sido la actuación de aquellos que abordaron el buque siniestrado y recuperaron y mantuvieron su capacidad de propulsión y gobierno y aliviaron a las personas a bordo. De nuevo, mis felicitaciones por un trabajo bien hecho. Podéis estar orgullosos de la manera soberbia en la cual representáis a vuestra nación y a la OTAN.»

Horas más tarde, petroleamos con el gemelo de nuestro querido *Patiño*. La mar está en calma y luce un sol espléndido. El comandante abre un sobre que le envía el comandante holandés. Contiene unos dibujos. Los han hecho los niños recogidos a bordo del *Amsterdam*. En algunos se ve nuestra fragata. Muchos han sido los BRAVO ZULU en las últimas horas, pero ninguno nos emociona tanto como esos simples trazos de unos niños que jamás, como nosotros, olvidarán lo que pasamos juntos aquel enero al sur de Creta.



# AYDIN KAPTAIN

Antonio HERNÁNDEZ PALACIOS  
Comandante de la fragata *Extremadura*



OS 218 miembros de la dotación de la fragata *Extremadura* acababan de pasar la nochevieja navegando en pleno mar Egeo, donde habían llevado a cabo un cometido algo diferente, que había roto la rutina de las labores de vigilancia marítima emprendidas por la STANAVFORLANT en el Mediterráneo oriental.

El paseo había durado tres días, entre la ida y la vuelta, y les había llevado desde la zona habitual de patrulla, en las proximidades de la isla de Rodas, hasta los accesos de Dardanelos. El contacto de interés que habían estado siguiendo hasta allí había tratado de despistarles por todos los medios posibles; sin embargo, sólo consiguió servirles de improvisada guía a través de aquel escenario de tan espectacular belleza.

En sus denodados esfuerzos por «escaquearse» había seguido una derrota sinuosa, enhebrada en todos los estrechos que encontró en su camino, barajando con saña isla tras isla. Es de suponer que aquel iluso capitán miraría por encima de su hombro después de pasar cada uno de aquellos recovecos, esperando haber perdido por fin de vista a aquel maldito *foxtrot seventifav*.

Mal se podía imaginar él que aquellos españolitos que llevaba clavados en su estela desde hacía tantas horas cruzan con toda naturalidad algo muy parecido al ojo de una aguja cada vez que tienen que entrar o salir de su base, y que, además, estaban empezando a tomarle hasta cariño, porque gracias a él tenían la oportunidad de darse un inesperado garbeo por aquel inmenso decorado de tragedia griega.

Aquella aguerrida gente de mar llevaba ya más de cuatro meses de comisión a sus espaldas. Habían salido de «ferrolíño» el 26 de agosto, aunque habían vuelto por allí a finales de septiembre. Lo del 11 de ese mes les había cogido con el paso cambiado, y en vez de volver a casa el 12 de diciembre, como estaba previsto, habían recibido una propina de casi mes y medio, incluidas las navidades.

La verdad es que al principio les sentó bastante mal; pero, de todas formas, ¡quién iba a tener ganas de volver a Ferrol dejando la misión a medias y a otro haciendo tu trabajo! Y, en fin, allí habían pasado la nochevieja, en el quinto infierno, con el barco en la mar, a dos vigilancias, en medio de una operación real, cada uno con su latita de doce uvas bien peladitas al lado de la consola, esperando la medianoche.



Fragata *Extremadura*. (Foto: L. Díaz-Bedia).

Después de haber celebrado la nochebuena en Creta no era muy apetecible pasar así semejante fecha; pero, a pesar de todo, derrochando buen humor e imaginación, lograron darle al cambio de año el realce que merece, sin desatender la tarea que tenían entre manos.

Por supuesto que hubo hasta 12 campanadas en una improvisada «puerta del Sol», filmadas por la única cadena de televisión disponible, «Teledura» (la televisión de la fragata *Extremadura*), y amenizadas, cómo no, por una pareja de presentadores tan improvisada como ocurrente.

Aunque el día 1 de enero ya habían retomado las labores de vigilancia, esa tarde había sido muy tranquila porque el tráfico mercante no era muy intenso. Nada hacía presagiar a aquella gente que un nombre como el que encabeza estas líneas, que bien pudiera servir para titular una película de aventuras al más puro estilo Sandokán, empezaría a formar parte de sus vidas en muy pocas horas.

Como por arte de magia, en un abrir y cerrar de ojos, pasaron de protagonizar un crucero de placer por las islas del mar Egeo a una escena que debe tener mucha similitud con el infierno; porque, la visión de aquellos 254 seres indefensos, de aquellos pobres niños, abandonados a su suerte, hambrientos y sedientos, postrados por el agotamiento encima de la propia inmundicia, empapados, ateridos de frío y aterrorizados, siniestros viajeros en un vehículo roto incapaz de darles cobijo, era algo realmente dantesco.

Mucho se ha escrito sobre lo que hizo o dejó de hacer la *Extremadura*; pero, es de suponer que cualquiera que hubiera tenido similares medios y preparación habría hecho lo mismo que ellos; o, por lo menos, lo habría intentado. Además, ¿acaso se podía hacer otra cosa excepto volver cínicamente la cabeza, con cualquier excusa, y pasarle la pelota a cualquier despistado?; convendrán conmigo que ése no es precisamente nuestro estilo.

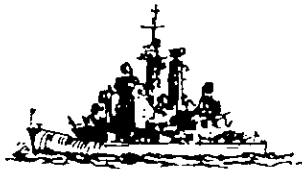
Aunque el análisis de la operación de rescate está prácticamente agotado en sus aspectos, digamos, profesionales, quizá sea posible hacer todavía una última reflexión surgida de la paradoja en la que se debate desde siempre el ser humano: cómo es posible que los canallas que dejaron abandonados en medio de la mar a 254 seres humanos sean de la misma especie que los hombres y mujeres de la *Extremadura* que se jugaron la vida.

Lejos de entrar en disquisiciones metafísicas, lo que más nos conviene, sin ninguna duda, es felicitarnos por contar en nuestras filas con gentes como las que ese día, armadas únicamente con su valor, generosidad, pericia y sentido del deber, dieron la talla de forma tan extraordinaria.

Igual que le tocó a ellos podría haberle tocado a otros cualesquiera, y lo habrían hecho igual de bien; son, simplemente, españoles corrientes, la mayoría de ellos muy jóvenes y algunos con escasa experiencia, pero que se sienten orgullosos de formar parte de un gran equipo y creen en la utilidad de lo que hacen; podrías cruzarte con ellos veinte veces por los pasillos del barco sin siquiera percatarte de que debajo de la marinera ocultan un corazón enorme.

A lo mejor por eso, en el informe diario rendido por la *Extremadura*, el día 3 de enero de 2002, se puede leer lo siguiente: «Ayer, unos cuantos miembros de mi dotación, escogidos más o menos al azar, arriesgaron sus vidas para ayudar a salvar a 32 niños y dos centenares de adultos que ni siquiera conocían. Para relevarlos esta madrugada el segundo lo tuvo muy difícil para poder elegir entre tantos voluntarios. De momento seguiré siendo optimista».

Yo, por mi parte, sólo les puedo decir que mandar una fragata llena de gente como Alejandro, Almudena, Andrés, Ángel, Antonio, Benito, Carolina, Celso, David, Javier, Jesús, Jesús Manuel, Jordi, Jose, José, José Antonio, Juan, Juan Carlos, Juancho, Julio, Luis, Miguel y Roberto, es... pan comido.





Agrupación francesa de buques escuela abandonando el puerto de Sevilla.  
(Foto: J. María Saura).



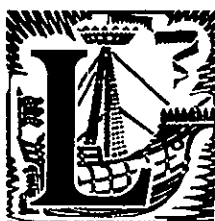
# HISTORIAS DE LA MAR

## EL CRUCERO *REINA MERCEDES*

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ



### Introducción



LEVO muchos años recolectando información escrita, documentos y artículos de coleccionistas sobre la guerra de Cuba, y más en particular sobre los acontecimientos que ocurrieron en Santiago, tanto en la mar como en tierra. Mi afición por estos temas es muy temprana, puesto que la memoria de los sucesos siempre ha estado muy viva en mi familia, ya que mi bisabuelo, el condestable de 2.<sup>a</sup> Rosendo Escrigas Marco, murió en aquellas jornadas.

Desde esta temprana edad he intentado reconstruir los sucesos, y una pequeña parte del trabajo la traigo a estas páginas.

Durante la guerra de Cuba, Rosendo, mi bisabuelo, tuvo que cumplir el turno establecido para ocupar destinos en ultramar, y embarcó en el cañonero *Pizarro*, con el que efectuó la travesía de Glasgow al apostadero de La Habana. En julio de 1896 pasó destinado al crucero *Reina Mercedes*, desembarcando en febrero de 1898. Durante su permanencia a bordo, le fueron concedidas



Rosendo Escrigas, condestable de la dotación del crucero. (Foto: colección del autor).

en el *Reina Mercedes*, luchando en las trincheras de la Socapa. Falleció el 14 de agosto de 1898, en el Hospital Militar de Santiago, en la sala de Marina, víctima de las heridas gangrenadas recibidas en la defensa de Santiago de Cuba, según la versión familiar constatada por el Boletín del Condestable de 1898.

Con este trabajo intento recordar a todos los que, como mi bisabuelo, allí murieron defendiendo a España, y en especial mantener viva la memoria que sus familiares guardan de ellos. He intentado recopilar la tradición oral de familias ferrolanas y relacionadas con la Armada, cuyos antepasados participaron en tan aciagas jornadas o que allí perdieron la vida. Son pocos los descendientes que quedan con la memoria viva, y en breve plazo de tiempo ésta, si no se recoge de alguna forma, acabará perdiéndose.

He fijado mi atención en este crucero porque fue donde murió mi bisabuelo, y el único que permaneció en activo hasta finales de la década de los 50, aunque sirviendo en este caso a la Marina norteamericana. También porque los avatares de este buque son mucho menos conocidos que los de los buques de la escuadra de Cervera, quizá porque no pudo luchar en la mar, navegando, pero sí fue un duro enemigo para los americanos, tanto desde su fondeadero como desde tierra, donde su dotación mostró que la Armada española estaba dispuesta a luchar con tal de salvar este trozo de tierra tan querido que era España.

Por supuesto, no es un trabajo completo, debido a la innumerable cantidad de acciones que se llevaron a cabo en Santiago en 1898, no todas ellas suficientemente documentadas, pero es un comienzo para futuros trabajos de mayor envergadura.

dos cruces del Mérito Militar con distintivo rojo, pensionadas, y una del Mérito Naval con distintivo rojo, también pensionada, por haberse distinguido en las acciones de Banes y Maraví. Al desembarcar del *Reina Mercedes* pasó destinado al crucero *Magallanes*, que se encontraba en La Habana sin poder navegar al comenzar la guerra con los Estados Unidos. Por ello, fue comisionado al transporte militarizado de la Trasatlántica *Méjico*, para trasladar torpedos utilizados en la defensa de los puertos. Participó en la colocación de los artefactos en Guantánamo y el día 23 de mayo de 1898, pasó otra vez a servir



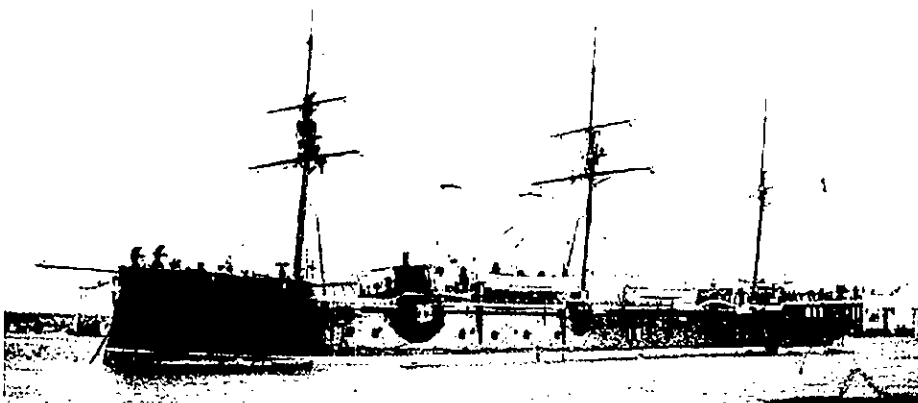
## El crucero

Nació el crucero por el Plan Naval de Pavía de 1877-79 junto a sus gemelos el *Alfonso XII* y el *Reina María Cristina* (1), debido a el proyecto de Tomás Tallerie. Construido en Cartagena, se le puso la quilla en el año 1881 y se botó el 12 de septiembre de 1887, siendo el primer buque de metal, de algún porte, construido en estos talleres (2). Ya nació anticuado debido al retraso con que se efectuaron las obras, y hubo que esperar a 1890 para ser entregado a la Armada. No sólo la falta de protección, sino su escasa velocidad, su complicada arboladura, y su mala maniobrabilidad le quitaron valor como crucero. Ya en real decreto de 29 de noviembre de 1890 se estudia la posibilidad de utilizarlo como buque logístico.

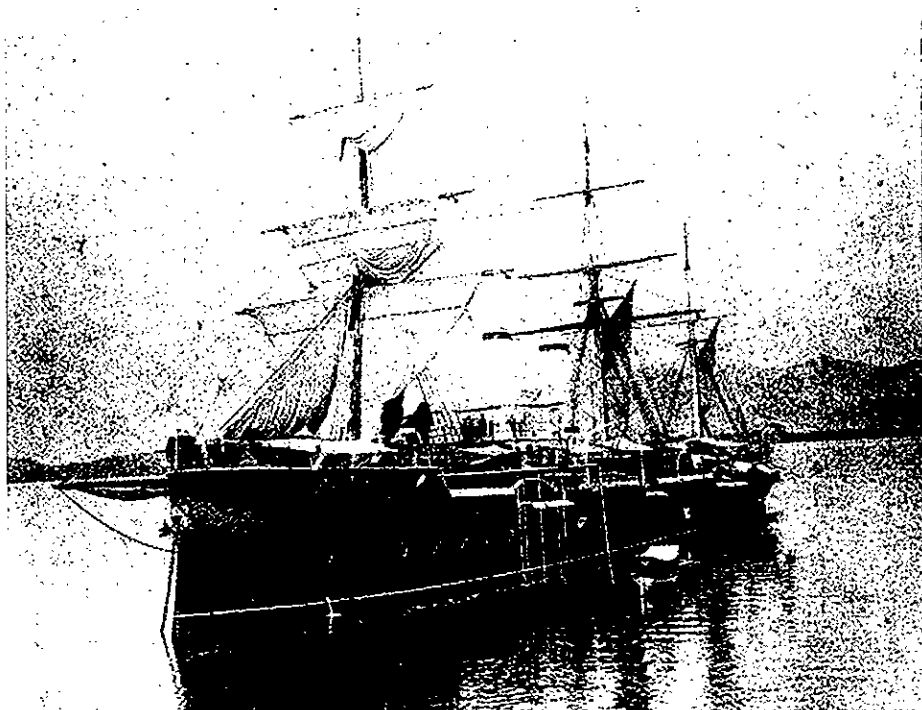
Bustamante, en 1888, en su libro *Apuntes sobre el material de Marina*, decía:

«Los cruceros del nuevo tipo *Reina Mercedes* no merecen el nombre de buques de guerra, y los más pequeños del tipo *Ulloa*, ni siquiera el de buenos barcos. Los avisos *General Lezo* son aún peores. Sería muy de desear que no se invirtiese un céntimo nunca en material por el estilo... y si en caso de guerra su misión ha de ser la de huir o esconderse en un puerto, más valiera, para bien de España y honra de su Marina, que nunca se hubieran construido.»

Tenía un desplazamiento (3) de 3.090 t, con una eslora de 84 m, una manga de 13 m y un puntal de 9,5 m para un calado de 6,70 m. Su velocidad teórica era de 15 nudos, con una autonomía de 4.000 millas. Su propulsión constaba de 10 calderas de vapor con una máquina capaz de dar hasta 4.100 Cv y tenía un velamen de 1.725 m<sup>2</sup>. En cuanto al armamento, contaba



El crucero fondeado antes de partir para tierras antillanas. (Foto: archivo EMA).



El *Reina Mercedes* fondeado antes de salir para las Antillas. (Internet).

con 6 piezas Hontoria de 16 cm, 3 de 57 mm., 2 de 42 mm. Nordenfelt, 6 revólveres Hotchkiss, 3 ametralladoras y 5 tubos lanzatorpedos. No tenía ningún tipo de protección y la dotación era de 380 hombres.

En 1890 participó en la botadura del *Infanta María Teresa*. Cooperó en las operaciones militares de Melilla en 1893. En octubre de este año, y tras bombardear la costa de las Chafarinas, se dirigió a Bremen para embarcar 10.000 fusiles Mauser y un millón de cartuchos. En 1895 lo encontramos ya en Cuba, donde permaneció el resto de sus días. El 12 de febrero de 1895, y llevando guardias marinas a bordo, entró en la capital de Martinica procedente de La Habana, con objeto de carenar el 26 en un dique de Port De France. Tras finalizar la reparación, repostó carbón de los depósitos de la Trasatlántica y regresó a La Habana.

En 1897 se llevaron a cabo una serie de medidas a bordo, organizadas por el entonces comandante el capitán de navío Arturo Perea y Oría, para luchar con las enfermedades de los climas tropicales, y por Real Orden de 27 de abril de 1897 se hizo la medida extensiva a todos los buques del apostadero debido al buen resultado obtenido.



Oficiales del *Reina Mercedes* en 1898. (Foto: colección del autor).

Entre el 26 de abril y el 27 de mayo de ese mismo año participó el crucero con una columna de desembarco en la acción del puerto de Banes, estando al mando el comandante general del apostadero. Participaban también el *Galicia*, *Nueva España*, *Magallanes*, *Vasco Núñez de Balboa* y *Ligera*. La acción se llevó a cabo con fuerzas del Ejército de Tierra al mando del general Helgin. Se capturaron 10 embarcaciones y se tomaron 48 fusiles, 10 ametralladoras y 59 prisioneros, auxiliando la dotación a los ingenieros militares en la construcción de un nuevo fortín.

La última acción de guerra que he podido recoger en la mar tuvo lugar en junio de 1897 contra el buque americano *Valencia*, en las proximidades de Guantánamo y dentro de aguas jurisdiccionales españolas (4).

## Los sucesos de 1898

Aunque no es el objeto de este artículo, puede servir para presentar los sucesos que ocurrieron en Santiago. Simplemente recordar algunos datos que precipitaron la guerra y la situación de las dos escuadras presentes en las Antillas, la de Cervera y la de Manterola.

Tras la pérdida del *Maine*, por la presión de la prensa de su país y ciertos sectores de la política, el presidente norteamericano Mac Kinley y el pueblo americano declaran la guerra a España el día 21 de abril de 1898.

Por supuesto, Santiago no estaba pensado en convertirse en centro de gravedad de la guerra en detrimento de La Habana, y por tanto sus infraestructuras, aprovisionamiento y mantenimiento no eran capaces de soportar, no sólo la entrada de la escuadra de Cervera, sino todo el peso de la guerra en tierra.

El estado de las unidades que se encontraban en Cuba queda reflejado en el telegrama del almirante Manterola, comandante general del apostadero de La Habana, en el mensaje al ministro de Marina el día 10 de abril de 1898 (5):

«Contestando comunicación muy reservada de V. E. recibida por correo 4 del corriente, manifiesto que de los 61 buques que componen esta escuadra, 32 son lanchas, poco útiles aun para la policía de las costas, referida sólo a las expediciones filibusteras. Los dos cruceros de primera están completamente inútiles: *Alfonso XI*, sin movimientos propios, *Mercedes*, de sus diez calderas, siete inútiles y tres poco menos. *Ensenada*, *I. Isabel* y *Venadito* sólo este último navega, los otros no pueden moverse en un mes; *Magallanes* tampoco puede encender. Los cañoneros-torpederos, convertidos en cruceros para lo que no fueron construidos, han perdido su marcha que constituye su principal defensa. Transporte *Legazpi* anda siete millas, de los cañoneritos de Inglaterra, creo excusado decir nada a V. E.»

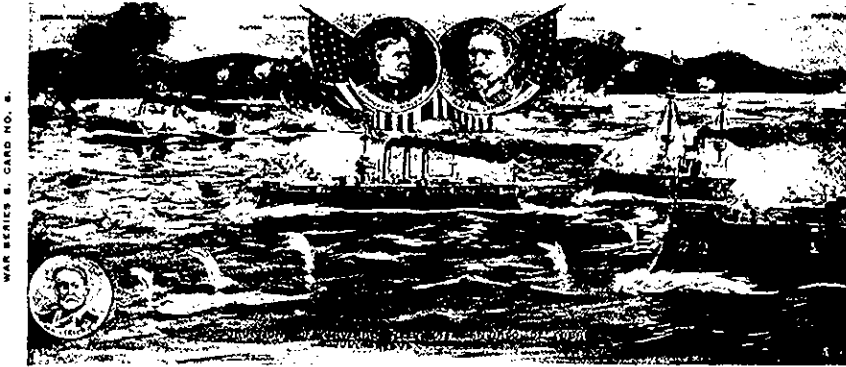
Pero la penuria no era sólo en buques. La falta de artillería en las fortificaciones de tierra se ve reflejada en este comunicado del almirante Manterola al ministro del día 30 de abril:

«No pudiendo navegar por inutilidad de sus calderas *Alfonso XII* y *Reina Mercedes* y solicitado por el General en Jefe, se han entregado a las baterías de esta capital seis cañones de 16 cm del primero y en Santiago de Cuba cuatro de 16 cm y cuatro de 37 mm, servidos todos por Marina.»

El día 19 de mayo entró la escuadra del almirante Cervera en Santiago, procedente de Curaçao, lo que empeoró aún más la situación de Santiago. El día 27 de mayo comenzó el bloqueo marítimo propiamente dicho, y el 21 de junio por la noche desembarcaron los primeros americanos en punta Berracos (6).

Los males del apostadero, como vemos, eran muchos y se vieron agravados con la llegada de la escuadra de Cervera, ya que a la falta de medios para carbonear que había en Santiago hubo que añadir la falta de raciones, lo cual hizo la situación crítica.

Tras analizar brevemente la situación en Cuba, intentaré particularizar los hechos del *Reina Mercedes* y a su dotación. Así las cosas, y como hemos visto anteriormente, debido al mal estado de las calderas, siete de diez inoperativas, el *Reina Mercedes* no pudo salir para La Habana como el resto de unidades mayores de la escuadra de Manterola. Su dotación se encontraba notablemente mermada por el número de enfermos y cumplidos sin relevo, aunque fue



Postal americana que muestra la salida de la escuadra española de Santiago.  
(Foto: colección del autor).

reforzada en algún momento por personal procedente del vapor *Méjico* allí destacado para traer los torpedos utilizados en el puerto de Guantánamo.

El día 23 de marzo (7) quedó el buque amarrado a La Socapa, echando abajo vergas, calando masteleros, y blindando la amura de estribor, que era la que daba frente a la boca, con las cadenas de la primera y cuarta anclas para dar resguardo a la cámara de torpedos. El día 26 de marzo y por orden superior se pararon las reformas y se fondcó en bahía, regresando a los pocos días a La Socapa de nuevo, comenzando otra vez las reformas mencionadas.

El día 7 de mayo se comenzaron a desmontar cuatro de los cañones Hontoria de 16 cm bajo la supervisión del contraamaestre Antonio Rodríguez Díaz. Para ello se utilizó una cabria, subiéndose dos a La Socapa ayudados por 50 marineros de la dotación y 40 hombres de la guerrilla del capitán Mateu. Un cañón quedó listo para hacer fuego el día 18 de mayo y el otro el día 28. El tercero quedó montado en punta Gorda el día 2 de junio y el cuarto el día 17. Esta última pieza la montó el contraamaestre Ricardo Rodríguez Paz, por haber resultado herido el otro contraamaestre en el bombardeo del día 6 de junio.

La batería de La Socapa la mandaba el alférez de navío Nárdiz, auxiliado por el alférez de navío Fernández Piña. Las de punta Gorda estaban mandadas por el alférez de navío Bruquetas. También se montó en la parte baja de La Socapa, en la parte occidental del cañón de entrada en el puerto, un cañón Nordenfelt de 57 mm, cuatro revólveres Hotchkiss de 37 mm pertenecientes al crucero y una ametralladora Nordenfelt de 25 mm que pertenecía a las defensas antisubmarinas, todos ellos mandados por el teniente de navío Camino.

Severo Gómez, en su obra *La Guerra Hispanoamericana. Santiago de Cuba* (8), recoge la forma en que se montaron los cañones:

«Los cañones Hontoria procedían del *Reina Mercedes* y estaban montados en cureñas Vavaseur de giro central. La batería se hallaba 400 metros al oeste de la entrada, a 45 metros de cota, sobre la meseta de la loma de La Socapa. Ocupaban los cañones Hontoria el ala derecha, detrás de un parapeto de sacos de cemento de 5 m de espesor y 0,90 m de altura.

A 20 m detrás de los cañones, había una barraca de planchas de hierro ondulado, la cual servía de almacén de municiones.»

Los botes del buque efectuaron innumerables servicios. De los de vapor, uno estaba asignado a la comandancia de Marina, y con el otro y los de remos se transportaron heridos, se colocaron torpedos y se remolcaron infinidad de lanchones. El día 2 de junio embarcó en el *Reina Mercedes* el general Paredes, segundo jefe de la escuadra.

El día 3 de junio, a las tres y media de la madrugada, se escuchó fuego de cañón hacia la boca del puerto. Un buque mercante, el *Merrimac*, se había acercado mucho a la boca, por lo cual las baterías habían abierto fuego.

Poco después estaba por la proa del *Reina Mercedes*, que le hizo fuego de cañón y torpedos. A las cuatro y veinte cesó el fuego. A las cuatro y media se supo que el buque se había ido a pique en el cañón de entrada cerca de punta Soldado pero sin obstruir el canal. Posteriormente se volvió a escuchar ruido de cañón, que cesó a las seis.

A las cinco y media, el comandante de Marina comunicó que el *Merrimac*, buque mercante de la Marina estadounidense, había intentado forzar el puerto y había sido echado a pique por los cañones del *Reina Mercedes* y los de tiro rápido de la batería baja de La Socapa. Además del fuego de cañón, el *Plutón* había disparado dos torpedos y el crucero otros dos, sin, en principio, alcanzarle. De los torpedos fijos se habían disparado dos de la primera línea y uno de la segunda.

Un oficial americano, teniente de navío Hobson, junto a siete marineros de la dotación del dicho mercante habían sido hechos prisioneros y se habían trasladado al *Reina Mercedes* por orden del almirante Cervera, para ser interrogados por un oficial español. El trato recibido por los prisioneros americanos fue exquisito, como atestigua el propio oficial americano en su obra *The sinking of the Merrimac* (9). Al día siguiente los prisioneros fueron trasladados al Morro para después acabar en el cuartel Reina Mercedes.

El almirante Cervera comunicó al ministro lo sucedido en los siguientes términos:

«Esta madrugada un acorazado y un vapor mercante intentaron forzar el puerto. Los cazatorpederos y exploradores que estaban en la boca, rompieron el fuego, siguiendo *Reina Mercedes* y las baterías que con la artillería de aquel buque hay montada en La Socapa. Vapor mercante echado a pique; acorazado rechazado. Han sido cogidos prisioneros un teniente de navío y siete marine-

ros. Nosotros sin novedad por fuego enemigo y con algunas averías en las instalaciones de los cañones de 75 de los cazatorpederos.»

El día 6 de junio a las ocho y media de la mañana, diez buques americanos en dos divisiones abrieron fuego sobre el Morro y Aguadores, la primera división, y sobre La Socapa, la segunda. El fuego fue violento por parte de los americanos. A las dos de la tarde llegó al muelle real un bote del *Reina Mercedes* remolcado por el de vapor, mandando por el teniente de navío Ozámiz, con tres marineros heridos de gravedad. Por este oficial se supo que un oficial y cinco marineros fallecieron, y habían sido heridos el alférez de navío Molins, el contramaestre Antonio Rodríguez Díaz y varios marineros. El capitán de navío Concas llegó a afirmar que se habían disparado por parte de los americanos hasta unos 8.000 proyectiles.



Cañón González Hontoria de 16 cm del *Reina Mercedes*. (Foto: colección del autor).

Los americanos debían de conocer perfectamente la situación del buque, como lo demuestra que a pesar de estar el buque tras La Socapa le cayeron 35 granadas entre cubierta y arboladura, que le produjeron dos incendios. Precisamente al estar intentando apagar el mayor de ellos una granada alcanzó la pierna derecha y la mano del segundo comandante, capitán de fragata Emilio Acosta y Eyermann, que a pesar de ello continuó con la extinción hasta que falleció media hora más tarde. Su cuerpo y el de los cinco marineros se depositaron en la playa de La Socapa y se cubrieron con la bandera nacional. Fue nombrado entonces segundo comandante del crucero el comandante del *Méjico*, teniente de navío de primera Durán. El día 7 de junio a las nueve y media comenzó el duelo por el capitán de fragata Acosta, siendo presidido por los generales Cervera, Toral y Rubín, y en el que a pesar de la lluvia acudió numeroso personal civil y militar. Le hicieron los honores de ordenanza el primer batallón de voluntarios con la música del regimiento de Cuba.

El almirante Cervera mandó el mismo día 6 un mensaje al ministro de Marina contándole los sucesos acaecidos, y que dice:

«Escuadra enemiga, fuerte de diez buques, ha bombardeado este puerto durante tres horas, siendo contestada por las baterías boca del puerto, entre las que figuran los cañones del *Reina Mercedes* y cinco marineros más; heridos, alférez de navío Molins y once marineros más y cinco contusos. Ejército ha tenido un muerto; heridos un coronel de Artillería, cuatro oficiales y diecisiete de tropa. Ignoramos pérdidas del enemigo. *Reina Mercedes* ha sufrido mucho;

«Escuadra enemiga, fuerte de diez buques, ha bombardeado este puerto durante tres horas, siendo contestada por las baterías boca del puerto, entre las que figuran los cañones del *Reina Mercedes* y cinco marineros más; heridos, alférez de navío Molins y once marineros más y cinco contusos. Ejército ha tenido un muerto; heridos un coronel de Artillería, cuatro oficiales y diecisiete de tropa. Ignoramos pérdidas del enemigo. *Reina Mercedes* ha sufrido mucho;



Segundo comandante del crucero, capitán de fragata Emilio Acosta Eyer mann, muerto durante un ataque americano. (Foto: colección del autor).

Vizcaya recibió dos proyectiles; *Furor* un proyectil en la carbonera sin avería seria. En las obras de defensa desperfectos sin importancia militar. Después la escuadra enemiga cañoneó otros puntos de la costa.»

El día 14 de junio a la una y cuarto, el enemigo abrió fuego sobre el Morro y La Socapa, que fue contestado. Fueron heridos leves el alférez de navío Nárdiz y dos marineros.

El día 16, a las seis menos cuarto, la escuadra americana rompe fuego. Dispararon sobre el Morro y La Socapa, donde murieron dos marineros y resultaron heridos el alférez de navío Bruquetas, por segunda vez, y cuatro marineros, quedando uno de los cañones Hontoria sin poder disparar hasta la noche debido a los escombros. A las nueve menos cuarto llegaron al muelle Real los heridos, uno de ellos grave, que fueron conducidos al hospital militar.

El día 21 el crucero *Reina Mercedes* levantó fondeo y fue trasladado a bahía al oeste de la capitanía de puerto, desembarcando el general Paredes.

El día 22 (10) y en vista del intento de desembarco enemigo, se formaron las primeras compañías de la escuadra, con 130 hombres cada una, al mando de los terceros comandantes de los cruceros, siendo colocadas dos en San Miguel de Paredes para vigilar la parte oeste, una en La Socapa para reforzar aquel punto y otra en Las Cruces para auxiliar al personal de la batería de el Morro.

Ese mismo día por la noche desembarcaron las segundas compañías, con gente además del *Reina Mercedes* y los *destroyers*, reuniendo un total de 450 hombres que a las órdenes del jefe de Estado Mayor de la escuadra, capitán de navío Bustamante, ocupando al día siguiente la línea entre Dos Caminos del Cobre hasta la plaza de toros en la parte SSO del recinto.

El día 25 de junio el *Vesubius* arrojó dos bombas de dinamita, hiriendo una de ellas a tres marineros del crucero.

El día 1 de julio participaron nuestras dotaciones en los combates que se sucedieron, destacando en el de las Lomas de San Juan, en donde de los cuarenta marineros que había del *Reina Mercedes* sólo se salvaron diez,



batiéndose contra el enemigo como verdaderos héroes, resultando los otros treinta muertos o gravemente heridos.

El 2 de julio se mandó reembarcar a la fuerza ante una hipotética salida de nuestra escuadra, aunque después no se produjo. La línea de trincheras que ocupaban nuestros marineros fue reforzada con la columna del coronel Aldea, del batallón de Asia, que se replegó desde la costa hasta la ciudad. A las once se produjeron cuatro heridos más en La Socapa. Una granada que cayó en un montaje Hontoria lo inutilizó totalmente, matando a tres e hiriendo a seis de los sirvientes. Entre los heridos estaba el alférez de navío Fernández Piña que mandaba la batería. Este mismo día el crucero enmendó fondeadero, acercándose lo más posible al fondo de la bahía con objeto de hacer fuego sobre Loma Quintero para contener al enemigo.

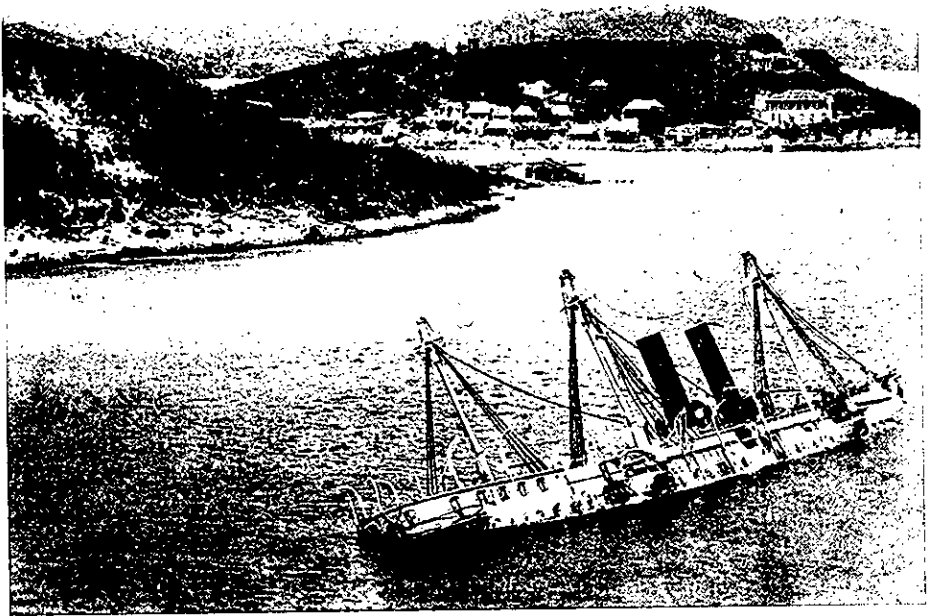
Los sucesos del día 3 de julio son más que conocidos. Desde la cubierta del crucero se vio salir a nuestra escuadra rumbo a su fin. Tras el desastre, parte de los naufragos pasaron al *Reina Mercedes*, que actuó como improvisado buque hospital. El alférez de navío Nárdiz, acompañado de diez marineros, del práctico López y del teniente de navío de primera Müller, intentaron rescatar naufragos desde un bote del crucero, pero, a pesar de un extenso recorrido por la costa no recogieron a ninguno. Los naufragos que llegaron de la escuadra fueron los tenientes de navío Bustamante y Caballero, un guardia marina y 153 individuos de clase y marinería (11).

A las ocho de la noche del día 4, debido a la poca utilidad militar del crucero, a que se habían levantado seis torpedos Bustamante de las defensas submarinas por la salida de la escuadra, y al temor de que fuese apresado por el enemigo, se puso el *Reina Mercedes* en movimiento para hundirlo e intentar obstruir la salida de la bahía de Santiago. El comandante de Marina, de acuerdo con el general Toral, decidió que se echara a pique al *Reina Mercedes* en la parte angosta de la canal de entrada. Apresuradamente se transbordó a los heridos y enfermos de la escuadra al *Méjico*, se sacaron los papeles reservados y las libretas, las armas portátiles y lo más imprescindible del buque, y a las ocho de la noche se puso a andar el crucero con el comandante, el alférez de navío Nárdiz, algunos maquinistas y marineros y los prácticos Apolonio Núñez y Miguel López.

A las once y media de la noche los americanos rompieron fuego sobre el crucero. El buque fue echado a pique donde se había previsto, pero faltó una codera al impactar un proyectil americano sobre ella, lo que hizo que el buque no quedase atravesado a la canal. El sacrificio fue inútil, ya que no se bloqueó el puerto de forma definitiva, y el crucero fue recuperado por los americanos.

El día 13, el teniente de navío de 1.ª Müller visitó los restos del crucero, encontrándolo completamente dentro del agua el costado de Br. Velaba la cubierta superior y en la chimenea se observaban tres impactos de proyectiles.

Aquí finaliza la historia de nuestro buque bajo bandera española. El *Reina Mercedes* murió, pero para acabar con él tuvieron que luchar mucho los



El crucero en su intento de cerrar la canal de entrada a la bahía. (Foto: colección del autor).

americanos. Su dotación participó en la defensa de la entrada de Santiago, en la colocación de los cañones de La Socapa y punta Gorda, y sirviendo todos ellos. En tierra estuvo en La Socapa y en las Lomas de San Juan, portándose como héroes, y sirvió el buque como hospital de heridos. Su último destino no pudo llegar a cumplirlo por auténtica desdicha, al no bloquear el puerto. Lo que en un principio se pensó sería inútil para la lucha, se convirtió en un auténtico baluarte de la defensa de Santiago.

Parte de la dotación que quedaba, al mando del teniente de navío de 1.<sup>a</sup> García Durán, pasó a defender las trincheras de La Socapa, y otra parte, al mando del capitán de Infantería de Marina Luis Martínez Batanero, defendió una trinchera hasta la capitulación, el 17 de julio (12).

### La vida americana del crucero

Los americanos comienzan pronto la obra de salvamento del crucero. A partir del 2 de enero de 1899 se comenzó la construcción de un *coferdamm* de madera que ocupaba el combés, y el buque fue reflotado el 4 de marzo después de tres meses de trabajos efectuados por la empresa Merrit & Chapman. Se

reparó de fortuna e instaló un sistema de achique y se recorrieron las máquinas y servo, se hizo el buque estanco y se reparó el casco para ser trasladado a las instalaciones de la Marina en Norfolk.

El 25 de agosto de 1900 llegaba a Portsmouth (13), y pasó a ser un buque escuela de navegación de la Marina norteamericana. Para ello se le quitaron las calderas antiguas y montaron cuatro procedentes del crucero *Raleigh*, y fue quitada toda la madera excepto la de la cámara de popa.

El 10 de diciembre de 1902 quedó clasificado como *receiving ship*, y en 1905, pintado de blanco y sin palos, quedó como pontón de depósito de botes, residencia y lugar de festejos y homenajes, cerca del USS *Constellation* (14).

En 1912 pasó a la Escuela Naval de Annapolis y sustituyó al USS *Harford*, buque insignia del almirante de origen español Farragut. En 1920 se le designó como *IX-25* y continuó en la Escuela Naval.

Este mismo año, la dotación del acorazado *Alfonso XIII* visitó Annapolis, y la bandera española volvió a ondear en el crucero, como símbolo de buena voluntad entre los dos países. Hasta 1940 sirvió como buque cuartel, para castigar a los alumnos, y posteriormente como buque residencia de la dotación de la escuela y de su comandante. Sufrió obras en los años 1916, 1927, 1932, 1939 y 1952. En 1957 fue decretada su baja tras los trabajos de nuestro embajador, Areilza, y del agregado naval, almirante González López. A ellos les fueron entregados los últimos recuerdos de nuestro crucero, entre ellos la campana, que hoy está en el Viso del Marqués. En el Real Club Náutico de Santander existe la sección de uno de los palos, regalada por los guardias marinas americanos en una visita efectuada a la ciudad, y en el Musco Naval de Cartagena una cinta de lepanto del buque. Fue desguazado en 1958 y quedó como última muestra a flote de lo que en Santiago sucedió.

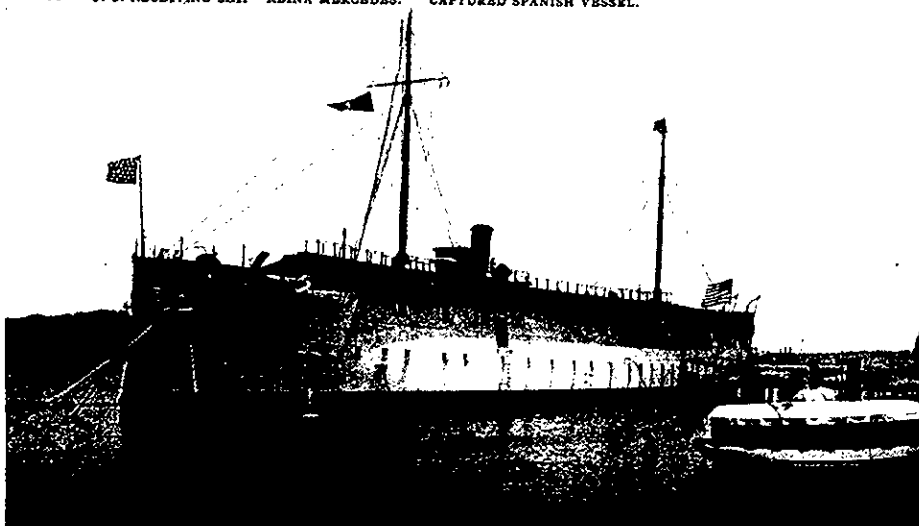
## Su dotación

Los hechos que he relatado creo que cuentan por sí solos el esfuerzo efectuado por todos los miembros de la disminuida dotación del buque. Dotación que se vio reforzada por personal del vapor *Méjico*, el 23 de mayo, y de la escuadra de Cervera el día 28. He intentado reconstruir toda la dotación, tarea más que complicada debido a los embarcos y desembarcos producidos durante el bloqueo, pero a estas páginas traeré los que, de alguna manera, más se destacaron durante estas jornadas.

Pude realizar el seguimiento de estos hombres gracias a que en el archivo de la Zona Marítima del Cantábrico se encuentra el «libro matriz» (15) del crucero, desembarcado de forma apresurada el día 4 de julio.

La relación de las bajas ocurridas en La Socapa, el Morro, punta Gorda y en el propio buque, aunque no exhaustiva, da una muestra del heroísmo de estos hombres (16):

1308 - U. S. RECEIVING SHIP "REINA MERCEDES," CAPTURED SPANISH VESSEL.



El crucero en su época de buque escuela. (Foto: colección del autor).

Capitán de fragata Emilio Acosta y Eyermann, muerto.  
Cabo de mar de 1.<sup>a</sup> Jesualdo Díaz, muerto.  
Marinero de 1.<sup>a</sup> Domingo Hermida, muerto.  
Soldado de Infantería de Marina Manuel Losada, muerto.  
Soldado de Infantería de Marina Vicente Romay, muerto.  
2.<sup>o</sup> contramaestre Antonio Rodríguez Díaz, herido grave.  
Cabo de mar José Casteleiro, herido grave.  
Cabo de mar Domingo Lastra, herido grave.  
Marinero de 1.<sup>a</sup> Emilio Navarro, herido grave.  
Marinero de 2.<sup>a</sup> Juan Burgoso, herido grave.  
Soldado de Infantería de Marina Agustín Zamorano, herido grave.  
Fogonero de 2.<sup>a</sup> Felipe Cazón, herido grave.  
Comandante del *Reina Mercedes*, capitán de navío Rafael Micón, herido leve.  
Alférez de navío Alejandro Molins, herido leve.  
Cabo de cañón Higinio López, herido leve.  
Cabo de cañón Antonio Fraga, herido leve.  
Marinero carpintero José Cueto, herido leve.  
Marinero de 1.<sup>a</sup> Manuel Budiño, contuso.  
Fogonero de 1.<sup>a</sup> Juan Vilmonte, contuso.  
Fogonero de 1.<sup>a</sup> José López, herido leve.  
Alférez de navío Ricardo Bruquetas, herido leve por dos veces.

Armero Joaquín Otero, herido leve.  
Artillero de mar de 1.<sup>a</sup> José Vila,  
herido grave.

Cabo de mar de 2.<sup>a</sup> Antonio  
Vizcaíno, herido leve.

Marinero de 1.<sup>a</sup> Indalecio Moula-  
to, herido leve.

Marinero de 1.<sup>a</sup> Antonio Mora,  
herido grave.

Marinero de 1.<sup>a</sup> Ramón Michaud,  
herido leve.

Cabo de mar de 2.<sup>a</sup> José Arraira,  
muerto.

Soldado de Infantería de Marina  
José Blanco Cueto, muerto.

Artillero de mar de 1.<sup>a</sup> José  
Torrente, herido leve.

Artillero de mar de 1.<sup>a</sup> Manuel  
Vizcaíno, herido leve.

Además de éstos, algunos otros  
murieron en el tránsito para España o  
incluso en Santiago una vez finaliza-  
da la guerra, entre ellos:

Marinero de 1.<sup>a</sup> Manuel Fernán-  
dez Paz, muerto en combate, se igno-  
ra dónde.

Marinero de 1.<sup>a</sup> Agustín Costao Blanco, muerto en combate, se ignora  
dónde.

Fogonero de 2.<sup>a</sup> Juan Araújo García, muerto en combate, se ignora dónde.

Artillero de 1.<sup>a</sup> José Domínguez Fernández, muerto en el vapor *Alicante* a  
la llegada a La Coruña.

Cabo de mar de 2.<sup>a</sup> Juan Barcia, muerto en la Cruz Roja de Ferrol al re-  
gresar.

Fogonero de 2.<sup>a</sup> José María Castrillón Fernández, muerto el 5 de agosto en  
el Hospital Militar de Santiago en la sala de Marina.

Fogonero de 2.<sup>a</sup> Francisco Medal Otero, muerto a bordo del *Isla de Panay*  
al regresar.

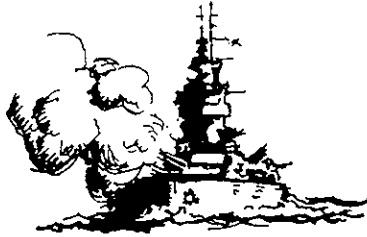
Condestable de 2.<sup>a</sup> Rosendo Escrigas Marco, muerto el 14 de agosto en el  
Hospital Militar de Santiago víctima de las heridas recibidas en las trin-  
cheras.



Rosendo Escrigas al entrar a servir a la Armada.  
(Foto: colección del autor).

La mayoría de la dotación del buque regresó a España el día 14 de agosto a bordo del *Isla de Luzón*. De ellos, al menos 35 venían heridos, y pasaron al hospital de Ferrol el día 11 de septiembre de 1898.

Sirva este pequeño trabajo de recuerdo de todos ellos y de sus familias; que sepan que su memoria sigue aún viva.



#### NOTAS

- (1) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política Naval de la Restauración*. Editorial San Martín.
- (2) AGUILERA Y ELÍAS: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín.
- (3) AGUILERA Y ELÍAS: *Ob. cit.*
- (4) *Mundo Naval Ilustrado*, julio 1897.
- (5) Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra con los Estados Unidos en 1898. Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
- (6) MÜLLER Y TEJERO, José: *Combates y capitulación de Santiago de Cuba*. Madrid, 1898.
- (7) MÜLLER Y TEJERO, José: *Ob. cit.*
- (8) GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La guerra hispanoamericana. Santiago de Cuba*. Madrid, 1901, para consultar el emplazamiento de la artillería.
- (9) RICHMON PERSON, Hobson: *The sinking of the Merrimac*. Nueva York, 1999.
- (10) BENÍTEZ FRANCÉS, Tomás: *El 3 de julio desde el Vizcaya o el manuscrito de un combate*. Ferrol, 1898.
- (11) Archivo Álvaro de Bazán: relación de los salvados a nado de la escuadra de Cervera en el campamento de Santiago.
- (12) Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra con los Estados Unidos en 1898. Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.
- (13) AGUILERA Y ELÍAS: *Ob. cit.*
- (14) MACSHERRY, Patrick: *The Reina Mercedes*. Artículo de internet.
- (15) Libro donde se anotan los individuos de la dotación, así como sus distintas vicisitudes durante su permanencia a bordo.
- (16) MÜLLER Y TEJERO, José: *Ob. cit.*

# LA NÁUTICA DEL DESCUBRIMIENTO

Francisco PONCE CORDONES

## El buque



mediados del siglo xv —como ahora— el anticiclón de las Azores se enseñoreaba en el Atlántico, volteando sobre el norte de la Península masas de aire de poniente que, al llegar a nuestras latitudes, se convertían en vientos del cuarto cuadrante y se prolongaban a través de los alisios del NE a la altura de Canarias, hasta volver, cerrando el ciclo, a su punto de origen en medio del océano, muchas leguas mar adentro. Esto, que hoy no tiene más importan-

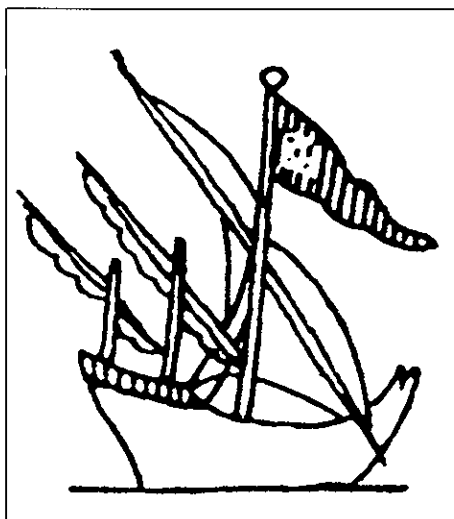
cia que la que pueda derivarse del hecho de disfrutar de un tiempo mejor o peor, era en la época de la navegación a vela fundamental para cuanto con la mar se relacionara, ya que, es bien sabido, entonces el hombre era esclavo de los vientos.

En aquellos años, los portugueses, que ya habían finalizado su Reconquista, hallábanse empeñados en exploraciones por la costa africana en busca de Guinea y de La Mina —ese Eldorado portugués de donde se suponía que procedía el oro de Sudán que durante el medioevo estuvo arribando a Europa a través del Sáhara y de Marruecos— con objeto de monopolizar su comercio. Con tal motivo, los reyes lusitanos habían conseguido de los pontífices Nicolás V y Calixto III sendas bulas papales (1) —*Romanus Pontifex* (1454) e *Inter Caetera* (1456)— que les reservaban la exclusiva de los descubrimientos en el Atlántico al sur de cabo Bojador y la explotación de los territorios que descubrieran. Castilla, que aún se hallaba en guerra con los musulmanes de Granada, llegaba tarde a esta puja ultramarina, donde los portugueses, además, gozaban de las ventajas que les proporcionaba la escuela de Sagres, fundada por el infante don Enrique el Navegante algunos lustros antes (1421).

En dicha época, el «islario fantasmagórico» medieval que desde las Columnas de Hércules alcanzaba hasta la última Thule, pasando por la Atlán-

---

(1) MORALES PADRÓN, Francisco: *Historia del descubrimiento y conquista de América*. Ed. Nacional. Madrid, 1973; p. 49.



Carabela latina portuguesa de la carta de Juan de la Cosa.

tida, la Antilla, la isla de San Barandán, las Afortunadas y tantas otras (Satanaxio, Man, Siete Ciudades, Brasil, isla Verde, Till, etc.), iba siendo desvelado poco a poco y, entre descubrimiento y redescubrimiento, las Canarias, Madeira y las Azores eran incorporadas a la Cristiandad. Más allá, lo desconocido campeaba sobre el mar. Los mitos y fábulas de la antigüedad —cuyo origen primero hay que buscarlo en las fantásticas leyendas inventadas por fenicios y tartesios para asegurarse la exclusiva de sus rutas comerciales— se habían conservado íntegros a través de la tradición y las supersticiones medievales. El «pulmón marino» de Pytheas, hacia los hielos del norte; la gigantesca catarata que en el borde

mismo de la tierra —completamente plana, como un disco— precipitaba a los abismos infinitos a cuantos navegantes se aproximaban a ella; las nieblas y vapores hirvientes que al sur de cabo Bojador hacían cocerse vivos a quienes osaran traspasar su línea; los monstruosos animales marinos que —se decía— infestaban el mar Tenebroso; todo, en fin, contribuía a que los audaces que pensaran aventurarse en el proceloso océano desecharan tal tentación como cosa de inspiración diabólica. La navegación había de ser sólo de cabotaje y hasta ciertas latitudes únicamente. Lo demás era tentar al diablo.

Los portugueses, sin embargo, en exploraciones sucesivas —las famosas *descobertas*—, habían ido levantando lentamente el velo del misterio. En 1434, Gil Eanes doblaba, al fin, el cabo Bojador. Al año siguiente, Gonçalves Baldaia avanzaba hasta río de Oro. Seis años más tarde, Antón Gonçalves singlaba la costa del Sáhara, y Nuño Tristán llegaba a cabo Blanco. En 1444, el mismo navegante exploraba la desembocadura del Senegal y en 1460 se descubrían las islas de Cabo Verde (2). En 1471 se avistaba La Mina y al año siguiente Fernando Poo llegaba a la isla de su nombre en el golfo de Guinea. No había tales fantásticos peligros tras el horizonte africano.

Pero si no había fantásticos peligros, sí los había en cambio reales y acaso más terribles. La corriente fría de Canarias y los persistentes alisios, si bien facilitaban la penetración en las rutas hacia el sur, eran un obstáculo insalva-

(2) MORALES PADRÓN, Francisco: *ob. cit.*; p. 46.



ble para las embarcaciones con aparejo redondo en el viaje de retorno; las calmas ecuatoriales retenían paralizadas durante semanas y semanas a las naves que se adentraban en sus dominios; los traicioneros escollos y bajíos de la costa causaban el naufragio y la desaparición de los más osados navegantes; las inhóspitas costas meridionales ponían freno al corazón más decidido, y así otros muchos obstáculos.

El problema fundamental para quien se aventuraba en aquellos parajes era el retorno. *A volta das ilhas y la volta de Guiné*, es decir, el regreso desde las islas atlánticas o desde Guinea, fue durante muchos años el caballo de batalla de la empresa, una cuestión de solución harto difícil dada la persistencia de los vientos contrarios y las corrientes. Sin embargo, los marinos lusitanos hallaron la respuesta en un modelo peculiar de embarcación: la carabela.

Durante la baja edad media, nuestros vecinos portugueses habían desarrollado un tipo de barco estrecho y fino de líneas, poco alteroso de proa y de escaso calado que, dotado de dos o tres mástiles aparejados con velas latinas, era muy apropiado para navegar ciñendo el viento. Su nombre de «carabela» procedía, al parecer, del *cárabo* árabe, del que derivaba también por sus líneas de casco, aunque no faltan investigadores que pretendan emparentarla con el *karabós* griego.

Al comienzo de sus exploraciones africanas, los portugueses habían utilizado distintos tipos de embarcaciones: barcas, barineles, bateles, urcas, etc.; mas al final quedó sólo la carabela para estos menesteres, dada su condición bolinera —es decir, su facilidad para ganar barlovento— y su seguridad de maniobra.

En un principio, la carabela, lo mismo que la barca y el barinel, era una de tantas embarcaciones destinadas indistintamente a la pesca y al cabotaje, pero con el discurrir de los años prevaleció esta última función, hasta que los viajes de exploración la hicieron instrumento indispensable en las empresas de *alem-mar*, esto es, del ultramar portugués.

Perteneciente a la misma familia que la barca, la tartana, el falucho o el laúd, barcos que hasta hace algo más de treinta años han estado surcando nuestras aguas —recuérdese el falucho roteño conocido por «el barco de la hora» que, puntualmente, cada mañana traía al mercado gaditano los riquísimos frutos de las huertas de Rota, o los laúdes de poniente que arribaban al puerto de Cádiz con higos de Lepe o con huevos de Tánger—; la carabela lusitana de la primera época de los descubrimientos africanos era un buque pequeño, del porte de 50 a 60 toneles y unos 65 ó 70 pies (20 metros) de eslora. Generalmente, como se ha dicho, arbolaba dos o tres palos armados con velas latinas, pero sin bauprés ni trinquete (3); el mayor, en la medianía del casco, izaba una gran entena de la misma longitud que la eslora y a popa solía

---

(3) MARTÍNEZ HIDALGO, José M.º: *Las naves de Colón*. Ed. Cadí. Barcelona, 1969; p. 46.

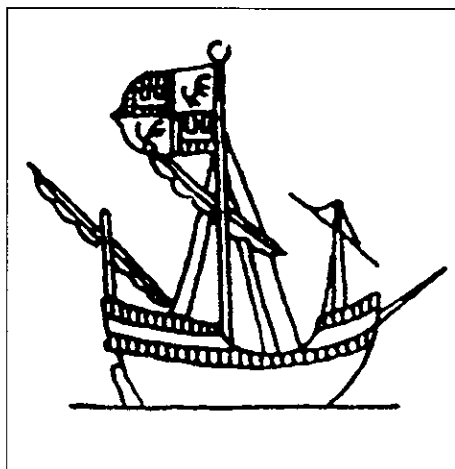
tener un pequeño tangón o botalón para cazar la escota de mesana. Con viento fresco de popa, las carabelas acostumbraban a largar en el palo mayor una vela redonda, llamada «treo», que les permitía aprovechar mejor el viento, ya que es conocida la dificultad de navegar en popa con aparejo latino, ni aun recurriendo al artificio de «navegar a orejas de burro», es decir, orientando cada vela a una banda distinta.

Grandes maestros en el arte de la construcción naval y en el gobierno y manejo de estos buques, los portugueses guardaban celosamente en secreto cuanto atañía a la carabela (4), no permitiendo su venta al extranjero ni

el manejo por súbditos de otros reinos. Sin embargo, los marinos de la baja Andalucía, principalmente los onubenses, las conocían bien y poseían algunas de estas embarcaciones construidas, copiándolas a ojo (5).

Comparándolas con las naos, cocas, carracas y otras panzudas naves medievales, las carabelas eran muy finas de líneas. La empírica regla de construcción naval que respondía al módulo «as, dos, tres» (el tamaño de la manga, mitad del de la quilla y un tercio del de la eslora) se había estirado de forma que la eslora llegaba a ser hasta tres veces y media la manga y las entradas y salidas de aguas (raseles) eran mucho más afiladas. Se distinguían también por no tener castillo a proa que estorbara la maniobra de la entena y por disponer — además de una cubierta principal corrida de proa a popa — de una cubierta alta que comenzaba más a popa del palo mayor y que recibía el nombre de tolda. Andando los años, a las carabelas más grandes se las dotó de una cubierta alta a proa, llamada «tilla», y una chupeta o cámara a popa sobre la tolda, cuya cubierta superior recibió el nombre de «toldilla», quedando así con una estampa parecida a las naos y otras naves mayores. La popa de las carabelas fue siempre cuadrada.

Para evitar intromisiones extrañas en las aguas y costas que iban explorando, los marinos portugueses hicieron correr el rumor de que sólo se podían emplear carabelas en estas navegaciones, ya que a las embarcaciones de aparejo redondo les era imposible el viaje de vuelta, en el supuesto de que consiguieran arribar a Guinea. A este propósito, se cuenta que en la expedi-



Carabela redonda castellana de la Carta de Juan de la Cosa.

(4) MARTÍNEZ HIDALGO, JOSÉ M.<sup>o</sup>: *ob. cit.*; p. 47.

(5) MORALES PADRÓN, FRANCISCO: *ob. cit.*; p. 33.

ción de Diego de Azambuja —salida de Lisboa en diciembre de 1481 y donde iban marinos tan destacados como Bartolomé Díaz y Juan Alfonso de Aveiro—, aparte de diez carabelas, marchaban dos urcas con materiales para la construcción de una fortaleza en La Mina (costa de Oro, actualmente Ghana). Cumplida su misión, las urcas fueron destruidas para dar apariencias de realidad a la leyenda citada (6).

La crónica del rey Juan II se hace eco de este relato y dice que durante cierto banquete al que asistían invitados extranjeros, el rey de Portugal dejó caer la noticia, sin darle demasiada importancia de que si alguna nave de aparejo redondo se aventuraba en aquellos parajes jamás volvería. Al oír esto, el célebre piloto Pedro de Alenquer afirmó que él se comprometía a volver con cualquier clase de buque por grande que fuera, lo que rechazó vivamente el soberano diciendo que ahí estaba el ejemplo de lo sucedido a las urcas de La Mina. Ante la insistencia de Alenquer manifestando que se hallaba dispuesto a demostrarlo, el rey le atajó con brusquedad, diciendo: «A un pecho villano no hay cosa que no le parezca que hará, y al fin no hace nada», queriendo recalcar que los plebeyos se creen capaces de todo y luego fracasan. Terminada la comida, mandó llamar al piloto y reservadamente le dio la razón, aunque recomendándole silencio acerca del asunto por así convenir a su real servicio.

Los marinos andaluces —principalmente los del condado de Niebla— en sus frecuentes viajes a Canarias habían tenido oportunidad de apreciar las ventajas de las carabelas, pero también sabían de sus inconvenientes, y en vista de la experiencia adquirida en la navegación de altura, de la mala conducta y peligrosidad del aparejo latino con vientos largos, de lo laborioso del cambio de la entena en las viradas para proseguir la navegación, «la buena», del pie forzado de virar siempre por redondo (7) —como las actuales *baghalas* árabes— y no por avante como es lo habitual, y de otras graves dificultades, optaron por sustituir algunas velas triangulares o de cuchillo por otras tantas redondas. A este efecto, cambiaron en redonda —es decir, cuadrada— la vela mayor, largando un «treo», también cuadrado, en el trinquete que al efecto se arbolaba y manteniendo latina la vela de mesana (8). De esta forma surgió la carabela redonda, también llamada «al modo de Andalucía», de la que derivó más tarde la carabela de armada cuando las necesidades militares (guerra de Granada, conquista de Melilla, abordaje a embarcaciones corsarias, etc.) hicieron necesario dotar a las proas de estas naves de una cubierta alterosa, llamada «tilla» —como ya se dijo—, que permitiera combatir al enemigo con más facilidad. Los portugueses, sin embargo, persistieron

(6) MARTÍNEZ HIDALGO, JOSÉ M.<sup>a</sup>: *ob. cit.*; pp. 47 y 48.

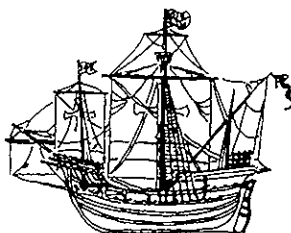
(7) MARTÍNEZ HIDALGO, JOSÉ M.<sup>a</sup>: *ob. cit.*; p. 50 (según el almirante Gago Coutiño).

(8) GUILLÉN, Julio: *Naos y carabelas*. REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre 1942; pp. 549 y ss.

fieles a su aparejo latino y hasta entrado el siglo XVI no arbolaron un palo trinquete cruzado en sus carabelas.

Según reza la tradición, las naves de Colón respondían al tipo de carabelas redondas, aunque, de acuerdo con numerosos testimonios históricos y con la generalidad de los investigadores, la capitana era una nao o a lo sumo, como admiten algunos conspicuos tratadistas navales, una carabela-nao, que en líneas generales se adaptaba al modelo de las grandes carabelas de armada que surgieron en la Península al filo del siglo XVI. La *Pinta* era una carabela «al modo de Andalucía», es decir, con trinquete y mayor cruzados; la *Niña*, aunque salida de palos latina, fue transformada en redonda durante su escala en Canarias, dado su mal comportamiento en la travesía hasta dichas islas.

Como demostró la experiencia reiteradamente, el aparejo latino, si bien era muy útil para descubrir por la costa africana, no merecía igual consideración para salvar el mar océano.



# SESENTA Y CUATRO AÑOS DEL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO *BALEARES*

## Vivencias de un marinero voluntario (\*)



UNQUE sólo era marinero de segunda, yo desempeñaba a bordo del *Baleares* el destino de jefe de pieza del cañón 3 de 120 mm, que formaba parte de la batería antiaérea que mandaba el teniente de navío Juan J. Sarriá.

El día 5 de marzo, a eso de las tres de la tarde, salimos a la mar junto con los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*. Mandaba la división de cruceros el contralmirante Manuel de Vierna, que arbolaba su insignia a bordo del *Baleares*.

Pronto supimos que la misión consistía en convoyar dos barcos mercantes hasta Cádiz, lo que produjo gran contento general, pues significaba una navegación relajada, que contrastaba con las de días anteriores por las costas de Valencia y Cataluña.

El cañón 3 estaba situado a estribor, a la altura de la chimenea. La dotación la componíamos quince hombres, nueve sirvientes del propio cañón y seis conductores de proyectiles.

Se hicieron las descubiertas y verificaciones normales del material, y se distribuyó el personal para el servicio de vigilancia nocturno.

Casi la totalidad del personal del cañón dormíamos en un compartimento de cubierta adosado a la chimenea, en cuyo local en su día debería instalarse un grupo electrógeno de emergencia. Ello nos permitiría estar constantemente al pie del destino.

La vida a bordo continuó con absoluta normalidad. Al llegar la noche, y después de la cena, nos acomodamos en nuestro alojamiento como siempre, quizá con más tranquilidad que otras veces, deseando llegar a Cádiz para cambiar de aires.

Pasada la media noche sonaron los timbres de alarma. Saltamos de nuestras literas y en pocos segundos estábamos ocupando nuestros puestos. El comandante de la batería, teniente de navío Sarriá, pasó revista, llamándonos

---

(\*) El autor de este trabajo es el capitán de navío Antonino Cordero Belmonte (†), que en la guerra civil, 1936-1939, sirvió a bordo del crucero *Baleares* como marinero voluntario.



la atención el hecho de que el cristal de la linterna que portaba estaba protegido por un papel azul para disminuir la intensidad de la luz, lo que hacía pensar que la cosa era más seria que otras veces; pero al observar que los barcos se comunicaban por *scott*, pensamos que se trataba de un ejercicio más de zafarrancho de combate nocturno.

Pasaron los minutos, se aflojó la tensión y nos fuimos vistiendo por turno para protegernos del frío, ya que habíamos acudido a nuestros puestos sin más ropa que la camiseta y los calzoncillos.

Yo, que siempre fui y sigo siendo muy friolero, me abrigué mucho, cubriendo los bajos de los pantalones con los calcetines de lana, y poniéndome jersey, marinera, chaquetón, pasamontañas, guantes de lana y casco. Consigno estos datos porque fueron fundamentales para mi protección contra el fuego.

Al cabo de una hora, aproximadamente, el teniente de navío Sarriá me ordenó preparar un proyectil iluminante, que colocamos en la teja de carga, listo para cargar y disparar. A los pocos minutos se dio orden de trasladar el proyectil iluminante al cañón 8 de babor.

Pasado algún tiempo fue disparado el iluminante, no viendo nada nosotros por estar tapados por la chimenea, pero a los pocos segundos vimos fogonazos por estribor, creyendo eran disparos del *Cervera*, debido a las evoluciones que estaban haciendo nuestros barcos. Inmediatamente vimos los piques en las proximidades, y casi simultáneamente se produjo una grande y sorda explosión.

Es muy difícil, casi imposible, explicar con exactitud lo sucedido. Habría que cotejar las vivencias de todos y cada uno de los supervivientes para llegar a una conclusión lo más aproximada posible. Contaré la mía.

Yo salté por el aire entre una nube de fuego y chispas, como si estuviera dentro de un castillo de fuegos artificiales, rodando después por cubierta como por una pendiente, hasta que tropecé con un candelero al cual me agarré. Después me di cuenta de que el fuego y chispas eran producidos por el petróleo ardiendo que salió por la chimenea, que desapareció, excepto el canto de popa. Y en cuanto a la pendiente por la que rodé, supongo que se debió al enorme frenazo del barco al desaparecer el tercio de proa. De los quince hombres del cañón sólo sobrevivimos cuatro; los otros tres (Iristizábal, Fereirós y Paino) con grandes quemaduras, probablemente por no haberse protegido contra el frío como yo lo hice, a lo que atribuyo no haberme quemado más que las cejas, aparte de una pequeña herida en un brazo.

La zona de mi cañón estaba rodeada de llamas que se acercaban peligrosamente a la caja de urgencia, por lo que procedí a tirar al agua los proyectiles con sus cargas, así como también los de 88 mm que estaban en la superestructura, a popa de la chimenea, siendo ayudado en este sentido por el cabo de Infantería de Marina Latorre, jefe de pieza del montaje 3 de 88 mm.

Poco a poco las llamas fueron cediendo y pudimos pasar hacia popa. El espectáculo era dantesco. El barco era un montón de chatarra con muchos focos de fuego, con la popa levantada y el costado de estribor muy inclinado. Colaboré en sofocar algunos fuegos y en el traslado de heridos, lo que se hacía con gran orden sin el menor asomo de confusión. Era admirable ver cómo los heridos animaban a los que no lo estaban, algo impresionante e imposible de olvidar. Podría citar muchos casos, pero valgan sólo dos como ejemplo: el marinero Lagarde, con las dos piernas fracturadas, se encontraba asentado en la plataforma de cargadores del cañón 5, y sin quejarse, animaba a los demás para que atendieran a otros heridos..., él no necesitaba ayuda. El otro, un marinero, casi un niño cuyo nombre no recuerdo, de Vigo, que le dijo al cabo Veiga: «cuando veas a mamá, dile que no lllore por mí, que puede estar orgullosa porque he muerto por Dios y por España».

Como no podía soportar la ropa quemada y empapada de petróleo, me despojé de la misma y entré en una camareta de condestables, próxima a la chaza de torpedos. El condestable José Trigo me proporcionó un jersey, un mono y zapatos. El citado condestable tenía una herida en la cabeza y le ayudé a limpiársela. Por cierto, la camareta daba directamente a la mar, pues le faltaba una plancha del costado.

A todo esto, el barco se iba inclinando lentamente a babor, al mismo tiempo que se levantaba la popa, descubriendo las hélices.

Los pocos oficiales que no estaban heridos no cesaron de dirigir los trabajos de salvamento y ayuda a los que peor estaban, colaborando en ello entusiastamente. A todos los personalizo en el teniente de navío Manuel Cervera Cabello, que quedó al mando del buque por ser el más antiguo y que dio extraordinarias pruebas de su competencia y valor, manteniendo en alto grado la moral de la dotación. Fue transcurriendo el tiempo. Nuestra esperanza de salvación se cifraba en que el barco no se hundiera, al menos antes de la amanecida, pues nos dábamos cuenta que de noche era peligroso que se acercaran el *Canarias* y el *Cervera* para ayudarnos.

A eso de las cuatro de la madrugada, o quizá más tarde, se avistaron luces de barcos que se acercaban, que resultaron ser los destructores ingleses *Boreas* y *Kempelfelt*. Al llegar a las proximidades de nuestro barco arriaron sus botes y encendieron sus proyectores para iluminarnos. Los hombres que pudieron hacerlo por no estar heridos se concentraron en la cubierta de babor, y se dio la bienvenida a los ingleses cantando el «Cara al Sol», brazo en alto, a lo que contestaron algunos marineros de los botes alzando también el brazo, quizá impresionados por el espectáculo. El *Boreas* se mantuvo a unos

doscientos metros, mientras el *Kempelfelt* se aproximó por la aleta de babor con intención de atracar, desistiendo después de varios intentos.

Se procedió al traslado de los heridos a cubierta para ser los primeros en el salvamento. Algunos hombres ya se encontraban nadando o asidos a algún madero cuando el barco comenzó a crujir y a aumentar su inclinación, por lo que se aceleró el abandono del buque. Yo me arrié por una cadena de candelero con intención de agarrarme a una tabla que había visto flotando. Cuando llegué al agua ya no estaba la tabla, por lo que me mantuve como pude tratando de alejarme haciendo uso de mis escasas fuerzas. Volviendo mi vista hacia el barco, pude ver cómo se levantaba de popa hasta ponerse casi vertical, hundiéndose suavemente, al mismo tiempo que arrojaba al agua hombres que aún quedaban en cubierta, mezclados con la chatarra. Quise desprenderme de la ropa y calzado para facilitar mis movimientos, pero no pude, y traté de dirigirme a uno de los barcos, pero se encontraba demasiado lejos para mis posibilidades. Afortunadamente, al poco tiempo, un compañero, al que no pude reconocer por estar su rostro desfigurado a causa de las quemaduras, me llamó para que me acercara y me agarrara, como él, a una mesa de rancho. No me atreví a preguntarle quién era para no alarmarle, pues tenía la cabeza hinchada y estaba irreconocible. Ayudándonos mutuamente nos fuimos acercando, y al estar al costado del *Boreas* nos separamos. Nunca supe quién fue mi salvador, ni siquiera se salvó él. Yo me dirigí a los aparejos de los botes, cuyos cuadernales estaban a la altura de la superficie del agua, y me agarré a uno de ellos, descansando unos minutos para recuperar fuerzas. Desde cubierta los marineros ingleses nos tiraban cabos, pero eran prácticamente inútiles porque se resbalaban entre los dedos a causa de estar impregnados de petróleo. Me acerqué al costado y, agarrándome con las puntas de los dedos a las costuras de las planchas, me fui deslizando hacia popa en donde se encontraba arriada una escala de gato. Me agarré a ella, pero no tenía ya fuerzas para subir. Me pasaron varios por encima, hasta que un teniente de navío inglés se bajó por la escala y agarrándome por un brazo me ayudó a salir del agua y subir a bordo. Una vez allí, nos iban desnudando y nos daban nuevas ropas, de los propios tripulantes. A mí me envolvieron en trapos y me vistieron con una ropa de aguas, y a continuación nos dieron chocolate caliente con galletas y pan.

Al amanecer se acercaron el *Canarias* y el *Cervera*. El primero paró sus máquinas, mientras el segundo navegaba en círculo. Nos transbordaron al *Canarias*, pero al sufrir un ataque aéreo se suspendió la operación, navegando hacia Palma de Mallorca tanto los cruceros como los destructores ingleses. A la llegada a Palma, cuya población nos hizo un gran recibimiento, nos desembarcaron: los heridos a hospitales y clínicas, y a los no heridos ni quemados nos trasladaron en tren a Sóller.

Después de un mes de permiso embarque en el crucero *Navarra*.



# MI DOTACIÓN: NOVEMBER YANKEE

*Los hombres pasan, el espíritu queda...*



ESDE mi concepción, mi vida ha sido complicada y al mismo tiempo maravillosa. Vienen a mi memoria miles de recuerdos, unos gratificantes, otros dolorosos; pero todos vivificantes.

De operaciones a vida o muerte, tengo larga experiencia: pero el otro día, en el mes de julio, cuando hojeaba la REVISTA GENERAL DE MARINA, me di cuenta que aquello no era una nueva operación, era sencillamente una autopsia. Sin embargo, no sentí ningún dolor, en el fondo lo esperaba, eran demasiados años.

Sobre mi cuerpo de centauro, mitad crucero mitad portaaviones, lo que siempre más me importó fueron los hombres que me dotaron, marinos y aviadores, todos ellos con el mismo espíritu de entrega y sacrificio, norteamericanos y españoles; muertos en combate o en accidente, a los muchos que yo pude sobrevivir, a todos ellos... honor y gloria.

No quiero contar mi vida, pero sí recordar aquel primer día que mi quilla, airosa, que sí lo era, tomó contacto con la mar, que era mi razón de ser. Pasaron muchas cosas; con dolor recuerdo el impacto del kamikaze y las bajas producidas. La recuperación y el modestamente mote de «Dama de Hierro» que me pusieron. Me gusta más el femenino que el masculino. También recuerdo mi largo letargo después de la guerra de Corea y, ¡por fin!, un novio español que tonteaba con tres o cuatro y me escogió a mí. Un largo y bien hecho *lifting* y de nuevo en escena.

Tardé mucho en comprender mi papel, era el de «Reina de los Mares», mi papel de siempre en otro escenario. Halagos, cariño, atención, sacrificios y amor. Tenía más años, pero tratada como una dama yo me comportaría como tal. Hubo disgustos, algunos luctuosos, pero volvería a sentirme un portaaviones para una Marina que me necesitaba y me quería.

Una vuelta a casa para reforzar mi cubierta por los *Harrier* y de nuevo con mi nueva cara y un largo y fructífero periodo de actividad.

Pero un día apareció mi «hermano» airoso y orgulloso, que yo recibí con una pequeña broma, mi *skipe jump* de mentira. Sentí cerca mi final. Pasó mucho tiempo y seguí en la brecha, incluso lo acompañé a su entrega de la bandera de combate. No tenía rencor, la Armada necesitaba un relevo joven y vigoroso.



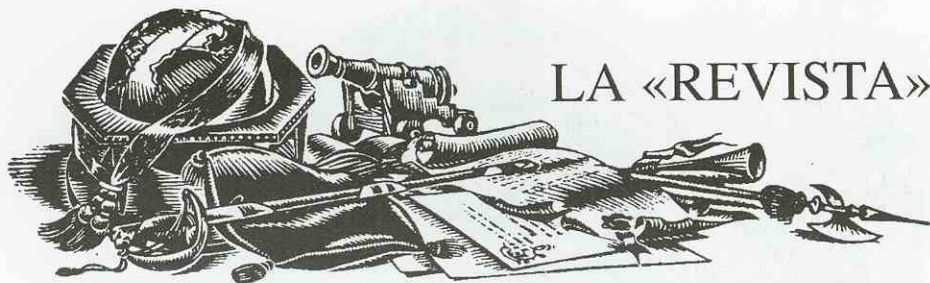
*USS Cabot.* (Foto: D. Childs).

Dudas, incertidumbres y la feliz noticia: volver a casa para ser escarapate de historia. No quiero ahora contar mis tribulaciones, pero sí comentar que en el largo viaje de vuelta a casa estuvieron a bordo viejos y entrañables miembros de mi dotación en los inciertos días de la guerra que me acompañaron a mi dulce retiro.

Lo que pasó después es tan triste que no quiero recordarlo, pasé días buenos, aunque siempre inciertos, y por fin leí el panegírico que agradezco de la REVISTA GENERAL DE MARINA y me di cuenta que sólo me queda decir gracias y adiós.

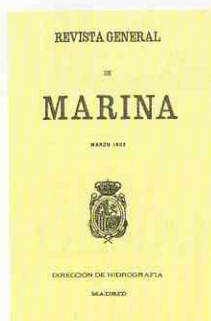
N. Y.





## LA «REVISTA»

### HACE CIEN AÑOS



Se inicia el cuaderno de marzo de 1902 con un artículo del teniente de navío Salvador Carviá, titulado *La flota indispensable*. Siguen: *Los nuevos cruceros japoneses* Nitaka y Tsushima; *De Correos*, por Manuel Carballo, teniente de navío de 1.ª; *Intendencia e Intervención*, por José María Carpio, contador de navío de 1.ª clase; *El Vittorio Emanuele y su comparación con los acorazados modernos*, traducido por Manuel Pasquín, teniente de navío de 1.ª; *Memoria relativa a los cazatorpederos*, redactada con motivo de la pérdida del *Cobra*, de la Marina inglesa, por Francisco Díaz Aparicio, ingeniero jefe de 2.ª clase de la Armada; *Apuntes sobre reorganización de la Marina de guerra*, por Joaquín de Cifuentes, coronel capitán del Real Cuerpo de Alabarderos y antiguo jefe de artillería de la Armada; *Los últimos congresos internacionales de Higiene y Demografía*, por el doctor Federico Montaldo, médico 1.º de la Armada; *La teoría y práctica del oficial naval militar*, por Juan Cervera Valderrama, teniente de navío (continuará); *Los galeones de Vigo*, por Indalecio Núñez, alférez de navío (continuación); *La Marina portuguesa*, por J. A. Posadillo, teniente de navío; *Resumen naval* (febrero), por Mario Rubio Muñoz, teniente de navío.

### HACE CINCUENTA AÑOS



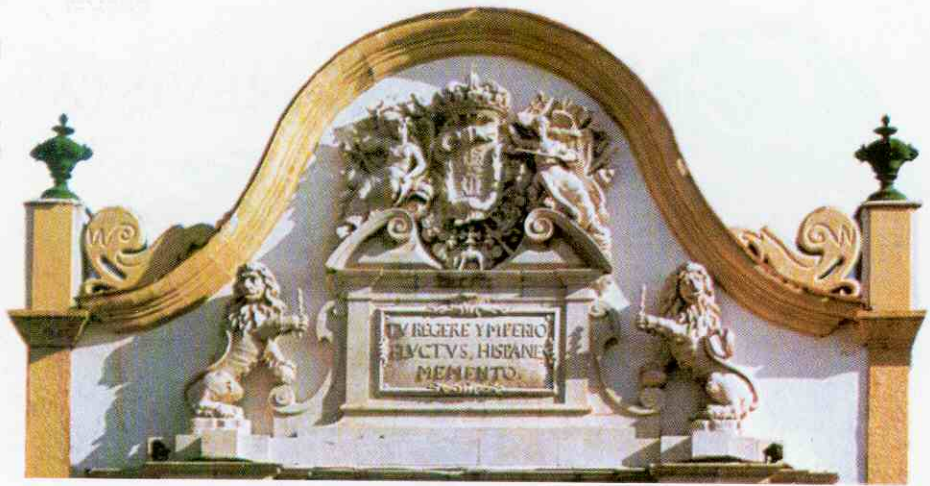
Comienza la REVISTA de marzo, tomo 142, con el trabajo *El continente frío. La Antártida*, del que es autor el capitán de navío M. Pastor y Fernández de Checa. Siguen: *Portaaviones*, por Carlos Martínez-Valverde, capitán de corbeta; *La duración de la situación favorable de la maniobra en nuestros días*, por el capitán de corbeta Enrique Manera; *Generalidades sobre el empleo táctico del submarino moderno*, por el teniente de navío Guillermo G. de Aledo y Rittwagen.

En *Notas profesionales* se incluyen: *Oceanografía Biológica Militar* (traducción del capitán de corbeta Rey Ardid); *La exploración nocturna en Matapán*, del almirante Iachino. *Rivista Marittima* (traducido por el capitán de corbeta P. M. Arial); *Despejando la cubierta* (traducido por el teniente de navío A. de la Guardia y Oya); *Investigaciones sobre la depresión del horizonte* (traducido por el teniente de navío G. Sánchez-Reus).

En *Historias de la mar*: un artículo de Juan Llabrés, asesor de Marina de Distrito, titulado *Historia breve de un retrato inédito (1898)*, que trata sobre el alférez de corbeta José Noval de Celis, de la dotación del cazatorpedero *Furor* de la escuadra de Cervera.

*Misceláneas*, desde la número 30 hasta la número 47, ambas inclusive.

*Noticiero* y *Libros y revistas* completan este cuaderno, ilustrado con 48 fotografías.



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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO

### En tal día como hoy...

#### Día Año

**1 1831.**—El brigadier de la Armada Pavía sale de Manila con ocho falúas. Mantiene la amenaza contra los piratas de Joló y de Mindanao, y al propio tiempo efectúa levantamientos hidrográficos muy necesarios para la navegación.

**2 1924.**—En Marruecos, nuestros buques cruzan incesantemente ante las costas enemigas. Son el apoyo del ejército que establece posiciones junto al mar, bien protegidas por el fuego naval.

**3 1814.**—En Nueva España, las fuerzas de Marina de desembarco combaten junto a las tropas del ejército al movimiento separatista.

**4 1811.**—Las fuerzas navales sutiles de los Caños, en Cádiz, avanzan por aquéllos, tomando posiciones para apoyar a las tropas procedentes de Tarifa y Algeciras, que se acercan a la espalda de las líneas francesas.

**5 1851.**—Las fuerzas navales españolas, en Joló, después de haber derrotado a los piratas, desembarcan tropas del ejército reforzadas por las columnas de desembarco de los buques.

**6 1811.**—En la bahía gaditana se da un importante golpe de mano sobre las fortificaciones enemigas de El Puerto de Santa María. Se distinguen los marineros y soldados de la fragata *Esmeralda*, mandada por el alférez de fragata Montenegro Sanjurjo.

**7 1741.**—Navega por el Pacífico la escuadra del general Pizarro en busca de la inglesa del almirante Anson, que ha de actuar al tiempo que la del almirante Vernon. Ataca Cartagena de Indias.

**8 1781.**—Los jabeques de guerra *Numancia* y *San Blas*, mandada la fuerza por el capitán de fragata Tacón, apresan a la goleta inglesa *Active* que se dirigía a Gibraltar.

**9 1565.**—Se lleva a cabo el cegamiento de la desembocadura del río Tetuán o Jelú por Álvaro de Bazán. Distrae la defensa enemiga en el desembarco cercano, efectuado por Alonso de Bazán.

**10 1810.**—En Cádiz, el teniente de navío Lobatón ataca el molino de Bartibás, donde los enemigos tenían un astillero.

**11 1596.**—Cerca de la cubana isla de Pinos, la escuadra de Avellaneda pone en

fuga a una inglesa, de superior fuerza. Era la de Drake, ya muerto éste.

**12 1880.**—En Cuba, en Quemado Bajo, el primer batallón expedicionario de Infantería de Marina derrota a una muy fuerte partida de mambises.

**13 1810.**—Cerca de Chiclana (Cádiz), el A. F. Mieres, con 20 marineros y nueve soldados del regimiento de Irlanda, protegida su cañonera por cuatro más, efectúa la voladura de la posición enemiga de Monte Corto.

**14 1865.**—Llega a Montevideo la fragata *Numancia*, mandada por Méndez Núñez. Es muy celebrada su hazaña. Es la primera vez que un barco acorazado se aventura en cruzar el océano Atlántico.

**15 1741.**—Empieza el ataque a Cartagena de Indias la escuadra del almirante Vernon. Se distingue en la defensa Blas de Lezo, que había mandado en la defensa del año anterior, ya mutilado, tuerto, manco y cojo, en combates anteriores.

**16 1755.**—El C. N. Barceló, con sus jabeques, en la ensenada de Melilla, apresa cuatro buques de esta clase a los berberiscos.

**17 1810.**—En el Plata, el capitán de fragata Michelena defiende bravamente la colonia de Sacramento con tan sólo 200 hombres. Resiste hasta que recibe orden de retirarse a Montevideo. Se le concede la Laureada Real de Marina.

**18 1817.**—En Nueva España, en Soto de la Marina, el teniente de fragata Pavía prepara los botes de la fragata *Sabina*, para al amanecer atacar al bergantín *Neptuno*, de los insurgentes, del cual se apoderarán.

**19 1763.**—Siguen los ataques al castillo del Morro, de La Habana. Defiende la fortaleza dos capitanes de navío, Velasco y González de Bassecourt (éste como segundo). Se cubren de gloria las tropas de Marina.

**20 1741.**—El T. N. Alderete, de los batallones de Marina, realiza una muy honrosa defensa de las baterías de San Felipe y de Santiago, en Cartagena de Indias, batidas por 75 cañones de los buques antes de ser asaltadas. Se retira con muy pocos supervivientes.

**21 1821.**—La fragata *Aretusa*, en aguas de Cuba, apresa a un bergantín insurgente colombiano, armado de diez cañones.

**22 1822.**—En el puerto de El Callao, la escuadra española rechaza el ataque de una

insurgente chilena mandada por Lord Cochran, que les lanza brulotes que son evitados.

**23 1810.**—El capitán de fragata Monteverde, en Venezuela, con una columna, en gran parte de tropas de Marina, toma la capital Caracas después de vencer dura resistencia.

**24 1876.**—El gobernador general de Filipinas, contralmirante Malcampo, se apodera del pueblo de Mainbung. Ello es precursor de la toma de toda la isla de Joló.

**25 1527.**—En el Maluco sigue la guerra entre portugueses y españoles, los primeros ayudados por los indígenas de Tidore y los segundos por los de Terrenate. Se distingue en los combates el capitán Urdaneta.

**26 1874.**—Gloriosos combates en San Pedro Abanto, no lejos de Bilbao, en la guerra carlista. El 2.º batallón del 1.º regimiento de nuestra Infantería de Marina gana para su bandera la corbata de la Cruz Laureada de San Fernando.

**27 1729.**—En estos días se va coronando la obra del intendente general de Marina José Patiño, constituyendo una gran flota para el rey Felipe V. En 1717 ya había creado la Compañía de Guardias Marinas y los batallones de Marina; siguieron las brigadas de Artillería.

**28 1814.**—En el Uruguay, tiene lugar el combate del Arroyo de la China; nuestras fuerzas están mandadas por el capitán de navío Jacinto Romarate, uno de los más valientes oficiales de nuestra Armada.

**29 1625.**—La escuadra de Fadrique de Toledo, en aguas del Brasil, ataca a San Salvador y toma la plaza. Rechaza después los ataques de una flota holandesa que viene en socorro de los vencidos.

**30 1798.**—En Algeciras, el jefe de escuadra Bruno de Hezeta, al frente de 19 lanchas cañoneras y obuseras, acercándose mucho a las baterías de Gibraltar, las bate cumplidamente, causándoles grandes destrozos.

**31 1866.**—Bombardeo de la plaza de Valparaíso como castigo a ofensas inferidas al honor de España. Se efectúa a pesar de la amenaza de las escuadras inglesa y americana, superiores en fuerza a la de Méndez Núñez. Éste dice que si se interponen serán tomadas como enemigas. «España —dice una vez más— prefiere Honra sin Marina a Marina sin Honra»... y no se interpusieron.

CAPITÁN MARVAL



## MISCELÁNEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

### 25.915.—Jaime I



Con el apoyo de una flota reunida en Tortosa (1238), Jaume el Conqueridor se hace rey de Valencia en una campaña muy del gusto de los aragoneses, de los cuales ya era rey. Y era también conde de Barcelona dominando el mar latino; ello le había hecho rey de Mallorca y de Ibiza. ¡Qué de piczas para el gran mosaico!: de cada país era el rey, sin que existiese la beneficiosa unión, «la que hace la fuerza». Ésta se haría al pasar cierto tiempo, costó desasosiegos y guerras.

Pero vamos a don Jaime como iniciador del proceso. Le vemos como gloria nacional de la gran *Espanya* (la expreso en catalán, idioma español).



Vemos al *Conqueridor* en su estatua ecuestre, campeando en medio de la hermosa plaza valenciana guarnida de flores y palmeras. Sobre su cabeza, el casco con su peculiar cimera, *Lo rat penat*, con el que desafiaba al destino o mal fario, sin hacerlo nunca a la voluntad de Dios.

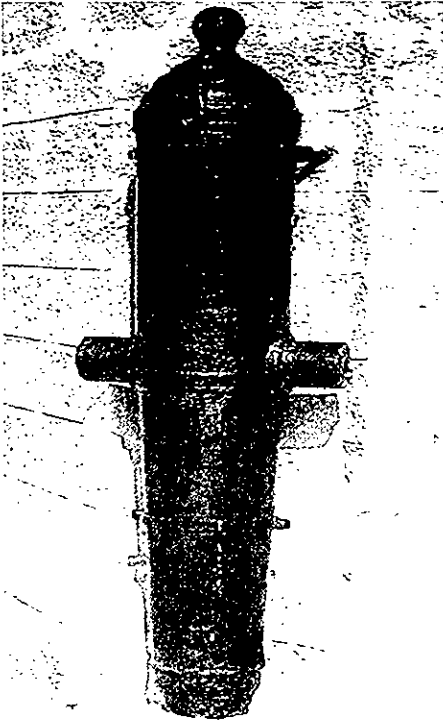
Todo ello forma parte de las tradiciones de la España «comprida de todos los bienes», que cantó —vanguardista— el rey Sabio.

Almirante R.

25.916.—Gonada



Carronada sin pinzote y con muñones. No está caprichosamente con la boca abajo sino que está así manifestando que es «arma a la funerala», y es que guarnece y engalana la puerta sur del Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.



Mucho espíritu, en verdad, un verdadero *exemplario: Omnes isti, in generationibus gentis sua, gloriam adepti sunt...* Los guardias marinas nos lo hacían aprender de memoria a los aspirantes de primero como «novatada».

C. M.-V.

25.917.—Marqués de Viana



En la biografía de 1900, de Fernández Almagro, se lee el buen humor que privaba en el Palacio de Viana, hoy Ministerio de Asuntos Exteriores. Fausto Saavedra, marqués de Viana, Grande de España, era famoso por su generosidad y su gracia. Él le regaló a la Armada dos destructores, *Velasco Ceuta* y *Velasco Melilla*, y a Córdoba su palacio, sin duda el más bello de Andalucía.

El marqués de Viana venía con frecuencia a casa de mi primo, Alejandro Mac Kinlay, con su criado particular, García, que por cierto era gallego.

Yo, que era jovencita, con aficiones periodísticas, le pregunté un día «¿Fausto, cuántos títulos tienes?». Me contestó: «El principal es uno, varón con v».

Por cierto que me contó una anécdota muy graciosa. Su mujer, Sofía, era portuguesa y estaban pasando una temporada en el hotel Aviz de Lisboa. Un buen día, le dijo Sofía: «Esta noche no bajo al baile porque es de disfraces y no tengo qué ponerme». «ni yo», dijo él. «Tú tienes el traje de tirolés que te ragalaron, pantalón corto de cuero, chaleco bordado y sombrero verde con plumita.» Él, que era sumamente animado, se vistió de tirolés y bajó al baile; notó que en el ascensor le miraban, pero no se extrañó. Fausto era bajo de estatura y entradito en carnes, pero el asombro fue cuando entró en el salón y se encontró a los caballeros de frac y a las señoras de largo.

«Quise que me tragara la tierra y estuve ocho días sin hablarle a Sofía, porque menuda faena...»

C. N.

25.918.—Mito



En 1825 se publicaron en Francia las *Memorias del sargento retirado Robert Guillemard*, de autor anónimo. En dichas memorias se situaba a este personaje en la cofa de mesana del *Redoutable* y se ponía en su boca el siguiente párrafo: «... yo tiré sucesivamente sobre los grupos formados por infantes de marina y oficiales. De repente, me apercibí de un gran alboroto en la toldilla del *Victory*; todos se apresuraron a rodear a un oficial al que reconocí como Nelson...». Las memorias continúan diciendo que, tras matar a Nelson, Guillemard había bajado a cubierta a dar la novedad a su comandante, capitán de navío Lucas. Todo esto revolucionó a los historiadores navales del momento, que no dudaron de la autenticidad del personaje ni de su afirmación.

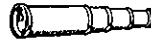
Pero... el parte de campaña de Beatty dice: «... no quedaban más que dos franceses con vida en la cofa de mesana del *Redoutable* cuando Nelson cayó herido, los dos fueron abatidos por nuestras balas, uno en la misma cofa y el otro cuando descendía por los flechastes a refugiarse en cubierta, por un certero balazo del guardia marina Pollard».

Por el otro lado, el parte de campaña del comandante del *Redoutable* no se hace eco de tal noticia, ni de tal sargento; sin embargo, varios reputados historiadores galos mitificaron al tal Guillemard, que fue simplemente un personaje de ficción.

La explicación es bien simple. En 1830 un ex comisario de la Marina gala, apellidado Lardier, publicaba un artículo en los *Annales maritimes et Coloniales*, en el que, entre otras cosas, decía: «Yo, seguramente, he contribuido a propagar este error publicando las *Memorias del sargento Guillemard*. Pero Guillemard no ha sido más que un personaje de mi imaginación y sus pretendidas memorias una novela histórica». Así pues Guillemard es otro *man who never was*, y algunos sesudos historiadores unos ligeros.

J. B. N.

25.919.—Meteo



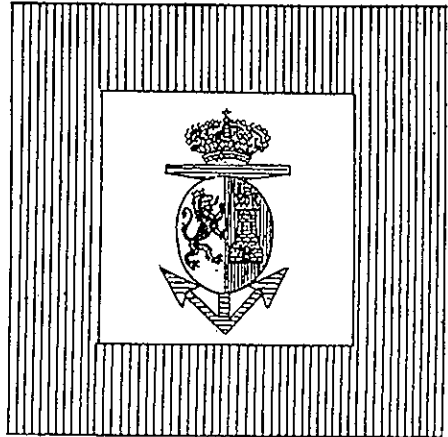
Los marineros bretones dicen de la mar, cuando canta en playas y acantilados, que rebuzna. Vale. Pero afirman, además, que escuchando con atención tales «rebuznos» algunos de ellos pueden predecir el tiempo con una semana de antelación. Adiós al Meteosat.

G.

25.920.—Tratamiento



Por una Real Cédula de 13 de enero de 1807, que le concedía el cargo de almirante general al príncipe de la Paz, Manuel Godoy y Álvarez de Faria, se determinaba también el que éste debería tener el de «Alteza Serenísima de las fuerzas Marítimas de España é Indias, y la denominación de Protector del Comercio Marítimo».



También: «Para distinguir la Jerarquía de Generalísimo de la Armada, instituyó una Insignia que le sea peculiar, y de que usará siempre que se embarque en falúa, largándola delante de la carroza á la banda de estribor, o en su palo Mayor, y embarcándose en cualquiera de Mis buques en el tope mayor: ha de ser roxa con un quádro blanco del mismo



géncro en que están esculpidas mis Reales Armadas de solos los escudos de Castilla y León con una corona y Ancla en pie, sobresaliendo el cepo por la unión de la corona y el Escudo, y por su parte inferior las uñas...».

J. F. G.

25.921.—Norteamericano de pro



Teniente de navío Cichmond R. Hobson, de la Marina de los Estados

Unidos. El que mandó el *Merrimac* al intentar con ese buque cegar el canal de la salida de la bahía de Santiago de Cuba para embotellar a la escuadra de Cervera. Un hombre valeroso y siempre tenido como muy veraz en sus afirmaciones. Ello tendrá importancia en el relato que sigue.

Fue hecho prisionero de guerra y tratado con gran caballerosidad por el almirante Cervera. Desde entonces admiró a los españoles. Y con recta justicia, repetimos.

Retirado del servicio de la Marina, fue diputado por Alabama. Y como tal dio una conferencia en la Escuela Naval de Annapolis poniendo como ejemplo del cumplimiento del deber a los españoles. Relató que después del combate de Santiago visitó lo que quedaba de nuestros buques, y, en uno, en el *Vizcaya*, vio



a un fogonero completamente carbonizado pero en pie, por arte de la muerte, estaba agarrado a una válvula. Dijo Hobson a los guardias marinas: «Me quité la gorra ante aquel héroe anónimo, modestísimo marinero del *Vizcaya*, y pensé: "ésta es la estatua del deber"», y añadió: «¡Jóvenes, pensad en el marinero español carbonizado!».

Esto lo relató el corresponsal del *Diario Español* de Nueva York.

C. M.-V.

25.922.—Tragedia marítima



Cuando las carreteras no existían, cuando las diligencias hipomóviles eran lentas, caras e incómodas, había que recurrir a la mar como camino; entonces, lógicamente, las tragedias actuales de la carretera en los fines de semana se producían en las rías. Veamos ésta que afectó de llenó a los francos de ría de la *Villa de Bilbao* y que copiamos de un diario madrileño publicado el 10 de marzo de 1879:

«Dos botes salieron de Ares el 22 de febrero en dirección a Sada, travesía peligrosísima como saben nuestros lectores. Al pretender uno de ellos dar la primera virada, hubo de faltarle esta, zozobrando el bote que mandaba Andrés Boutciro, del puerto de Sada, al cual no pudo prestar auxilio, aunque lo intentó, la otra embarcación que a toda prisa arribó a Redes. El bote zozobrado conducía además de los cuatro marineros que lo tripulaban, un carabinero con su esposa y 17 marineros de guerra, la mayor parte pertenecientes a la dotación de la *Villa de Bilbao*, a los cuales se había concedido licencia para pasar con sus familias los días de Carnaval. Ni uno solo pudo salvarse y la mar no había devuelto, hasta ayer, más que dos cadáveres. El patrón deja viuda y cinco hijos en la situación más precaria y su cuñado Darío Fernández Rocha una viuda encinta y cinco hijos.

¡Veintitrés víctimas más!»

Y es que las rías, a vela y en embarcaciones sin cubierta, cuando arrecia el SW, o

cuando después carga desde el NW, no son de fiar y por eso decimos que «el que pasó la Marola pasó la mar toda».

J. B. N.

### 25.923.—Piratería femenina



Éstas que aquí ven no son vicetiples de la célebre revista *Las Corsarias* que hizo famosa Celia Gámez. Son auténticas piratas. A una de ellas, la llamada Anne Bonnery, ya nos referimos en nuestra miscelánea núm. 25.811 (agosto-septiembre, 2001). La otra, Mary Read, inglesa y bastarda, comenzó con un equívoco al hacerla pasar su madre por varón para que pudiera heredar. Con herencia y todo, la chica se aburría, por lo que, disfrazada de hombre, sentó plaza en Infantería y después en Caballería sirviendo en Flandes. Descubierta su identidad, se casó con un soldado flamenco y puso una taberna. Cuando éste murió, vendió la tasca y se embarcó en un navío holandés; apresado éste por el pirata John Rackman (Calico Jack), se unió a su dotación sin desvelar su condición femenina, pero, lo que son las casualidades, se encontró a bordo con la Bonnery con la que entabló estrechas relaciones —más que amistosas, según malas lenguas—, hasta que, en 1720, vencido Calico cerca de Jamaica después de negarse a la rendición incondicional a cambio de la amnistía, fue presa con su jefe. Era una pirata vocacional: decía que «si no fuera por el espantajo de la horca, todos los bellacos se dedicarían a la piratería infestando los mares hasta el punto de hacer morir de hambre a la gente de orden».

G.



### 25.924.—Vida natural de un buque



Con ese título, la REVISITA, en su cuaderno de noviembre de 1892, en la sección de *Noticias varias*, tomada de Uirón, daba la que a continuación transcribimos:

«Según cálculos de Mr. Roberto Thompson, el nuevo presidente del N. E. Coast Institution of Engineers, la vida de un buque es, hasta cierto punto, una cuestión que depende del paraje donde aquél se construyó.

Los construidos en los Estados Unidos sólo duran, por término medio, 18 años; los franceses, 20; los holandeses, 22; los alemanes, 25; los ingleses, 26; los italianos, 27, y los noruegos, 30. Parece que se prefiere el hierro al acero para ciertas partes del buque, como son las altas de los aljibes y las cubiertas expuestas á la intemperie, si bien, á juicio de Mr. Thompson, sería más conveniente emplear el mismo material, en cuanto fuera posible, siendo preferible que el acero fuese de igual espesor que el hierro.»

J. F. G.

### 25.925.—Dique de la campana



Así como el resto del arsenal es obra singular del siglo XVIII, la construcción de este dique (bajo el campanario de la iglesia, en el día concatedral, de San Julián, de donde su sonoro nombre) fue el hito principal, desde un punto de vista industrial y tecnológico, del último cuarto del XIX en la capital del Departamento Marítimo de Ferrol.

Muchísimas noticias de la prensa de la época dan cuenta del progreso de las obras, haciendo grandes elogios de su director, el ingeniero de la Armada Andrés Avelino Comerma, de las fiestas de su inauguración, del bazar de caridad de su nombre, etcétera.

La que copiamos a continuación apareció en un diario madrileño el 10 de febrero de 1879, dice así:

«Se repartieron ya en esta ciudad (Ferrol) y se remitieron por el correo a los profesores de música, directores de bandas militares y civiles y orfeones, las invitaciones para que tomen parte en el certamen musical que ha de verificarse en Ferrol con motivo de la inauguración del dique de la Campana.

Podemos asegurar que la inauguración del dique de la Campana tendrá efecto en las segundas mareas del mes de mayo próximo.»

J. B. N.

25.926.—Museo



Museo marítimo, centro de gran cultura era el Marítimo, establecido en las Atarazanas de Pedro IV, en Barcelona; lo puso al más alto nivel internacional nuestro José M.<sup>a</sup> Martínez-Hidalgo, capitán de fragata de la Armada de la RNA. Mostramos hoy una estampa de su interior, en la que se ve la estructura propia de lo que fue el antiguo edificio, uno de los orgullos de la Ciudad Condal, traza de su gloriosa expansión mediterránea.

Un magnífico joyel para bellas y admirables joyas, entre las que descollaba la muy exacta reproducción de la galera real, capitana de Don Juan de Austria. Bien sabido es la

importante parte que tomó Cataluña en la batalla de Lepanto: «El fiero Turc en Lepant», cantan los gozos (los *goigs*) de la Moreneta de Montserrat, como vencido en el gran choque, la «mayor ocasión que vieron los siglos», al decir de Cervantes.

En la gran sala (Miscelánea Marítima) supo Martínez-Hidalgo exponer modelos de barcos modernos. Vemos en primer término, a la derecha, el de un submarino... y al fondo el de un gran velero... todo expuesto con gran arte y armonía, mostrando muy claramente la construcción naval, haciendo énfasis en la española. Todo lo marítimo, no quedándose solo en lo naval, y todo respaldado por una gran biblioteca, con incunables y también los libros más modernos.

Supo constituir su director un gran centro de cultura, orgullo de España: de la gran España que anhelamos.

Barceló

25.927.—Euro



¿A que no sabían que con esta palabra se designaba en lengua tahitiana al *Artocarpus incisa*, más conocido como árbol del pan? Pues bien, fue el soldado de Infantería de Marina Máximo Rodríguez



quién, tras un año de convivencia con los isleños en Tahití, en 1774-75, nos informa de ello en el interesante diario que escribió durante su estancia en la isla. Algunos años después (1789) el gobierno británico despachó a la corbeta *Bounty*, del mando del teniente de navío William Bligh, a fin de obtener simientes de este árbol para su cultivo en las Indias Occidentales. Lo que ocurrió con esta expedición es bien conocido; el verdadero negocio lo hizo el cine muchos años después. Pero es menos conocido que, tras este fracaso, lo intentó de nuevo el mismo Bligh en 1791, logrando plenamente su objetivo. Curiosa coincidencia la avidez británica por aquel «euro» y su reluctancia hacia el actual. Parece que el cultivo del antiguo «euro» era muy rentable para alimentar con su fruto a los esclavos de las plantaciones antillanas.

G.

25.928.—*La Juliana (La Julienne)*



Así se llamaba el galeón que transportó de Flandes a España a Felipe el

Hermoso en 1506, cuando vino por segunda y última vez, pues falleció en Burgos el 25 de septiembre de ese mismo año, tras un fatídico juego de pelota. Este navío, de 250 toneladas, arbolaba tres palos, y en su descripción, hecha por M. Gachard en su *Notice sur la relation manuscrite du deuxième voyage de Philippe le Beau en Espagne* (volumen 503 de la colección Dupuy. Biblioteca Imperial de París), hemos encontrado la siguiente curiosidad que traducimos:

«...el aposento real estaba a proa y se componía de cuatro camarotes, dos en una cubierta y otros dos en la inferior, por encima de ellos había un castillo guarnecido por artilleros y, a popa, había otro castillo para los oficiales...».

Por tanto, el marido de doña Juana se aposentó en el lugar de la canalla y no en el que le correspondía por su alto rango.

J. B. N.

25.929.—*Animales a bordo*



Por el año 1896, publicaba Dionisio de Muxicay Cortés, seudónimo del capitán de navío Emilio Butrón, un artículo titulado *Los animales a bordo*; en él se refería a varios de ellos: perros, gatos, monos. Ahora le toca el turno a otros, veamos:

«La *ternera*, el *carnero*, la *cabra*, el *venado*, los animales de *cuernos*, se hacen á bordo tan inteligentes como mansos.»

«El *cerdo* á bordo se vuelve jugueterón, amigo de broma, borracho y no se parece al animal sucio y estúpido que nos pintan.»

«Todos estos animales, ó se venden ó se regalan; no hay marinero que se atreva a comer su carne; creerían cometer un acto de canibalismo.»

«En algunos buques hemos visto, como *pets*, *zorros*, *cachorros* de león y de tigre, *gatos monteses*, *águilas*, *culebras*, *conejos*, *grullas*, *flamencos*, *tortugas*, *tábanos*, *palomas*, *perdices* y otros muchos bicharracos que no alcanzan nunca la popularidad del perro o del gato.»

¡En fin!, menuda «arca de Noé» nos ha organizado don Dionisio con su «parque zoológico».

J. F. G.

25.930.—*Monumento*



Estaba en el mismo muelle, muy cerca de la escalinata por donde desembarcábamos a diario, en la Manila de 1934.

Un estallido de entusiasmo en nuestros corazones. ¡Españoles!: en ese monumento dos vascos de pro con la bandera del rey de España, Legazpi y Urdaneta. A ellos debió España la posesión de las islas Filipinas, llamadas así en honor de nuestro rey Felipe II... ¡España!

Después, el Hotel Manila, gran hotel, y, en su acogedor bar, un *Singapore gin sling* nos reconfortaba de otro modo, había que ver a las guapas mestizas que nos recibían en las



tiendas de la calle La Escolta. Éramos capitanes españoles como los de antaño, así decíamos nosotros. Pero las antiguas garitas de nuestros centinelas de entonces quedaban cerca, solamente unas verdes praderas nos separaban del viejo intramuros. En él, el fuerte dedicado al *Señor Santiago*. Todo estaba impregnado del recuerdo de la lejana España. Si pensasen los cerebros de bronce de Legazpi y de Urdaneta, así lo verían. ¡No importa!, sus figuras son como faros en lo alto de este monumento para conducirnos entre modernas desazones.

Alfárez de navío X

### 25.931.—San Telmo



Las luces de San Telmo eran tenidas generalmente como señal de que amainaría pronto el temporal Pero no siempre. Los estadounidenses creían que cuando aparecía sobre la cabeza de un marino que trabajaba en la arboladura anunciaba su próxima muerte: por el contrario, los

alemanes, más optimistas, pensaban que no era nada preocupante, sino que el santo lo ayudaba a hacer su trabajo más rápidamente. Los franceses pensaban que si la luz era doble se trataba de San Telmo y San Nicolás; si era triple, se les había unido Santa Bárbara. ¿Y si eran cuatro? —se preguntará el lector—. Pues no se sabe. Quizá nunca se vieron tantas.

G.

### 25.932.—Dicho



Curioso y entretenido es el libro *El porqué de los dichos*, del que es autor José María Iribarro: recoge en él gran número de éstos, entre los cuales vemos el de «Dar al traste»: entre los varios significados que tiene esta frase, uno de ellos se refiere a «un término marineru antiguo, que significa naufragar una embarcación».

El maestro Gonzalo Correas, en su obra *Vocabulario de refranes y frases proverbiales y otras fórmulas comunes de la lengua castellana* (primer tercio del siglo XVIII), dice que: «Es perderse la nave por dar en roca o en (otro) navío; de aquí se toman muchas frases, verbigracia: dar con ello, o con todo, el traste».

Julio Cejador, en su *Frasesología*, al tratar de esta frase, cita a D. Vega que, en su *Paraiso Natividad*, dice: «En su navegación han dado al traste dos navíos de alto bordo más celebrado». También Cejador dice que en algunas obras, tales como *Rufián viudo*, dio la galera al traste en Berbería; y, en *Teatro dif.*: «Navíos que han dado al traste en las playas de la muerte».

El padre Pedro de Valderrama, en sus *Ejercicios espirituales* (comienzos siglo XVII), dice: «A hundir un barco o dar con él al traste».

J. F. G.

### 25.933.—Ajos



Fernán Pérez de Oliva (1494-1531), catedrático en Salamanca en 1526-27, en su tratado *De magnete*, recopilado con

otros bajo el título *Cosmografía Nueva* por la Universidad de Salamanca, dice que: *olleum, allium, pinguedo, et adamas vim magnetis minuunt* (el aceite, el ajo, la grasa y el acero disminuyen la fuerza del imán). Sin embargo, poco más adelante asegura: *Falsum est untionem a lei tollere magnetis*, esto es, que «es falso que el aceite de ajo suprima la fuerza del imán». Aparte de la contradicción, ¿a quién diablos se le ocurriría andar metiendo ajos o su aceite en las bitácoras?

G.

## 25.934.—Campanas



En algunos lugares los marineros solían asociar los temporales con las campanas, tal vez porque estando cerca de tierra el viento que las movía hiciera llegar hasta ellos su sonido. En Gales cuentan que el señor de Bottreux quiso regalar unas grandes campanas al pueblo de Boscastle. Cuando estaban a su vista, quiso tañerlas como acción de gracias por la feliz navegación, pero el capitán del barco aseguró que ésta se debía a la solidez del buque y que ya tendrían tiempo de hacerlo al desembarcarlas. De inmediato se desató un furioso temporal que echó el barco a pique: todos se ahogaron menos el piloto.

G.

## 25.935.—Bautizo



Fue en el monasterio de Guadalupe (Cáceres) donde recibieron las aguas bautismales dos de los indios que Cristóbal Colón trajo en su segundo viaje, en el que, al regreso, arribó en Cádiz (11-4-1496).

La casualidad hizo que, en el año 1916, fray Isidoro Acemel, O. F. M., investigando en el archivo del monasterio en algunos manuscritos que nada tenían que ver con este asunto, encontró uno que se refería al dicho bautizo.

En efecto, en el Libro de Bautismos, desde 1496 a 1622, se hallaba la partida que transcribimos: Al margen, «Xpobal y Pedro = vyernes XXIX de este dicho mes se bautizaron Xoual e Pedro criados del señor almirante Xoual Colón, fueron padrinos, de Xonal, Antonio de Torres (1) e Andrés Blasquez de Pedro fueron padrinos el señor coronel (2) e señor comendador e baptizolos Lorenzo fernandez capellán».

(1) Antonio de Torres había sido capitán de la nao *Marigalante* y alcaide de la ciudad de Isabela: era hermano del ama del príncipe Juan, hijo de los Reyes Católicos; a él encomendó Colón llevara a éstos al Memorial con la relación del segundo viaje.

(2) Era este «señor coronel» el capitán Fernández Coronel, amigo y persona que gozaba de la confianza de Cristóbal Colón.

J. F. G.



25.936—Medalla



Los capitanes de navío Luis Vicente de Velasco y (como segundo) González de Bassecourt (navarro) defendieron, en 1761, heroicamente el castillo del Morro de La Habana, atacado por los ingleses. El primero fue herido gravemente y el segundo muerto al pie de la bandera... El rey confirió el título del marqués del Morro de La Habana (murió por efecto de sus heridas) a Velasco y, a título póstumo, conde del Asalto a Gonzá-

lez de Bassecourt. Lo llevó su hermano, que servía en las Reales Guardias.

Se grabó una bella medalla conmemorativa: en el anverso, con las efigies de los heroicos capitanes de navío, y en el reverso, la explosión de la mina que precedió al asalto de los ingleses.

El ataque se inició en la altura de la Cabaña, que dominaba al Morro y entonces no estaba guarnecido por España con castillo alguno.

C. M.-V.



Medalla acuñada en memoria de la defensa del Morro de La Habana.





## CAMILO JOSÉ CELA Y AQUELLOS OFICIALES DE MARINA

A finales de agosto de 1976 el destructor *Blas de Lezo* tenía una dotación de oficiales bastante novel. Hacía un par de años que el barco había llegado de Estados Unidos, y después de un excelente trabajo para incorporarlo a la Flota, buena parte de su dotación había desembarcado.

Manolo Arias, por entonces capitán de fragata comandante del *Blas* y más tarde vicealmirante, era un hombre de físico y personalidad singulares. Sus oficiales llegamos a quererle como nuestro hermano mayor, y aunque tenía fama de ser bastante duro, en realidad tenía un corazón de oro y una gran facilidad para las lágrimas. Los que compartimos aquellos días con él mantene- mos imborrables recuerdos suyos y, por supuesto, recordamos muchas

anécdotas, llegamos a conocerlo muy bien. Sin duda le gustaba ser el protagonista, a lo que sanamente contribuíamos sus oficiales; era un papel que le apasionaba.

A mediados de septiembre salimos del puerto de Ferrol y, con un maretón que dejó la cubierta y mamparos exteriores limpios de extintores, botellas y otros objetos, nos dirigimos a Rota. En aguas de Cádiz nos concentramos todos los destructores y fragatas de la Flota, unos 15 barcos, y bajo el mando del contralmirante jefe del Mando de Escoltas participamos en un adiestramiento particular y después colectivo que duró unas dos semanas y que ayudó a las dotaciones a acoplarse a sus nuevos destinos. Finalizado el adiestramiento, el *Blas* se dirigió



hacia Palma de Mallorca, donde atracó el primer sábado de octubre. Allí debía pasar un fin de semana de merecido descanso para la dotación. Sabíamos que iba a ser una breve carga de baterías porque seguramente nos esperaba la OVAF en aguas de Cartagena, lo que significaba que en los dos próximos meses haríamos unos cincuenta días de mar en continuo adiestramiento y zafarrancho de combate. Iba a ser el primer periodo de ejercicios del historial español del barco en aquella Oficina de Valoración y Adiestramiento a Flote.

El comandante tenía cierta amistad con Camilo J. Cela a través de Juan Carlos Cela, oficial de Marina y hermano del escritor. Una vez en el puerto de Palma, telefoneó al famoso escritor, que vivía en una hermosa casa en Palma, invitándole a bordo para que visitara el barco y conociera a sus oficiales. Cela excusó su visita, pero cortésmente le respondió que tenía interés en conocernos, por lo que le pedía que esa misma tarde le visitásemos en su casa, donde tendría mucho gusto en recibirnos.

Al atardecer, un grupo de oficiales deseosos de introducirnos en la bulliosa noche de sábado de Palma, con Manolo Arias a la cabeza y algo obligados, nos dirigimos a la residencia de Cela. Asumimos que era una especie de comisión oficial que duraría un par de horas, en las que nos aburriríamos e incluso correríamos el riesgo de que se enfriaran nuestros deseos de pasarlo bien en la cosmopolita isla. Pero estábamos muy equivocados; la importante personalidad

del escritor y la no menos imponente de nuestro comandante favorecieron una atmósfera irónica, relajada y algo surrealista, difícil de describir; realmente pasamos una velada extraordinaria.

El segundo del barco, capitán de corbeta Vallejo, hombre de gracia espontánea, dado a la conversación y muy ocurrente, contó a Cela una anécdota que éste amplió y comentó. El académico se acordaba perfectamente de la escenificación de lo que más bien consistió en una broma al escritor. Coincidiendo con la estancia de un submarino en Barcelona a primeros de los años 60, se celebró un acto literario en el que participaba Cela. En el momento más solemne irrumpió disfrazado Cristóbal López Cortijo. Previamente se habían incorporado los oficiales del submarino, Rafa Vallejo entre ellos. Lo que ocurrió allí no lo recuerdo muy bien, pero la actuación de López Cortijo hizo a todos disfrutar de lo lindo. Pero nuestra velada en Palma continuó con buen whisky procedente de una bien dotada bodega que orgullosamente nos mostró y, haciendo gala de una memoria prodigiosa, el escritor nos contó otra anécdota que nos hizo reír un buen rato.

En cierta ocasión durante los primeros años 50, Camilo J. Cela hubo de trasladarse a Cartagena para visitar a la esposa de su hermano, a la sazón teniente de navío. Su cuñada estaba enferma y al parecer había preocupación familiar por su salud. Durante los días que duró su visita, adquirió la costumbre de incorporarse por las tardes al Gran Bar, donde

se reunía con una serie de oficiales solteros compañeros de su hermano, que lógicamente en esos días no asistía. Una de esas tardes, mientras tomaban un café, alguien le preguntó a Cela por su cuñada y éste respondió que estaba bastante enferma y que le preocupaba su delicada salud, insinuando que tal vez la reciente boda podía acarrear futuros problemas a su hermano. En ese momento, uno de los oficiales golpeó la mesa y manifestó que su honor no le permitía que se hablase de esa forma de la esposa de un oficial de la Armada. En consecuencia exigió a Cela que saliese a la calle, donde debería verse con él las caras. Dicho y hecho, en la calle, tras algunos empujones, fueron separados por el resto de oficiales sin que la cosa llegase a mayores y sin que impidiese a Cela seguir incorporándose a la reunión de amigos en las tardes siguientes.

Un par de días más tarde los habituales fueron llegando al Gran Bar; en cierto momento alguien propuso algo así como ir al teatro a ver un espectáculo que podía ser una compañía de revistas que acababa de llegar a Cartagena. A esta propuesta, el oficial retador manifestó que lamentaba no poder incorporarse porque aquel mes sus padres todavía no le habían enviado la ayuda económica mensual acostumbrada y natu-

ralmente estaba sin blanca. Con alguna sorna, el oficial insinuó que, al no enviarle el dinero, sus padres estaban mostrando la escasa calidad de su paternidad y que no era la primera vez que se enfadaba con ellos por no mandarle el giro cuando era necesario. «En ese momento —contaba Cela— golpeé la mesa y le dije que en mi presencia no permitía que se hablara de esa forma de los padres de un oficial de Marina, por lo que debería verse conmigo las caras en la calle, lo que lógicamente provocó el desconcierto del oficial protagonista y compañeros y a continuación la carcajada general.»

Esta anécdota, contada por Camilo con su glorioso discurso verbal y su irreplicable ritmo narrativo en vivo, hizo que sus visitantes nos riésemos durante un buen rato, y tras escurrir los restos del último whisky, nos marchamos a disfrutar de una larga y deliciosa noche de sábado en el incipiente otoño de Palma, por supuesto siempre en compañía de Manolo Arias. ¡Qué buenos tiempos! ¡Lo bien que estábamos en los barcos! ¡Qué partido se le sacaba al momento!

José L. DE DIEGO

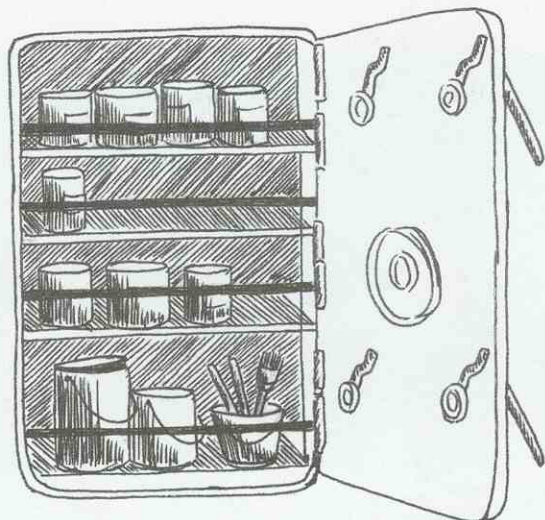




AAVs españolas y americanas en Egipto. (Foto: C. G. de Paredes).



Ferrol y el arsenal en 1941. (Foto: Empresa Nacional Bazán. Colección C. Blanco).



# Pañol de Pinturas

## JUAN RUBIÓ DE LA CUESTA

Al comenzar, hace ya tiempo, esta agradable tarea de traer al *Pañol de Pinturas* a compañeros y personal de la Armada con los que comparto esta afición a la pintura, tuve mis dudas, considerando si al acabar con los artistas que ya conocía y recordar en su momento a los fallecidos, que aparecerán si Dios quiere al final de este trabajo, me quedaría sin protagonistas para irlos «estibando» en este *Pañol*, que ya está a tope de obras de arte.

Esa incertidumbre ha desaparecido totalmente, pues he ido descubriendo gente más joven, que por fortuna para la Armada y para ellos mismos han recogido esta antorcha artística que, sin duda, sigue prestigiando a nuestra institución en campos ajenos a la profesión.

Hoy presentamos a Juan Rubió de la Cuesta, capitán de navío en activo (Sóller, 1948), y que está inmerso en esta actividad artística prácticamente desde que tiene uso de razón.

Como ya hemos apuntado en más de una ocasión, el entorno geográfico es un factor de indudable influencia en la intensidad de una afición como ésta, y sin duda en determina-





das profesiones como es la del medio donde se trabaja, que definen igualmente los resultados de la obra artística.

Rubió, que reúne estas condiciones apuntadas, tiene además una fuerte influencia familiar, ya que su padre, teniente de navío, dedicó una gran parte de su vida a este bello arte en la técnica del óleo, decantándose, según nos cuenta nuestro protagonista, en el uso de la espátula que tan sorprendentes efectos consigue en las obras construidas por este sistema.

Desde muy pequeño se constituyó en un constante compañero de su progenitor, y de él fue acumulando vivencias que poco a poco le fueron conquistando para esta afición. Rubió y sus hermanos ayudaban igualmente a su padre a montar bastidores, que precisamente eran del «diez figura (55 x 46)» y del «ocho paisaje (46 x 33)». Se familiarizó en esta época con el «verde esmeralda» y el «amarillo cadmio oscuro»; por cierto que este último color es de los que yo llamo «agradecido», por el impacto que produce

bien situado en una obra. De toda esta actividad infantil estamos convencidos de que el hecho pictórico que hace realidad Rubió era algo que tenía que ocurrir casi «irremediablemente».

Como suele ser frecuente, ese «depósito» artístico que se posee no aparece hasta que los estudios de una determinada profesión dejan de acaparar ese tiempo, que es tan necesario para pintar relajado; así como no podía ser de otra forma, Rubió comienza a pintar al salir de la Escuela Naval en 1973, época en que trabaja con el óleo. Durante este tiempo (1978-1980) produce mucho y expone con relativa frecuencia en colectivas, organizadas en clubes navales y escuelas.

En uno de sus destinos (en dragaminas), en su tierra natal (Palma), coincide con el pintor Pepe Betanzos, natural de Cartagena, que le lleva a la Sociedad Económica de Amigos del País de esa ciudad y con el que estudia acuarela en sus periodos de estancia en la misma, con motivo de los PIPs de los dragaminas.

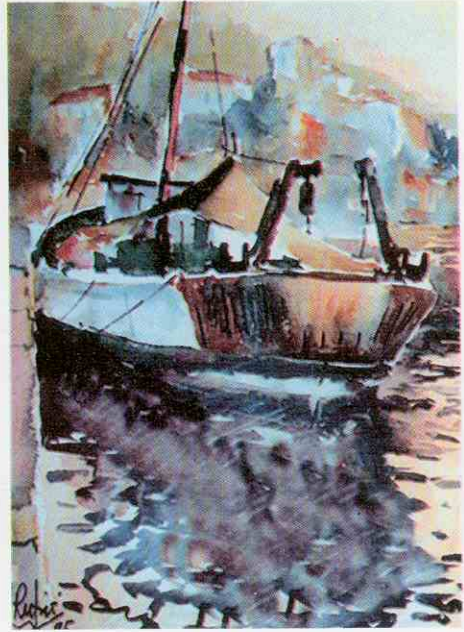
Sin embargo, su técnica en la acuarela se consolida en Palma, donde coincide en el Círculo de Bellas Artes con el acuarelista, mallorquín también, Navarro Garcerá (Medalla Nacional de Acuarela), pintando con él, a base de un sistema que Navarro titula como «doble mando», consistente en que mientras él pintaba Rubió copiaba, imitando todo lo que hacía el maestro. Este sistema le dio, según Rubió, una notable base técnica.

En ese tiempo de 1984-1989, sigue exponiendo en colectivas en el citado Círculo, consiguiendo en octubre de 1995 llegar a la final del Salón de Otoño, figurando su acuarela en la portada del catálogo de esta exposición.

Su profesión, como a todos los marinos, le ha dejado poco tiempo para pintar y poder efectuar exposiciones, y en las ocasiones en que tenía obra suficiente para exponer no se ha presentado la oportunidad. Espera, por ello, tener la calma y el tiempo necesarios para realizar exposiciones individuales, gran ilusión en su quehacer.

Se define como pintor mediterráneo, le gusta la luz, que capta con maestría, y admira a pintores de paleta luminosa, como Sorolla, aunque disfruta igualmente pintando paisajes gallegos.

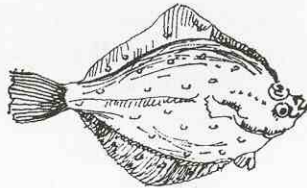
Es un pintor colorista, atrevido, que sin embargo no produce estridencias, se le adivina una consolidada posesión del oficio, trazos enérgicos, que apuntan a un impresionismo que bordea en ocasiones la abstracción, circunstancia que avala, por su dificultad, una



profesión artística de sólida base y con un brillante porvenir.

Con mi respeto y admiración por su trabajo, un abrazo y cordial saludo.

Rafael ESTRADA





## MAREA ROJA: UNA ELEVADA TEMPERATURA

La sinopsis argumental da una idea muy aproximada de los contenidos e intenciones de *Marea roja*, dirigida por Tony Scott (hermano del también realizador Ridley Scott, autor de obras tan fundamentales como *Los duelistas*, *Blade runner* o *Thelma y Louise*) en 1995 e interpretada por Denzel Washington, Gene Hackmann, Matt Craver y Viggio Mortensen; «Ante una dudosa alarma nuclear, el autoritario comandante de un submarino (Gene Hackmann) decide atacar a la entonces Unión de Repúblicas Soviéticas. La probable hecatombe es detenida a tiempo por uno de los oficiales del buque (Denzel Washington), que se hace cargo del mando en momentos tan difíciles. Pero el comandante reacciona y vuelve tomar el control de la situación. Y así hasta el final de la historia. Con este *ping-pong* como argumento, Tony Scott, en la compañía del mismo equipo técnico de *Top gun*, consigue complementar una apasionante, tensa intriga...».

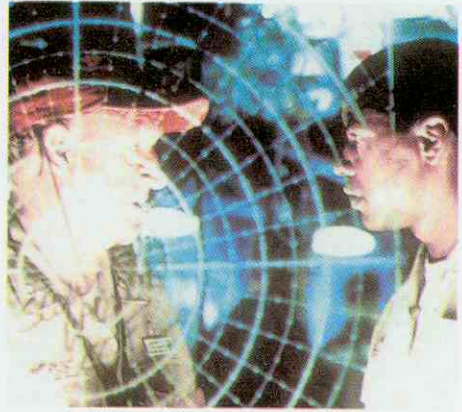
Tal cual. Sobre estos esquemas, quizá un poco simples, elementales, los guionistas desarrollan una historia que entra en los terrenos de lo clásico en este tipo de cine, un cine donde combina la emoción del instante, la pasión por la aventura y el desarrollo técnico

espectacular y embriagador. La situación en que desemboca la película nos remite, inevitablemente, a otros ambientes ya recreados con anterioridad. Con anterioridad y eficacia. Se encuentra, pues, el espectador ante un panorama a desarrollar que parte de planteamientos clásicos y hasta cierto punto convencionales de una fórmula que desde siempre los guionistas de Hollywood han cultivado de forma y manera reiterativa con resultados finales simple plurales y desiguales. De todo hubo (hay) en al viña del Señor. Cintas gloriosas hasta productos notables (y mediocres) y de especial calidad. Un tema, una historia a desarrollar que siempre encuentra su punto medio, su forma de explotar en medios y climas navales. El enfrentamiento, por regla general en lugares cerrados, sin apenas posible salida al exterior, que juega con la claustrofobia como principal pieza clave que combina de forma constante con sus protagonistas, sometidos a tensas situaciones de alto rigor dramático. Dos oficiales, uno de mayor graduación, piensa (y a menudo actúa) de forma primaria y emotiva cuando estalla el conflicto. El otro, su oponente y antagonista, piensa de forma diametralmente opuesta. Desde el clásico *Rebelión a bordo*



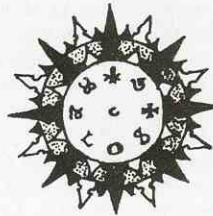
con el duelo entre Charles Laughton y Clark Gable hasta los más modernos (modernos relativamente), como *Torpedo* (otra vez Clark Gable frente a al entonces más joven Burt Lancaster), pasando por el *Motín del Caine* (con Humphrey Bogart contra prácticamente toda la dotación). Otros ejemplos existen y en abundancia a lo largo de la historia del cine.

Sobre estos parámetros, alrededor de estos esquemas, se desarrolla la intencionalidad primera de *Marea roja* (emotiva la secuencia inicial, cuando Gene Hackmann se dirige a la dotación bajo una intensa lluvia). Dos personas nacen a la discusión, al drama poderoso desde posturas psicológicamente diferenciadas. Uno es el clásico hombre de acción en el que el pensamiento, el análisis conceptual y riguroso, poco o nada tiene que ver con su psicología, con su carácter. A cambio, el oficial (siempre un subordinado) representa, frente al peligro, frente a la situación límite y a la vez explosiva, la reflexión, el pensamiento, la fuerza de la razón, la maduración de una idea ante la posibilidad de tener que tomar una decisión irreversible, sin posible vuelta atrás y de consecuencias devastadoras para el resto de la humanidad. Se produce y estalla el drama cuando ante las pruebas, al parecer irrefutables, de un ataque nuclear ruso, el comandante del submarino decide lanzar un ataque en toda regla y dejar tras de sí un panorama postnuclear devastador. Es el momento (o alguno de los momentos) cumbre de la película que, después, a medida que sube la presión arterial el clima, gradúa y se eleva hasta el máximo. Era lógico el propósito único tanto de guionistas (entre ellos el director de *Pulp ficción*, Quentin Tarantino, que ya actuara como actor en



*Sleep with* del mismo Tony Scott) como del director. No obstante, con anterioridad y a través de escenas técnicamente bien resueltas, ya advierte al espectador que el clima, en apariencia amable y cortés, dispositivo entre el comandante de la nave y su principal oficial, puede estallar de un momento a otro. Primeros contactos de educación y corrección dejan entrever que nos encontramos ante dos recias personalidades de signo psicológico muy opuestas. La antítesis, vamos. Cuando se produce la lucha, bajo la sombra amenazadora del futuro efecto nuclear, Tony Scott pone toda la carne en el asador. Y la carne explota, estalla, cruje alimentada por poderosas llamas que se extienden con voracidad por las restantes dependencias del submarino. La rebelión, una rebelión dividida, porque ambos contendientes tienen sus cómplices, está servida.

Toni ROCA



# La Mar en la Filatelia



## ELCANO: A LOS 75 AÑOS DE SU BOTADURA

El *Nautilus*, viejo buque escuela que había paseado el pabellón español por todos los mares, estaba achacoso, había cumplido con creces su ciclo de vida y su compromiso con la historia, y pedía a gritos el relevo, y el recién llegado *Galatea* no era suficiente para las necesidades de la Armada. Por eso, en la primera mitad de 1925 se firmó un real decreto que disponía la construcción de otro barco de vela: el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, que ahora celebra

el 75.º aniversario de su botadura y el próximo año celebrará el 75.º aniversario de su entrega a la Armada.

Las obras de construcción del barco comenzaron el 24 de noviembre de 1925, siguiendo el proyecto y planos de los astilleros Echevarrieta y Larrinaga, de Cádiz. El diseño de las velas lo realizó el inglés Nicholson y su fabricación en lino la llevó a cabo la firma inglesa Ratsey Isapthone, de Gosport, en tanto que las velas de repuesto fueron



El *Juan Sebastián de Elcano* en emisiones españolas, 16 de julio de 1964 y abril-mayo de 2000.



El Juan Sebastián de Elcano en dos emisiones extranjeras: Bermuda y Angola.

encargadas a la firma Victoriano Echarne, de Gijón. La botadura tuvo lugar el 5 de marzo de 1927, se entregó a la Armada el 28 de febrero de 1928 y fue dado de alta el 17 de agosto del mismo año. Sus características y dimensiones son: casco de hierro, 94,1 m de eslora, 13,15 m de manga, 7,46 m de calado, 3.671 toneladas de desplazamiento, 226 miembros de dotación (que puede variar dependiendo del número de alumnos), y tiene dos cañones de salvas de 37 mm. Para la propulsión emplea su aparejo de bergantín-goleta con bauprés y cuatro palos: trinquete, mayor proel, mayor popel y mesana, que además de estas denominaciones también reciben de proa a popa los nombres de anteriores buques escuela españoles, de antiguo a moderno: *Blanca*, *Almansa*, *Asturias* y *Nautilus*. Tiene 20 velas con una superficie total de casi 2.500 metros cuadrados, en aparejo de cuchillo en los cuatro mástiles, que además en el trinquete es también de cruz con cuatro vergas. Como ayuda cuenta con un motor auxiliar diesel Sulzer-Bazán de 1.500 caballos y una hélice que le permite alcanzar los 10 nudos y tener una autonomía de 10.000 millas.

Desde su construcción, el barco ha tenido su base logística en La Carraca (San Fernando, Cádiz), donde se efectúan todos los

mantenimientos necesarios para tenerlo operativo, y los preparativos para sus cruceros de instrucción. En La Carraca se le han efectuado obras de modificación y modernización para adecuarlo a los tiempos modernos en medios, sistemas, equipos y habitabilidad. Las modernizaciones más profundas tuvieron lugar en los años 1956 y 1978.

Desde su entrega a la Armada ha desempeñado con éxito sus cometidos como buque-escuela, en el que cada año los guardias marinas de la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra), entre los que ha estado el Rey Juan Carlos en 1958 y el Príncipe Felipe en 1987, realizan su largo viaje de prácticas. El ciclo normal de actividades del barco a lo largo del año suele distribuirse en dicho viaje, de unos seis meses de duración, seguido de otros seis meses de mantenimientos, reparaciones, mejoras y preparación para el siguiente viaje, aunque suele haber excepciones, sobre todo en cruceros de mayor duración, como pueden ser los de vuelta al mundo. El primer viaje de instrucción lo realizó en 1928, y desde entonces ha finalizado 72 cruceros de instrucción —el número 73 lo está realizando ahora—, ha paseado con orgullo el pabellón español por todo el mundo, al que dio 10 veces la vuelta, y entró en más de 130 puertos, de unos 60 países.

Pertenece a la Sail Training Association. Ha tomado parte en innumerables regatas y concentraciones de grandes veleros, como la etapa Cádiz-Bermuda de la «Gran Regata 2000» o «Tall Ship 2000», con salida de Cádiz el 7 de mayo de 2000. En los años 1974 y 1997 ganó la «Boston Tea Cup», distinción concedida al buque que durante 24 horas haya navegado la mayor distancia a vela, que en 1997 fue de 275.2 millas, su mejor marca hasta ahora. En 1997 también recorrió la mayor distancia a vela: 1.148,5 millas en 124 horas.

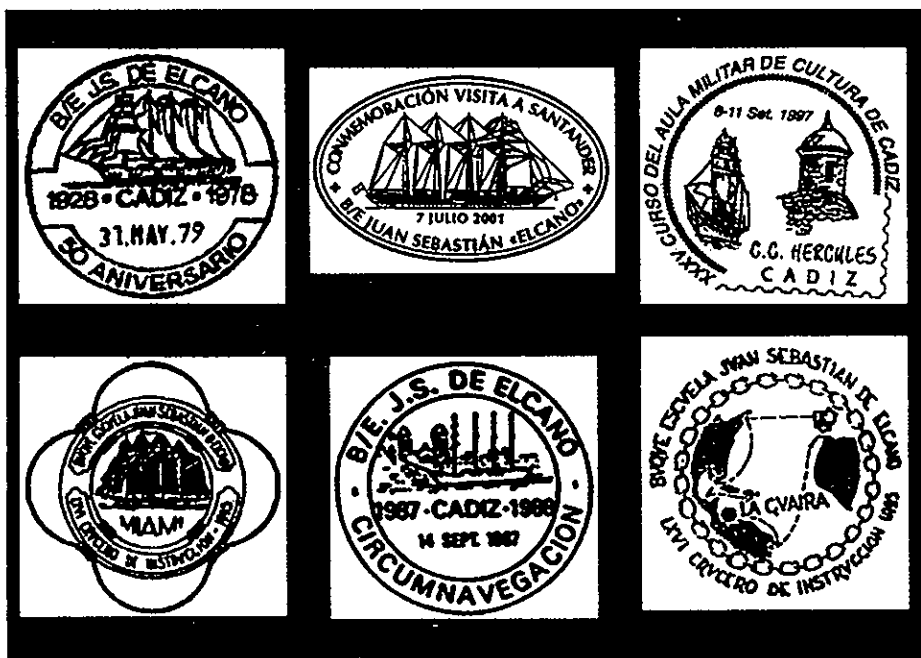
El *Juan Sebastián de Elcano* es un velero en activo de los más bellos y más veteranos del mundo, y alguna vez su imagen es reproducida en sellos de correos de España y de otros países, como Angola, Bermuda o Guinea. En los sellos españoles apareció en dos ocasiones. La primera fue en la serie de 10 sellos con otros tantos barcos, puesta en circulación el 16 de julio de 1964, día del Carmen, en «Homenaje a la Marina», en la que el sello de facial 10 pesetas presenta la

silueta del *Elcano*. La segunda ocasión fue en una etiqueta postal de abril-mayo de 2000, emitida con motivo de la antes citada «Gran Regata 2000», en la que el barco aparece con la ciudad de Cádiz al fondo.

La vida e historia del *Elcano* se pueden escribir a través de los muchos documentos producidos por el barco o referidos a él (órdenes, partes de campaña, informes de viajes, actividades, visitas, reformas, modificaciones, etc.), y a través de los muchos elementos filatélicos que ha generado (franquicias, marcas administrativas, tarjetas máximas, enteros postales y otros). Es enorme la gran cantidad de cartas y tarjetas postales que a lo largo de sus muchos años de vida fueron enviadas al barco o remitidas por éste en sus viajes por todo el mundo. También son muy abundantes y variados los matasellos especiales, las marcas postales y los sobres conmemorativos en los que por diferentes motivos aparece el barco o su nombre, muchos de ellos utilizados en sus viajes, visitas a puertos nacionales y extranjeros, conmemoraciones,



Fragmentos de tres sobres conmemorativos. Cincuentenario, 1978; Norfolk, 1984; canal de Panamá, 1985.

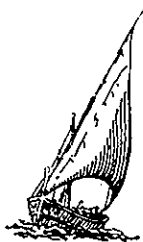


Matasellos conmemorativos y marcas postales. Cincuenta aniversario, 1979; Santander, 2001; Aula Militar de Cultura de Cádiz, 1997; Miami, 1997; Circunnavegación, 1987; La Guaira (Venezuela), 1995.

y participaciones en acontecimientos de todo tipo, lo que no tiene nada de extraño si se tiene en cuenta la gran expectación que el barco levanta allá por donde va. No es corriente ver de cerca un barco de vela del porte del *Elcano*, lo que, unido a su propia historia, hacen que sus visitas a puerto se conviertan siempre en acontecimientos destacables, que entre otras actividades suelen ser

conmemoradas con elementos filatélicos. Sirva como ejemplo la visita realizada a Santander el pasado mes de julio de 2001.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





# LEXICOGRAFÍA

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

## ESTUPIDARIO SUBMARINO

*Desoídos sean los ignorantes porque de todos ellos, sobre todo los que deciden con sus errores la incultura escandalosa de varias generaciones posteriores, es el reino de los tontos y de los imbéciles.*

J. J. Armas Marcello

Cierto es que muchas de las cosas que vengo publicando en estos articulillos son auténticos y verdaderos estupidarios, entendidos como relaciones de estupideces obtenidas acá y allá en variopinta colección de publicaciones, aunque trato de hacerlo en relación con lo naval o marítimo. Claro está que la estupidez no se limita a este campo y si los estúpidos volasen oscurecerían el sol. Lo mismo ocurre con la ignorancia; antes los ignorantes trataban de no significarse y disimular su nesciencia, pero hoy parecen haber perdido el rubor y son tantos como para que de ellos vivan hordas de astrólogos, cartománticos, pitonisas, videntes y curanderos, que invaden periódicos, revistas, y hasta programas de radio y televisión. Ante tan amplio panorama conviene delimitar el estudio, se impone la especialización, y en este sentido me parece oportuno referirme hoy

como víctima especial al mundo de los submarinos, que no es lo mismo que el mundo submarino, y dentro de él a un texto que merece consideración por su densa estupidez.

Durante algún tiempo hemos sufrido una invasión submarina, aunque mediática, por usar la palabreja de moda. Pasada la fiebre del *Tireless* («er Tirolé» lo llamaban por allí) y algún otro incidente, como el del *Greeneville* (SSN-772), la desgracia del *Kursk* vino a suponer buena fuente para llenar varias páginas de algún suplemento dominical, siempre tan necesitados de materia prima para arropar y conyovar su contenido primario, que es la publicidad.

Tratemos, pues, de uno de estos suplementos, el de un diario que creo que es el de mayor tirada de España. En él, a uno de los hombres del este submarino, Dmitri Kolézni-

kov, se le atribuye el empleo de *teniente capitán*. Y a su padre se le trata de *capitán de primera clase* (aparte de la clase, ¿capitán de qué?, ¿de corbeta?, ¿de jardines?). Claro que —siempre según el comentado artículo— no ha de extrañar que su primer destino fuera el de *ayudante de máquinas*, sin duda importante a bordo de uno de los 10 submarinos *Oscar II* de la Marina rusa, que eran (¿son?) los *cazadores asesinos* más grandes jamás construidos, con sus 154 metros de *longitud* (más del doble de un *Boeing 747*, se precisa, para usar como fácil término de comparación ese avión que todos tenemos en casa) y 18,2 metros de anchura.

En su descripción se destacan, como instalaciones de la mayor importancia, las dos *salas de recreo*, en una de las cuales hay *sauna*, *solario* (no se explica cómo se hacían llegar los rayos del sol; hay que suponer que serían sintéticos, por lo que más bien debería ser «uvario», o mejor «uvarium», de «solarium», que es mejor que «solario») y una piscina de seis metros, mientras que la otra era un *área de descanso con una esquina dedicada al ajedrez y otra para ver videos*. Ya se sabe que los rusos, gente reflexiva y tenaz, son muy adictos al ajedrez. Las damas y el parchís ¿estarán prohibidos? Quizá no tanto como el vituperado naípe: consta que lo estuvo, y muy rigurosamente, en todo el territorio de la Unión Soviética (y forzosos aliados) —no digamos en sus Fuerzas Armadas— el «Monopoly», por escandalosamente capitalista, pero después de la perestroika parece que se ha levantado la veda (ahora, contrariamente, hay que educar para el capitalismo). *Ésta* (la sala) *albergaba una pequeña pajarera y un acuario, plantas en macetas y unos cuantos gatos*. Resulta ligeramente sorprendente que hubiera, además, una fila de *mecedoras* (¿no habría también mesas de billar?) desde las que la *tripulación* podía *pulsar botones* para alterar las imágenes digitales de *las paredes* (y, de paso, alterar también los mamparos para convertirlos en «obras de albañilería verticales que cierran o limitan un espacio», que eso son las paredes).

¿Cómo se describe al *Kursk*? El redactor, con la complicidad del traductor, sabe que se dirige a terrícolas para quienes cualquier cosa que esté más o menos a flote viene a ser lo

mismo, y que estos lectores gozan de privilegiada información gracias a la intensa y fructífera campaña publicitaria que lanzó una película con gran éxito de taquilla. Por eso nos dice que *como el Titanic en su tiempo, el Kursk era considerado un artilugio perfecto, imposible de naufragar*. Gracias al cine, el terrícola se enteró de lo del *Titanic* al cabo de casi noventa años, y no era cosa de desaprovechar esta información, aunque todo parecido entre el *Titanic*, el *Kursk* y sus respectivas peripecias sea menos que mera coincidencia, salvo el hecho del naufragio y el de que ambos eran muy grandes (el *Titanic* más).

El *primer oficial al mando* había sido nombrado en 1991 *capitán del submarino*, al que se le dio el nombre de la ciudad de Kursk en 1992 como *parte de un intento a la desesperada, en un momento en que la financiación para el Ejército había sido cercenada, de asegurarse el patrocinio para las naves en forma de efectivo y de provisiones esenciales de alimentos por parte de aquellas ciudades cuyos nombres llevaban*. Créanlo ustedes o no, pues a continuación se añade que en el caso de este *cazador asesino*, significó *manzanas, pollos, azúcar, harina y, en Navidad, una buena provisión de los sabrosos dulces que dan renombre a esta ciudad del suroeste de Rusia*. ¿Algún pavo? —se preguntarán—, pues no. No hubo pavo para Navidad. Ya le habían mandado un pollo. La pretensión de mantener unidades de la Armada, como los submarinos, con fondos destinados a la financiación del Ejército, que además habían sido *cercenados*, tenía que conducir a que se vieran en la necesidad de pedir el aguinaldo, quizá enviando a la comisión de compras cantando villancicos de puerta en puerta por toda la ciudad de Kursk. Penoso.

Más adelante se nos detalla que el inicial *primer oficial al mando* de la nave renunció al susodicho mando en 1997, y fue sustituido por el *abstemio capitán Guennadi Liachin, mucho más autoritario* (quizá por no estar debidamente reblandecido con alcohol). Se da a entender, evidentemente, que el anterior *capitán* rezumaba vodka y era un viva la virgen. Como para querellarse.

Pero además de pajareras, acuarios, piscinas y gatos, ¿qué otras cosas había a bordo de nuestro *asesino*? Unos preciosos esquemas

nos lo explican, figurando entre otros un *centro de mandos del armamento* y, sobre todo, unas *cabinas de espionaje, de navegación y de comunicaciones*, contiguas. Las cabinas de comunicaciones quizá fueran como las telefónicas, las de navegación no acierto a imaginarlas, pero las de espionaje realmente son alarmantes y despiertan serias dudas, ¿no será una interpretación errónea? Recordando que en un hospital no se vio ni un solo cura en la llamada «sala de curas», cabe suponer que seguramente aquí tampoco debía de haber espías. Porque poner a los espías entre la navegación y las comunicaciones es una mezcla muy peligrosa. Como «espía» es también el cabo que sirve para «espíarse», y que «espíarse» es «hacer caminar una embarcación tirando desde ella por la espía que al intento se ha dado de antemano» (lo que antiguamente se decía «toar» o «atoar», verbo en desuso desde hace varios siglos, excepto en los crucigramas), cabe la duda de si esa *cabina de espionaje* no sería el pañol donde se almacenaban las espías. Pero dada su ubicación y la dificultad de emplear semejante medio de traslación por un submarino de ataque de propulsión nuclear —perdón, *cazador asesino*— tan grande, no sé, no sé...

¿Qué hacía por allí el temible *cazador*? Pues se nos explica que participaba en unas maniobras *supervisadas* por la OTAN, como todos los años (que, dado el resultado, no debió de dar su visto bueno, sino más bien una calificación muy negativa), esta vez al mando de un almirante *muy voluble, pero popular*, Viacheslav Popov, cuando ocurrió el desgraciado accidente. Los ejercicios pretendían, como detallaría la orden de operaciones —a la que sin duda tuvieron acceso el redactor, el traductor, o ambos— en su apartado «Misión», *poner a prueba la capacidad de la flota para disparar misiles, torpedos y artillería hacia objetivos tanto en la costa como en el mar. La misión del Pedro el Grande* (se refiere al crucero Piotr Veliki) *y los otros buques de superficie era servir de blanco al Kursk y otros submarinos más pequeños disparando torpedos falsos programados para pasar por debajo de sus objetivos en lugar de hacer blanco en ellos de forma que los proyectiles se pudieran recuperar*

*después*. Misión muy sencilla, desde luego, pero que revela que la Marina rusa no utiliza torpedos de ejercicio, como todo el mundo, sino falsos. ¿Quiere decirse que son imitaciones inflables de plástico, torpedos meramente virtuales, o algo así? No; su falsedad parece consistir en la regulación de profundidad con el fin de recuperar *los proyectiles*, no para evitar daños al blanco. Todo ello *supervisado*, como se ha dicho, por la OTAN, que a este efecto disponía del *navío de vigilancia* estadounidense USNS *Loyal*, los submarinos nucleares también estadounidenses *Memphis* y *Toledo* y un *barco noruego de reconocimiento naval* (llamado *Marjata*) *que estaba amarrado a 20 kilómetros del perímetro de la zona de 400 kilómetros cuadrados donde se desarrollaban las maniobras*. ¿A qué estaría amarrado?

Aquí conviene que nos detengamos a examinar la situación. La situación geográfica del cazador asesino, se entiende. Porque el texto que examinamos nos dice que sucedió en el mar de Barents en la *posición 69°40' N, 37°35' E, al noreste de la isla Fisherman*. Primera perplejidad: sesenta y nueve minutos son un grado y nueve minutos. Segunda perplejidad: desde James Cook nadie más ha dado las situaciones con precisión de segundos, ¿y de hasta medio segundo lo hacía él! (y, por cierto, no eran por este desmedido purrito más exactas que las de otros contemporáneos suyos, pues, tan experto en náutica como ignorante de la capacidad de sus instrumentos, el célebre navegante inglés desconocía que debido a la simple limitación de la agudeza visual del observador, con el sextante es imposible afinar más de 14" en la altura del astro, incluso con su anteojo de mayor aumento, como demostró años después el conde de Cañete del Pinar). Hoy el GPS y el Glonass permiten hilar tanto y aún más fino, pero se expresan en fracción centesimal de minuto. Tercera perplejidad: si suponemos que la situación era 01°09'4"N. 00°37'35"E, resulta que naufragó rodeado de asombrados rinocerontes negros, cebras, leopardos y quizá solemnes elefantes que jamás vieron una foca, en el corazón del continente africano, a unos 33 km al NE de un poblado llamado Wamba, en Kenia, lugar en el que no hay ni una charca. Buen sitio para un *cazador*,



sobre todo *asesino*, ya que prácticamente toda la fauna está allí protegida, aunque sea inaplicable cómo pudo llegar. (Aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, digamos que hay otro Wamba, también de secano, a 17 kilómetros de la ciudad castellana, con el que aquél nada tiene que ver, donde, todo lo más, se podrá cazar algún conejo, ya que no están protegidos salvo en época de veda.) Y de la isla Fisherman, por allí ni rastro, claro. Porque la de ese nombre, que hay, tampoco concuerda —cuarta perplejidad— con esa situación (ya me extrañaba que hubiera una con ese nombre inglés cerca de la costa rusa): está en 27°23'S, 153°10'E. en Australia, cerca de Brisbane, según se va un poco hacia levante de esta ciudad, por si quieren darse una vuelta por allí. O sea, todavía mucho más lejos, pero por lo menos está rodeada de mar por todas partes, como debe ser una isla. Debemos concluir, pues, y concluimos, como dicen los juristas, que la situación verdadera era otra. Supongamos, un suponer, que donde decía minutos debió poner grados y donde segundos, minutos. Así, sí: 69°40'N, 37°35'E, está, efectivamente, en el mar de Barents. Pero la tierra que se referencia no es isla, sino península, su nombre (naturalmente, en ruso) es Poluostrov Ribachii, que, en español diríamos «Península de Pescadores», y el punto citado no está al NE, sino más bien unas 100 millas al E de ella. Por lo demás, bien. Hay, claro está, multitud de islas llamadas del Pescador o de Pescadores en muy diversas partes del mundo, cada cual nombrada en su propio idioma (que en inglés se dice Fisherman o, en plural, Fishermen), pero el traductor no supo enterarse de que el nombre debía estar en la lengua del país, que él podría traducir al español, pero no copiarlo del inglés, chapucería, por desgracia, bastante habitual.

Hagamos aquí un inciso sobre la denominación de los puntos del horizonte. Se lee, como queda citado, al *noreste de la isla* y anteriormente ha citado a Kursk como *ciudad del suroeste de Rusia*. En cuanto a lo primero, a diario vemos en casi todos los periódicos y oímos —por lo general a hombres y mujeres del tiempo, sean o no meteorólogos— decirlo así, lo que hasta hace poco era considerado incorrecto (*Diccionario práctico*

*de incorrecciones, dudas y normas gramaticales*, de Fernando Corripio); hoy se admite, pero parece más correcto Nordeste y, en su caso, Nornordeste. En el segundo caso, para indicar todo lo referente al punto cardinal Sur, don Julio Casares explicaba que lo correcto es el prefijo «sud-». También se admite hoy, con las bendiciones de la Real Academia, «Sureste» y «Suroeste», un poco a regañadientes, porque nos remite a «Sudeste» y «Sudoeste» que por ello debemos aceptar como mejores; en cambio no recoge «Sursuroeste» ni «Sursudeste», ni tampoco «Sursuroeste», pero sí «Sursudoeste»; ¿por qué estas omisiones? También es aceptable, y más marinero, «Sueste», aunque su derivado «Sursueste» también ha sido olvidado en el DRAE.

Parece que el primer indicio del accidente lo proporcionó *el operador de un localizador de profundidad, ¿un sondador?* Al conocerse éste se estableció *contacto radio con la tripulación y se conectaron tubos al navío para suministrarle agua y oxígeno*. Después, confusión: *lo único que se sabe con seguridad es que el Ejército ruso ha hecho todo lo que ha podido para distorsionar la verdad con un encubrimiento concertado. ¿Concertado con quién? ¿Con la Armada? ¿Y por qué se mete el Ejército otra vez? ¿Sería, quizá, por lo de la financiación? Pues más adelante se insiste en la más generosa compensación económica que el Ejército haya pagado jamás, al referirse a las indemnizaciones a las familias de las víctimas y la negativa del Ejército a permitir a los familiares ver una segunda nota...*

Más aclaraciones: el que llaman *lado de estribor de la proa* se dice, oigan, «amura de estribor»; las *compuertas*, tantas veces citadas, están en los diques, las que aquí llaman así son las «puertas estancas» y la *torrecilla* de un submarino se llama «torreta», hoy también «vela». *Aunque la fuerza de la explosión dejó la mitad posterior de la estructura del submarino intacta, rompió los sellos que rodean los ejes de las hélices traseras. Eso es lo que pasa cuando se usan sellos para rodear las hélices traseras en lugar de prensaestopas para hacer estancas las bocinas; los sellos no son buenos para eso: a veces ni siquiera se pegan bien a las cartas.*

Ante la acusación de que el *Memphis* había sido el culpable, por colisión, se dice que los estadounidenses lo niegan afirmando, en cambio, que su entrada en Bergen no fue para reparar, sino *una parada rutinaria de mantenimiento*, o sea, como la del autobús para el bocadillo del conductor al que tanto aburre su rutina.

Especulando con las causas del accidente se afirma que *el armamento que estaba a bordo del Kursk hizo explosión como consecuencia del estallido preliminar de un torpedo*, es decir, antecedente o antepuesto, que eso es lo que significa preliminar, lo que sugiere que estaba previsto. Claro que todo esto es de esperar de torpedos que pueden hacer explosión si debido a *una perturbación muy violenta se daña el precinto* de uno de ellos; ya se sabe que hay que tener cuidado con los precintos, sobre todo si tienen fecha de caducidad.

Pero los misiles no son menos: *si se hubieran introducido coordenadas erróneas, como las del Kursk, en el sistema de un misil y tras el lanzamiento se viera que se volvía loco, es decir, que avanzaba en dirección equivocada...* Es lo que ocurre con el uso de armas «inteligentes»: que pueden volverse locas, como si fueran vacas. *Dado que dichos misiles viajan a una velocidad doble de la del sonido y que se cree que el Kursk estaba sólo a 50 kilómetros del Pedro el Grande cuando se hundió, esto les habría dado a los jefes de máquinas del buque de mando poco más de un minuto para darse cuenta del error y corregirlo.* La Marina rusa parece muy diferente a las demás conocidas y es una sorprendente revelación que en ella sean los jefes de máquinas los que controlan los misiles. ¿Quién controla, entonces, las máquinas?

La imaginaria descripción del accidente es alucinante: *el efecto de un misil Naufragio*

*al golpear el agua, incluso si va provisto de una cabeza nuclear falsa, se ha comparado al de «un camión articulado que cae desde gran altura»: el misil se desintegraría y su combustible líquido explotaría. La fuerza de un impacto semejante sobre el submarino habría bastado para desestabilizarlo, haciéndole escorar y dar sacudidas. ¿Podría esto haber provocado que un torpedo se soltara de sus enganches, perdiera combustible, explotara y desencadenara otras explosiones de la munición?*

Con cazadores asesinos que subsisten gracias la beneficencia, a bordo de los cuales bostezan gatos adormilados al accho de que alguien se deje abierta la pajarera, que albergan cabinas llenas de espías, torpedos falsos pero mal precintados, misiles enloquecidos que caen como camiones articulados, cabezas nucleares falsas, bocinas de los ejes de cola taponadas con sellos, almirantes volubles pero populares, jefes de máquinas responsables de los lanzamientos de misiles, fuerzas navales financiadas por el ejército, y demás, todo es posible, incluso que un submarino se pierda por escorar y dar sacudidas, haciendo que un torpedo —aunque sea falso— se suelte de sus enganches y «explote». No cabe duda de que la Marina rusa es bastante extraña.

Declaro que ni una sola palabra de las que aparecen en cursiva es invento mío: todas han sido, aunque cueste creerlo, copiadas literalmente del suplemento a que me refiero, publicado un domingo de abril de 2001. Lo conservo como prueba fehaciente por si alguien me acusa de fabulador.

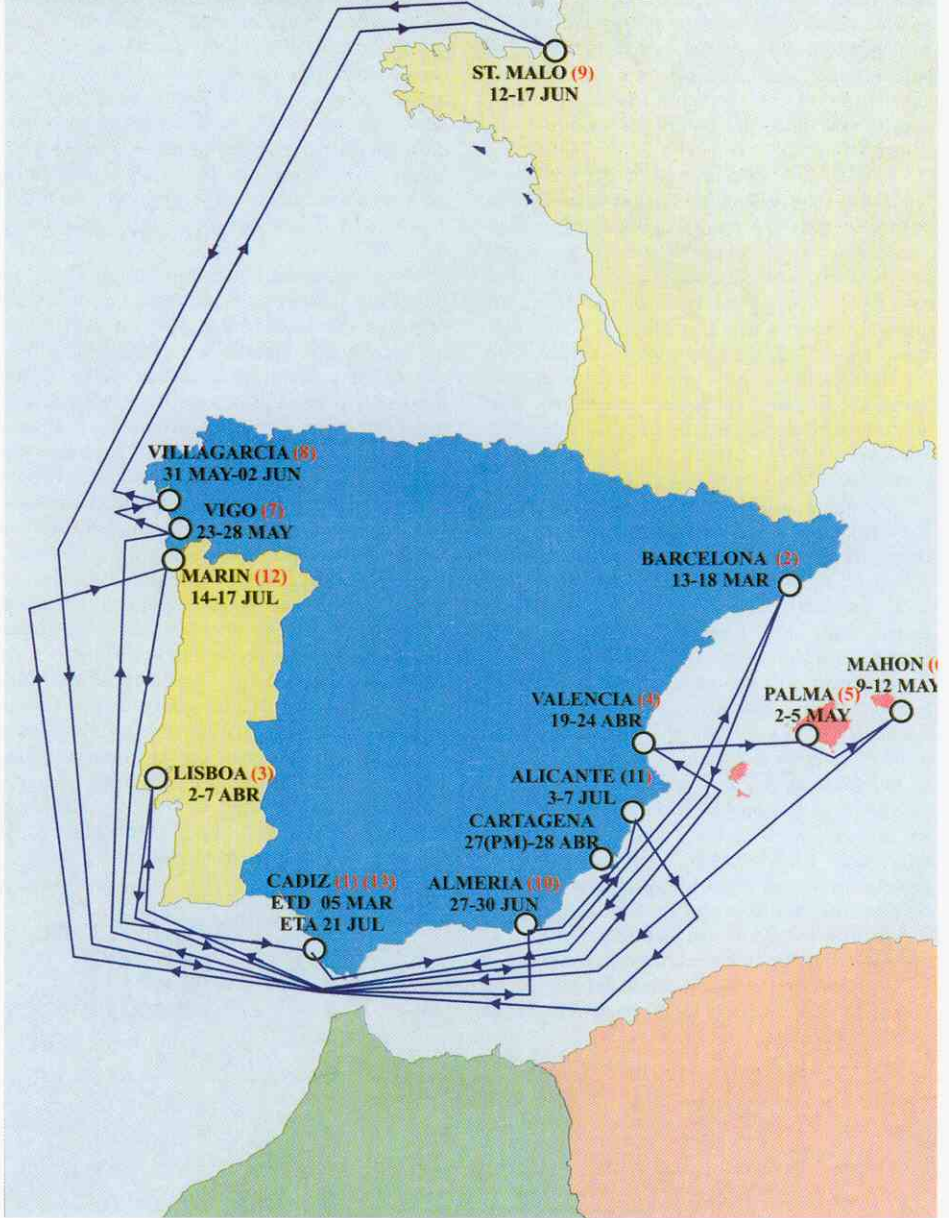
Juan GÉNOVA SOTIL



# ELCANO 2002

27/28 ABR CARTAGENA

REUNION MINISTROS AGRICULTURA U.E.





# Galería de capitanes generales de la Armada

## RAMÓN LORENZO ROMAY Y XIMÉNEZ DE CISNEROS

XX capitán general de la Armada. Caballero Gran Cruz de Carlos III, Isabel la Católica y San Hermenegildo; cruces y medallas de distinción de las batallas de Espinosa de los Monteros, Lugo, Astorga, Tordesillas, San Sebastián, San Marcial, Primer Sitio de Bilbao. Director general de la Armada. Senador del Reino.

Nace en La Coruña en 1763. Sienta plaza de guardia marina en 1780. Alférez de fragata en 1782, de navío en 1784; teniente de fragata en 1789, de navío en 1794; capitán de fragata en 1809 y de navío en 1811; brigadier en 1814. Asiste a los ataques y bombardeos de 1783 y 1784 contra Argel, mandados por el general Barceló. En la escuadra del general Borja participa en la guerra contra la República Francesa, apresamiento de la fragata *Elena*, quema de la *Rinchout* y toma de las islas de San Pedro y San Antioco, y en la del general Lángara en la defensa de la plaza de Rozas. Embarcado en el navío *Mejicano*, participa en el combate de San Vicente, y, por muerte del comandante y herido el segundo, ejerce el mando del buque hasta la terminación del combate. Asiste a la defensa de Cádiz y a las demás operaciones de guerra contra los ingleses, en la escuadra y en los apostaderos, hasta que se le confiere el mando de la corbeta correo *Infante D. Carlos*, con la que cae prisionero de éstos en la travesía de Montevideo a España. En 1808 sale en campaña con los batallones de Marina del Departamento de Ferrol y se halla en todas las operaciones del Ejército, señalándose, entre otras, en la toma de La Bañeza, batallas de Espinosa de los Monteros y San Marcial, ataque y toma de Astorga y, al mando de una goleta, un bergantín y varias lanchas, en



José María Romero y López (ca. 1808-1880).  
Óleo sobre lienzo, 77 x 60,5 cm. Museo Naval,  
Madrid.

de a teniente general en 1836. Ministro del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, capitán general y director de la Armada en 1843, senador del Reino. Muere en Madrid en 1849.

Sin grandes cualidades de marino y hombre de gobierno, fue ascendiendo al frente de los batallones de Marina en la guerra de la independencia y en los manejos revolucionarios que le siguieron. Su aspecto era respetable y enfermizo. Excelente caballero, de trato afectuoso y franco, honrado marino y bizarro soldado. Cuando se inaugura el Museo Naval ocupa la más alta dignidad de la Armada, siendo su gran favorecedor.

Figura de medio cuerpo, sentado de frente. Viste uniforme de Gala de capitán general de la Armada (Real Orden de 22 de mayo de 1844), solapas vueltas y abrochado por el centro con corchetes, charreteras (Real Orden de 3 de mayo de 1845); bandas y placas de las Grandes Cruces de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III, de la Real y Militar Orden San Hermenegildo y de la Real Orden Americana de Isabel la Católica; pasador con las cruces de Villafranca del Bierzo y Lugo, del Primer Sitio de Bilbao, del Sexto Ejército y otra. El brazo derecho está apoyado en una mesa con los guantes en la mano y el izquierdo en el brazo del sillón, cruzado por delante del cuerpo como si descansase en las piernas; fondo de cortinaje, en el que se abre en el lado izquierdo la vista de una casa sobre la costa.

Este retrato refleja su aspecto respetable y enfermizo, así como una larga vida militar a través de sus numerosas condecoraciones.

el bloqueo de San Sebastián. Proclamado el régimen absoluto por Fernando VII, toma parte en la rebelión del general Díaz Porlier, por lo que es condenado a muerte, pero logra evadirse a Inglaterra. Regresa a España con la revolución de Riego y se le repone en su empleo de brigadier, encargándole el mando del 6.º Regimiento de Marina. En 1823 asciende a jefe de escuadra —contralmirante, como se denominaba entonces— y, vuelto el rey a gobernar como monarca absoluto, emigra a Inglaterra, donde permanece hasta 1833. Manda la provincial de Bilbao y se encuentra en el primer sitio. Comandante general del Departamento de Cádiz; ascien-

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



Piloto de *Harrier* realizando las últimas comprobaciones a bordo del *Príncipe de Asturias* antes del despegue. (Foto: L. Díaz-Bedia).

# MARINOGRAMA NÚMERO 381

Por DOBLAN

1	L	2	V	3	R	4	L	5	H		6	F	7	F	8	C	9	D	10	V	11	I
12	S	13	I		14	M	15	R	16	E	17	A	18	H	19	O	20	I		21	V	
22	S	23	F	24	Ñ	25	A	26	M	27	N		28	F	29	O		30	R	31	L	
		32	E	33	M	34	G	35	B	36	I	37	M	38	H	39	D	40	T	41	Q	
42	I	43	N	44	Z	45	Ñ	46	Ñ	47	D		48	G	49	A		50	P	51	R	
52	O	53	L	54	Ñ	55	E	56	D		57	A	58	C		59	B	60	C			
61	L	62	D	63	B	64	C	65	Q	66	N	67	M	68	Y	69	G	70	L	71	H	
72	K		73	A	74	K		75	S	76	A	77	E	78	B	79	C	80	X			
81	F	82	B	83	X	84	Y	85	T	86	O	87	K	88	E	89	Ñ	90	A		91	J
92	Ñ		93	G	94	B		95	Y	96	V	97	H	98	D	99	P	100	C	101	G	
		102	C	103	A	104	X	105	G	106	C		107	P	108	N		109	M	110	X	
		111	B	112	H	113	F		114	T	115	F		116	S	117	Q	118	L	119	T	
120	P		121	H		122	E	123	J	124	K	125	D	126	D	127	I	128	K	129	Y	
130	P		131	J	132	J	133	E		134	L	135	I	136	J	137	C	138	I	139	S	
140	L	141	X	142	Q	143	O		144	Z	145	O		146	L	147	N		148	J		
149	P	150	K	151	Q	152	X	153	P	154	T	155	N	156	P							

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—Pieza prismática, rectangular, formada principalmente por arcilla cocida, que, según su composición y clase de fabricación, tiene distintas propiedades en los países cálidos . . . . .

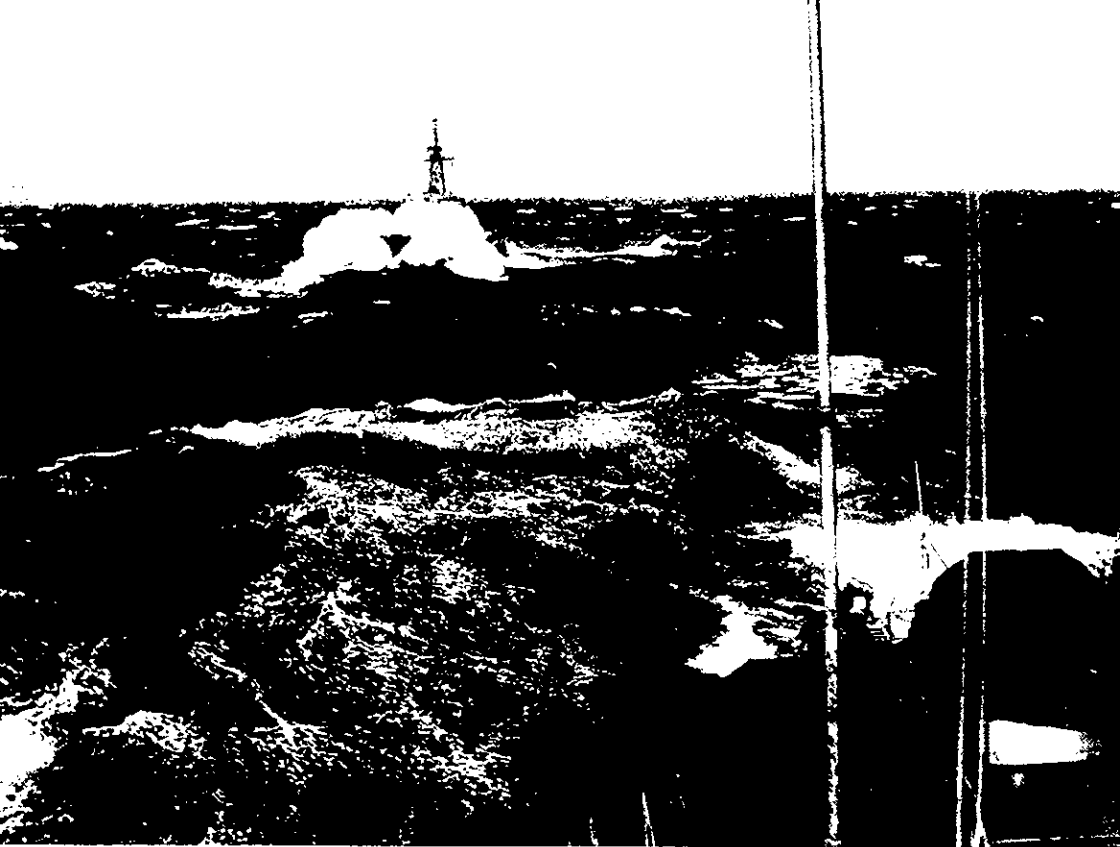
73 90 57 25 17 49 76 103

B.—Biol.: Comunidad costera dominada por plantas arborescentes, propia de extensiones fangosas en lugares de aguas tranquilas en los países cálidos . . . . .

111 94 82 35 59 63 78







Aproximación con mar gruesa. (Foto: C. García Lozano).

MARINOGRAMA NÚMERO 850

										Pais PROBLEMA									
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
V	I	D	A			D	E	L		C	A	P							
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
I	T	A	N			A	L	O	N	S	O								
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
D	E		C	O	N			Y	R	E	R	A	S						
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130
131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170
171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210
211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230
231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250
251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270
271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290
291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310
311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330
331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350
351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370
371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390
391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410
411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430
431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450
451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466	467	468	469	470
471	472	473	474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484	485	486	487	488	489	490
491	492	493	494	495	496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506	507	508	509	510
511	512	513	514	515	516	517	518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528	529	530
531	532	533	534	535	536	537	538	539	540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550
551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561	562	563	564	565	566	567	568	569	570
571	572	573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583	584	585	586	587	588	589	590
591	592	593	594	595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605	606	607	608	609	610
611	612	613	614	615	616	617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627	628	629	630
631	632	633	634	635	636	637	638	639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649	650
651	652	653	654	655	656	657	658	659	660	661	662	663	664	665	666	667	668	669	670
671	672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682	683	684	685	686	687	688	689	690
691	692	693	694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704	705	706	707	708	709	710
711	712	713	714	715	716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726	727	728	729	730
731	732	733	734	735	736	737	738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748	749	750
751	752	753	754	755	756	757	758	759	760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770
771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781	782	783	784	785	786	787	788	789	790
791	792	793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803	804	805	806	807	808	809	810
811	812	813	814	815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825	826	827	828	829	830
831	832	833	834	835	836	837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847	848	849	850
851	852	853	854	855	856	857	858	859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869	870
871	872	873	874	875	876	877	878	879	880	881	882	883	884	885	886	887	888	889	890
891	892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902	903	904	905	906	907	908	909	910
911	912	913	914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924	925	926	927	928	929	930
931	932	933	934	935	936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946	947	948	949	950
951	952	953	954																

# NOTICIARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación CHARLIE-SIERRA.**—La fuerza de Infantería de Marina «Rama y Cancela» (FIMAR XVII), de entidad S/G Táctico, ubicada en Trebinje, se encuentra integrada en la Agrupación española SPAGT XVII.

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR.**—La TF ENDEAVOUR (STANAVFORMED), compuesta por las fragatas *Salamis* (GR), *Grecale* (IT), *Gokceada* (TU), *Luebeck* (GE), *Chatham* (UK), *Elrod* (US), *Witte de With* (NL), *Baleares* (SP) y los AOR'S *Stromboli* (IT) y *Rhoen* (GE), se encuentra desplegada en aguas del Mediterráneo Oriental en apoyo de la operación LIBERTAD DURADERA. A los buques se les ha asignado zonas de patrulla y puerto de descanso, en los que se van relevando.

La fragata *Baleares*, después de una escala en Sonda (Grecia), del 18 al 21 de enero, se incorporó a la zona de patrulla, donde permaneció hasta el 28 de enero. Posteriormente atracó en Antalya (Turquía) del 2 al 6 de febrero, para a continuación realizar otro periodo de patrulla del 9 al 14 de febrero.

### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORLANT.**—La agrupación está formada por las fragatas *Norfolk* (UK), *Vasco de Gama* (PO), *Karlsruhe* (GE), *Samuel B. Roberts* (US) y *Reina Sofía* (SP).

La agrupación, después de ser relevada el 14 de enero por la STANAVFORMED en la TF ENDEAVOUR, hizo escala en Rota, del 19 al 23 de enero; posteriormente se integró el buque de asalto anfibio *Galicia* (con U.E.B.C. a bordo) como buque de mando (1 de febrero-5 de febrero). Del 1 al 5 de febrero, la agrupación hizo escala en Porto Santo (Portugal), dentro del ejercicio UNIFIED ADYSSEY 02 (UO 02). Posteriormente, atracaron en Lisboa del 8 al 13 de febrero. Por su parte, el AOR *Patiño* prestó apoyo a la agrupación desde el 27 de enero al 3 de febrero.

**MCMFORSOUTH.**—Compuesta por los cazaminas *S. Mehmetpasa* (TU), *Enez* (TU), *Numana* (IT), *Evniki* (GR), *Turia* (SP) y *Weiden* (GE). Los buques se agruparon, procedentes de sus bases nacionales, en Tarento (Italia), el día 23 de enero.

Después de operar en el Adriático, la agrupación efectuó una escala en Venecia, del 2 al 4 de febrero, y posteriormente realizaron otra escala en Koper (Croacia) del 8 al 11 de febrero.

**Ejercicios**

**MAR-21/MARSUB (15-22 de enero).**— Los Mares son ejercicios colectivos básicos orientados al adiestramiento de las escuadillas de la Flota. En esta ocasión, y para incrementar las oportunidades de adiestramiento, se desarrollaron simultáneamente los correspondientes a la 21.ª Escuadrilla y a la Flotilla de Submarinos. Participaron las corbetas *Cazadora*, *Infanta Elena* y *Vencedora*, y los submarinos *Delfín*, *Narval* y *Mistral*. Colaboraron los patrulleros *Anaga* y *Deva*. Las unidades participantes hicieron una escala en Palma de Mallorca del 19 al 21 de enero.

**MAR-41/01 (21-30 de enero).**— El ejercicio se desarrolló en aguas del golfo de Cádiz, mar de Alborán y aguas de Cartagena y participaron las fragatas *Navarra* y *Victoria*, las cuales realizaron una escala en Alicante, del 25 al 27 de enero. Colaboraron el submarino *Tonina* y el patrullero *Mar Caribe*.

**MAR-31 (28 de enero-6 de febrero).**— Participaron las fragatas *Andalucía*, *Cataluña* y *Asturias* y se realizaron en el golfo de Cádiz, y aguas de Cartagena. Salieron de Ferrol el 28 de enero, efectuando ADEX con aeronaves del Ejército del Aire y ARMEX de superficie, con la colaboración del patrullero *Bergantín* y el remolcador *Mahón*.



Fragata *Cataluña*. (Foto: ORP, Armada).

Durante el tránsito, en la noche del 28/29, efectuaron un PASSEX con el patrullero portugués *Zambeze*, a la altura de Oporto. Realizaron un SURFEX con buques de la 41.ª Escuadrilla y ADEX en el mar de Alborán con unidades de la FLOAN y del Ejército del Aire. En aguas de Cartagena realizaron ejercicios ASW incluyendo lanzamiento de torpedos con la colaboración del submarino *Tonina*. Del 1 al 4 de febrero realizaron una escala en Ceuta y el día 6 atracaron en su base de Ferrol.

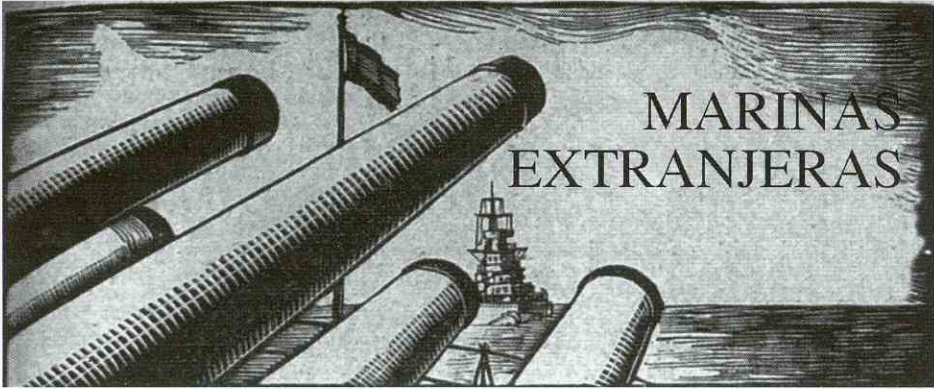
**CHAMINOP-02 (4-8 de febrero).**— Ejercicio INVITEX programado por CECMED, para ejercitarse en procedimientos de Mando y Control para incrementar el nivel de adiestramiento en operaciones MCM y promover la cooperación mutua entre Francia, Italia y España. Se desarrolló en aguas de Tolón (Francia) y participaron los cazaminas *Sella* y *Segura*, que atracaron en dicho puerto del 2 al 4. Regresaron a su base de Cartagena el 12 de febrero.

**MECO-RECO (23-29 de enero).**— El submarino *Narval* salió de Palma el día 21 de enero para dirigirse al golfo de León y participar en un adiestramiento organizado por la Marina francesa a la finalización del periodo de inmovilización de sus submarinos. Al finalizar los ejercicios, el submarino *Narval* regresó a su base de Cartagena.

**Comisiones y colaboraciones**

**Campaña Antártica 2001-2002 (16 de octubre-01/09 de abril de 2002).**— El BIO *Hespérides* continúa efectuando campaña en la zona antártica, programada por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, y que, como el año pasado, cuenta con el apoyo del remolcador *Las Palmas*.

El *Hespérides* salió de Ushuaia (Argentina) el 18 de enero y después de realizar en la zona antártica la campaña GEODEC MAR regresó a Ushuaia, donde atracó del 18 al 20 de febrero. Por su parte el remolcador *Las Palmas*, después de apoyar a las bases españolas, realizó una escala en Ushuaia del día 2 al 3 de marzo.



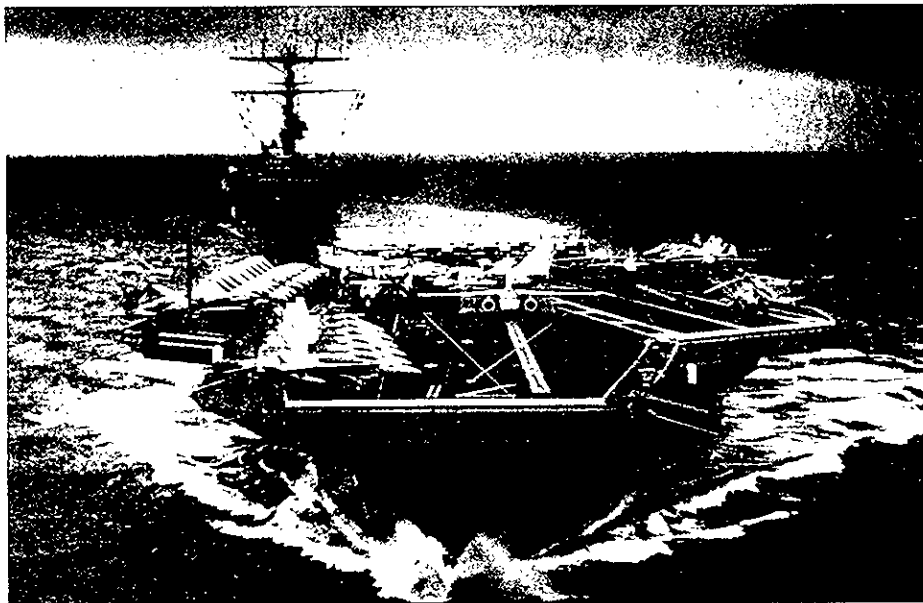
### Arabia Saudí

**Pruebas de mar de una fragata.**—La fragata saudí *Al Riyad*, comenzó sus pruebas de mar a finales de septiembre, para ser entregada provisionalmente el próximo mes de julio. Construida por los astilleros de la DCN francesa en Lorient, esta fragata de 4.650 t, propulsada por motores diesel que

le permiten dar 25 nudos de velocidad, debe entrar en servicio en abril del 2003. La segunda de la serie, también ordenada en 1994, la *Makkah*, fue botada el 30 de julio del 2001. A la tercera y última de esta serie, *Al Damman*, se le puso la quilla el 26 de agosto, para ser botada el próximo mes de abril. Estas fragatas son una versión alargada de las fragatas clase *Lafayette* francesas, pero



La fragata *Al Riyad*, primera de las tres fragatas *Sealth* de la clase *Sawari II*, construidas en Francia para la Marina de Arabia Saudí, regresando al arsenal de Lorient durante la realización de pruebas de mar en noviembre de 2001. (Foto: L. Díaz-Bedia).



Portaaviones *Enterprise* (Foto: Archivo REVISTA GENERAL DE MARINA).

con mayor potencial ofensivo, incluyendo armamento antisubmarino del que carecen las fragatas galas. Dos lanzadores verticales de ocho misiles SAM Aster 15, además de ocho misiles antibuque Exocet constituyen su armamento principal, junto con el montaje de 75 mm OTO Breda a proa. El hangar de popa tiene cabida para dos helicópteros AS.365F/AS *Dauphin*. Su dotación estará compuesta por 25 oficiales y 155 suboficiales y marineros.

### Estados Unidos

**Reemplazo del helicóptero SH-60.**—La Marina de los Estados Unidos ha recibido la pertinente autorización para adquirir 243 nuevos helicópteros navales multimisión Sikorsky MH-60R, a partir del año 2005, opción preferida a la de modernizar los *Seahawk* existentes. Mientras tanto, la Marina norteamericana espera que en junio próximo comience a producirse la versión utilitaria del MH-60S.

El MH-60R está basado en un helicóptero con equipos totalmente nuevos, en lugar de reemplazar o reconstruir los equipos y elementos ya existentes. La entrega inicial está prevista para el año 2004, con tan solo 6 unidades, para recibir 12 en el 2005, que marcarán el comienzo de la producción en serie.

El MH-60R tendrá nuevos sensores y aviónica, junto con turbinas General Electric T700-701C, rotor de cola y tren de aterrizaje de nuevo diseño.

A su vez, el SH-60S está sufriendo las últimas pruebas en la estación aeronaval de Patuxent River, con más de dos años de retraso originado por el diseño de una nueva cabina que será común con el SH-60R.

**Papel decisivo de la Marina en el conflicto de Afganistán.**—Los aviones F/A-18 *Hornet* y F-14 *Tomcat* embarcados en los portaaviones nucleares *Carl Vinson*, *Theodore Roosevelt* y *Enterprise*, desplazados al océano Índico, han jugado un papel crucial en el éxito de las operaciones aéreas

llevadas a cabo en Afganistán. En este conflicto ha sido la Marina norteamericana quien, por la disposición geográfica, ha llevado el peso de los bombardeos tácticos sobre el territorio afgano, lanzando más de 3.500 toneladas de armamento sobre objetivos varios, con una mezcla de bombas guiadas y libres, en misiones muy selectivas principalmente en la primera fase del conflicto. La utilidad de los controladores aéreos avanzados o FAC, en tierra, para la señalización de objetivos llevada a cabo por fuerzas especiales del Ejército estadounidense, ha sido esencial y extremadamente efectiva en unas operaciones aéreas que han demostrado la capacidad de una aviación embarcada para llevar a cabo una campaña aérea muy lejos de sus fronteras, a más de dos mil millas de sus objetivos y en un tiempo récord.

Debido a la larga duración de sus vuelos, las tripulaciones se han visto obligadas a operar en ciclos de actividad de tres días, lo que significaba volar dos misiones sobre Afganistán en días consecutivos con un día de descanso en el que podían volar una misión de CAP (*combat air patrol*), en las proximidades del portaaviones.

Los vuelos hacia objetivos en Afganistán, en lo que podría llamarse una misión

standard de F/A-18, incluían tres aviones con una duración media de ocho horas con cuatro reabastecimientos a lo largo del tramo de ida y vuelta, lo que ha supuesto embarcar un número superior de pilotos por escuadrón, con objeto de que la fatiga de vuelo no fuese un factor limitativo para una campaña que desde el principio se concibió que podría ser larga, aunque luego no haya sido así. El bombardeo, principalmente nocturno, de objetivos ha impuesto un horario atípico en las dotaciones de los portaaviones, con despegues bien entrada la noche y recuperaciones hacia el mediodía. Esto ha supuesto para los buques que todo el personal de vuelo iniciase su actividad desayunando a las doce de la noche, para acostarse a las cuatro de la tarde. Este horario permitía que los pilotos tomaran con luz diurna, minimizando así el riesgo por errores debidos a la fatiga, a la vez que permitía realizar las tareas de mantenimiento con luz solar durante el mayor tiempo posible.

**Modernización del misil Hsarm.**—La Marina de los Estados Unidos ha iniciado un programa para la modernización de su misil antirradiación AGM-88 Harm (*high speed anti radiation missile*). Se ha abierto un



Aparato F/A-18 *Hornet* rodando en la catapulta de despegue del portaaviones *Carl Vinson* (CVN-70).  
(Foto: *Revista de Aeronáutica y Astronomía*).

concurso para adjudicar una fase de viabilidad y demostración con 30 millones de dólares, para desarrollar un nuevo sistema de propulsión del misil que le permita aumentar su velocidad y alcance. El nuevo misil, denominado Hsarm (*higher speed anti radiation missile*), utilizará un motor de combustible sólido, empuje variable y control asimétrico de flujo para contribuir a una mayor agilidad en el vuelo. El alcance superará las 100 millas y la casa Boeing ha estudiado la posibilidad de adaptar el avanzado motor del misil Meteor al Hsarm como una alternativa a un nuevo desarrollo. Si el programa sigue su curso, tras cuatro años de desarrollo la Marina norteamericana tendrá el misil en fase de producción en el año 2007, para declararlo operativo en el año 2010.

**Nuevo helicóptero armado para el guarda costas.**—El Servicio de Guarda Costas de los Estados Unidos ha adquirido, por primera vez en su historia, un helicóptero armado con vistas a la represión del contrabando y del tráfico de drogas. El helicóptero en cuestión es un *Hiron* MH-90, y está provisto de un cañón M-240 de 12,7 mm, así como de fusiles Robar para francotiradores.

**La Infantería de Marina recibe el primer Litening II Pod.**—El primero de un total de 47 Litening II Pod, con una resolución de 640x512 pixels en su cámara de infrarrojos, ha sido entregado al Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano para su instalación en los aviones de despegue vertical *Harrier* AV-8B. El Litening II Pod, que ya poseía la 9.ª Escuadrilla española, permite a los aviones *Harrier* atacar con una precisión de metros a objetivos terrestres durante la noche con bombas guiadas por láser.

**Entra en servicio el 39 destructor Aegis.**—El trigésimo noveno destructor de la clase *Arleigh Burke Flight II* entró en servicio el pasado 15 de diciembre. Bautizado como *USS Mustin* (DDG-89), este destructor, con el sistema de combate Aegis, fue construido en los astilleros de Ingalls que la Northrop Grumman Corporation tiene en Pascagoula, Misisipi. Cuando el buque esté totalmente

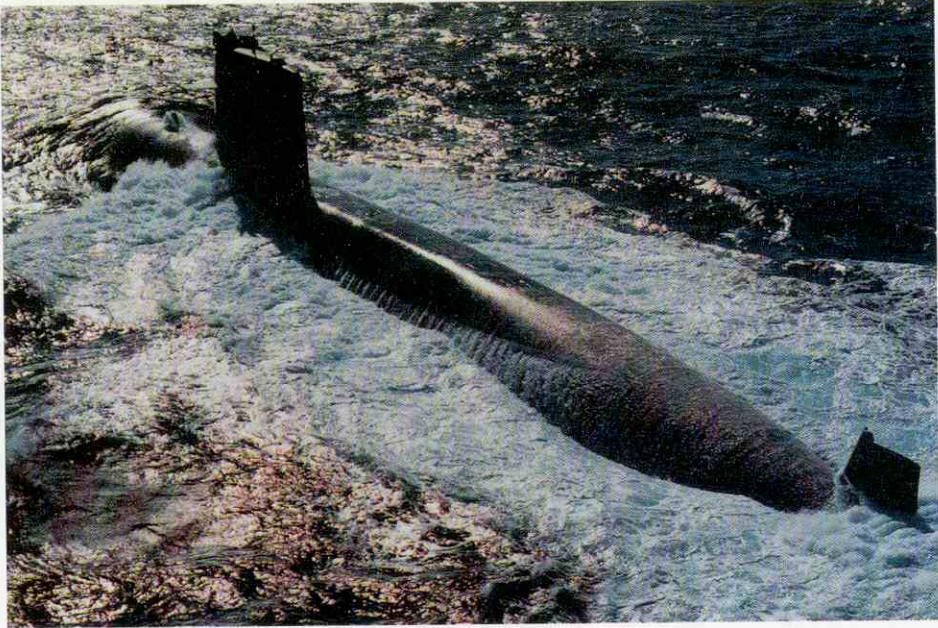
operativo, será asignado a la flota del Pacífico y estacionado en la Base Naval de San Diego.

## Francia

**Desplazamiento del Grupo Aeronaval.**—El portaaviones *Charles de Gaulle* se hizo a la mar el pasado 1 de diciembre para alcanzar el océano Índico en una decena de días. El Grupo Aeronaval (GAN), constituido alrededor del portaaviones, está compuesto por el destructor AAW *Jean Bart*, las fragatas ASW *Jean de Vienne* y *La Motte-Picquet*, así como del buque de aprovisionamiento *Meuse* y el submarino nuclear de ataque *Rubis*. El grupo aéreo embarcado (GAE) cuenta con dos aviones *Rafale*, 16 *Super Etendard*, dos aviones AEW *Hawkeye*, dos helicópteros *Dauphin* y dos *Puma*. Este Grupo Aeronaval está al mando del contralmirante François Clucet, y sus unidades no son las únicas de la Marina de Guerra francesa que se encuentran en aguas del golfo Pérsico o en el océano Índico en el ámbito de la operación ENDURING FREEDOM, ya que el petrolero de escuadra *Var*, la fragata *Courbet*, la corbeta *Commandant l'Hermínier*, el buque anfíbio *Bouganville*, así como los cazaminas *Pégase* y *Perseé*, con su buque de apoyo *Loire*, se encontraban desde los primeros momentos de comienzo de las hostilidades en la zona, mientras que la fragata *Nivôse* controlaba los accesos al Mar Rojo en el estrecho de Bab-el-Mandeb.

**Un contralmirante jefe de los bomberos de Marsella.**—En presencia del alcalde de Marsella, el comandante de la Región Marítima del Mediterráneo, vicealmirante de Escuadra Pierre-Xavier Collinet, dio posesión de su cargo como jefe del batallón de bomberos marinos de Marsella al contralmirante Claude Dufourd, que sucede en el cargo al también contralmirante François Capelle, que pasa destinado a la 2.ª Sección de oficiales generales de la Marina Nacional.

**Primera gran carena del SNLE «Le Triomphant».**—El pasado 18 de octubre, el



Submarino de ataque nuclear clase *Rubis*.

servicio de mantenimiento de la Flota notificó a la Dirección de Construcciones Navales (DCN) el contrato de realización de la primera gran carena del submarino balístico nuclear *Le Triomphant*. El contrato, por un valor de 150 millones de euros, será ejecutado bajo la dirección industrial de la DCN, comenzando las obras en abril del 2002, con una duración de 29 meses.

**Adquisición de 22 patrulleros.**—Para la renovación de la flotilla de patrulleros de vigilancia costera de la Gendarmería marítima, la Dirección General de Armamento ha notificado a la sociedad Raidco Marine, filial de los astilleros Beneteau, la adquisición de 22 patrulleros costeros de vigilancia marítima de 40 y 20 metros de eslora, por un importe de 27 millones de euros. Las entregas comenzarán en el año 2003, a razón de cuatro unidades por año, para finalizar en el 2009.

Estos nuevos patrulleros reforzarán la capacidad de la Marina francesa para asegurar la vigilancia de su zona marítima desde el

litoral hasta alta mar, respondiendo netamente a las necesidades crecientes de medios marítimos para la acción del estado en la mar, coordinada por los prefectos marítimos. Con una dotación de 8 personas y capaces de dar 25 nudos, estos patrulleros podrán permanecer hasta cuatro días en la mar.

### Gran Bretaña

**Nuevos buques de desembarco.**— Después de haber ordenado a los astilleros de Swan Hunter, en diciembre de 2000, la construcción de los dos primeros buques de desembarco tipo *Bay*, la Marina británica ha ordenado, en noviembre del 2001, a los astilleros de Govan, otras dos unidades similares, *Mount Bay* y *Cardigan Bay*. Estos cuatro buques de 10.000 toneladas, similares al LPD holandés *Rotterdam*, sustituirán a los veteranos LST *Sir Bedivere* y *Sir Geraint*. Los nuevos buques serán construidos con la normativa de la Marina mercante y armados



por la Royal Fleet Auxiliary, que proporciona dotaciones civiles a los buques auxiliares de la Marina británica, de forma similar a como lo hace el Military Sealift Command con los buques de la Marina estadounidense. Estos cuatro nuevos buques tendrán cubierta de vuelo, un dique para la varada de embarcaciones tipo LCM y LCU, y podrán transportar unos 350 infantes de marina con sus equipos y vehículos, o 700 durante navegaciones cortas.

**Búsqueda de buques sospechosos.**—Los servicios de inteligencia del Reino Unido y los Estados Unidos han iniciado una vasta operación para capturar una veintena de buques sospechosos de pertenecer a la red terrorista de Al Qaeda, directamente relacionada con el tristemente famoso Bin Laden. Las fuerzas de seguridad británicas, junto con la Marina británica, han iniciado una vasta operación por todos los océanos en busca de estos buques sospechosos de transportar no sólo armas convencionales y explosivos, sino también armas químicas y biológicas.

Esta flota terrorista fue detectada a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre por

los servicios de inteligencia occidentales en una operación conjunta liderada por las fuerzas de seguridad noruegas y estadounidenses. Varios países occidentales pusieron a disposición del Reino Unido los registros internacionales de tráfico marítimo, aunque la búsqueda se ha visto entorpecida por el controvertido sistema que permite a los buques adoptar banderas de conveniencia para evitar los rigurosos controles de la carga y la dotación. Los servicios portuarios del Reino Unido se encuentran en estado de alerta después de que se tenga información de que podría atracar en los muelles de Londres un buque cargado con explosivos y materiales que podrían ser utilizados por los terroristas.

**Inmovilizado un cazaminas.**—Uno de los más modernos cazaminas de la Marina británica, el HMS *Cromer*, ha sido inmovilizado con menos de 10 años de servicio.

Con un costo de 10.000 millones de pesetas, este cazaminas de la clase *Sandown* fue dado de baja el pasado mes de octubre, después de servir durante nueve años y medio, como resultado de la Revisión Estratégica de la Defensa, que reduce de 25 a 22 el



*Sandown (M-101)*. (Foto: C. Busquets i Vilanova).

número de cazaminas de la Marina británica, 11 *Hunt* y 11 *Sandown*. Inicialmente se trató de vender el *Cromer* a una tercera nación, tal y como se hizo con dos cazaminas de la clase *Hunt*, cedidos a Grecia. Aunque el *Cromer* no era el más antiguo de los 12 *Sandown*, necesitaba un completo *overhaul*, por lo que se le ha destinado a servir de centro de adiestramiento a flote en el Britannia Royal Naval College, en Dartmouth, para reemplazar al buque pontón *Hindustan*.

## Grecia

**Séptima fragata clase Kortenaer.**—El día 1 de diciembre entró en servicio la fragata *Bouboulina*, ex *Pieter Floritz*, séptima de la clase *Kortenaer* que adquiere la Marina griega a la holandesa, que la dio de baja el 24 de enero de 2001 tras sólo 18 años de servicio. Una octava fragata, la *Jan van Brakel*, dada de baja el pasado 12 de octubre, se espera sea adquirida igualmente por la Marina griega. Tras estas bajas y cesiones, a la Marina holandesa aún le restan dos buques de esta serie en servicio activo, *Philips van Almonde*, que será dada de baja el próximo mes de junio, y la *Bloys van Treslong*, que será enviada al Caribe por dos años el próximo mes de julio, para ser finalmente dada de baja. Otras dos fragatas de esta larga serie de doce unidades fueron transferidas en 1997 y 1998 a los Emiratos Árabes Unidos.

## India

**Entra en servicio un nuevo patrullero.**—En enero de este año, un patrullero del tipo *SDB Mk-5* entró en servicio en Visakhapatnam; el patrullero, bautizado con el nombre de *Tamougli*, se unió a sus tres hermanos de serie, los *Tillan Chang*, *Trinkat* y *Tarasa*, que estaban operativos desde septiembre de 2000, y enero y agosto de 2001, respectivamente. Estos cuatro buques, de 260 t y 46 metros de eslora, están armados con dos cañones de 40 mm y sustituyen a los patrulleros del tipo *SDB Mk-2*, de los que únicamente subsisten dos unidades en la guardia costera india. Estos cuatro patrulleros estarán basa-

dos en los archipiélagos de Andaman y Nicobar, en las proximidades de Indonesia, de Tailandia y Birmania, para la vigilancia de la Zona Económica Exclusiva y la lucha contra la piratería, así como contra el tráfico de estupefacientes.

## Italia

**Reunión de la Internacional Submarinista.**—Después de su reunión en San Petersburgo en el año 2000, la Asociación Internacional de Submarinistas eligió la Base Naval de Tarento para celebrar su 38 congreso anual. El vicealmirante Silverio Titta, presidente de la Asociación de Submarinistas italianos, acogió en la ciudad italiana a más de 400 congresistas de Alemania, Argentina, Austria, Chile, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Israel, Italia, Polonia, Rusia, Ucrania, etc.

Los congresistas participaron en una celebración ecuménica en la Base de Submarinos de Tarento, con el altar al aire libre y ubicado en la vela del antiguo submarino italiano *Ammiraglio Cagni*, rodeado por las banderas de todas las naciones allí representadas. Esta ceremonia alcanzó su punto álgido de emoción cuando la viuda de uno de los oficiales del *Kursk* recitó una oración por el descanso eterno de todos los submarinistas desaparecidos en la mar. Otro momento emocionante de este congreso fue la ofrenda de una corona floral *in situ* sobre los restos de los submarinos *UC-2* y *Delfino*, alemán e italiano respectivamente, hundidos en 1916 y 1943, en las proximidades de las islas Cheridi.

El calendario de las próximas reuniones quedó dispuesto como sigue: 2002 en Austria, 2003 en Chatham, Odessa en el 2004, Mar del Plata en el 2005, Gdynia en el 2006 y Cherburgo en el 2007. La asociación espera que los submarinistas españoles y portugueses, que gozan de una gran tradición, pronto se unan a estos congresos.

## Japón

**Incidente con un buque norcoreano.**—El domingo 23 de diciembre, las de por sí

tensas relaciones entre Japón y Corea del Norte sufrieron un empeoramiento a raíz del hundimiento de un buque espía norcoreano por misiles disparados desde un buque de guerra japonés.

Posteriormente, la Guardia Costera japonesa empleó 48 horas en buscar otro buque sospechoso, camuflado como un pesquero, búsqueda en la que empleó 13 buques y 9 aviones de patrulla marítima en una zona situada a 12 millas del cabo Kyoga, en el Mar del Japón.

El supuesto buque espía hundido se encontraba, en el momento del incidente, dentro de las 200 millas que delimitan la Zona Económica Exclusiva del Japón. Las autoridades navales japonesas comunicaron que los buques de guerra japoneses hicieron primero una serie de disparos de advertencia, después de que el barco espía no obedeciera sus órdenes de detenerse, para posteriormente hundir el buque sospechoso con misiles.

Desde 1945 una veintena de buques norcoreanos han sido sorprendidos en aguas japonesas, aunque nunca pudieron ser interceptados. En marzo de 1999 dos buques de inteligencia norcoreanos fueron detectados en aguas del mar del Japón, sin que pudieran ser aprehendidos.

## México

**Recepción de un LST.**—Los Estados Unidos han transferido a la Marina mexicana el buque de desembarco *Newport* (LST 1179), buque cabeza de una serie de la que no queda más que uno en servicio en la Marina norteamericana, el USS *Frederick* (LST 1184), y una segunda unidad de esta serie acababa de ser puesta de nuevo en condiciones de navegar, *La Moure County* (LST 1194), pero sólo para ser hundida el pasado mes de julio en el curso de unos ejercicios de tiro, al ser declarada económicamente irreparable tras haber varado en unas

rocas de la costa chilena el 12 de septiembre del año 2000.

La Marina mexicana se convierte así en la octava que recibe una LST de la clase *Newport*, después de Australia (2), Brasil (1), Chile (1), España (2), Malasia (1), Marruecos (1) y Taiwán (1). Venezuela debería haber recibido también uno de estos buques, pero renunció a ello por razones presupuestarias. Existen actualmente tres LST fuera de servicio en venta a terceros países, siendo los candidatos a comprarlos Egipto, Tailandia e Israel; otros cuatro LST se encuentran en la reserva. El *Newport* ha sido rebautizado *Sonora*.

## Suecia

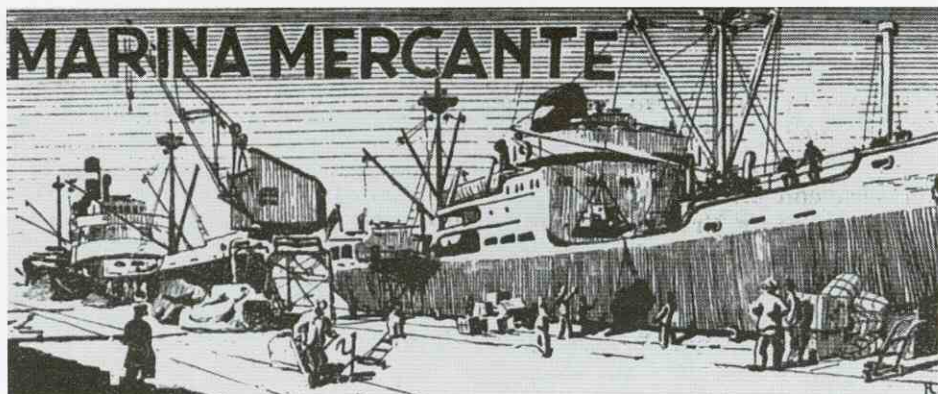
### *Pruebas de mar de la corbeta «Visby».*—

La primera de las corbetas clase *Visby* ha salido de los astilleros de Karlskrona el 7 de diciembre, para iniciar sus pruebas de mar en aguas del Báltico y evaluar el comportamiento de sus motores, gobierno y control de plataforma. Un total de seis corbetas clase *Visby* se encuentran en diferentes estados de construcción, aunque la sexta y última se encuentra pendiente de confirmación. Con un desplazamiento de 600 t y una eslora de 72 metros, estas corbetas furtivas o *stealth*, se encuentran totalmente construidas en fibra de vidrio reforzada, permitiendo una firma radar equivalente a un pequeño patrullero. En su configuración inicial, la *Visby* lleva un cañón Bofors Mk-3 de 57 mm y cuatro tubos lanza torpedos, además de ocho misiles antibuque Bofors RBS15 Mk-II.

Las pruebas de mar tenían que haber comenzado en febrero de 2001, pero una serie de retrasos en la construcción, al ser el prototipo, han hecho que comiencen 10 meses más tarde. Su entrada provisional en servicio está prevista para el segundo trimestre de este año.

J. M. T. R.





### Acuerdo entre España, Francia e Italia sobre *Short Sea Shipping*

El ministro de Fomento español y sus homólogos de Francia e Italia han suscrito en Bruselas una declaración conjunta para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia entre los tres países, exponiéndose en la declaración que, ante el crecimiento previsible del tráfico de mercancías en la Unión Europea y la barrera natural que suponen los Alpes y los Pirineos, el transporte marítimo es una alternativa de calidad, segura y respetuosa con el medio ambiente. Por eso los representa-

tes de los tres ministerios apuestan firmes por el desarrollo de «autopistas del mar».

Para impulsar la iniciativa, los Estados firmantes han acordado la creación de un grupo de expertos de los tres países que se encargará de identificar los puntos conflictivos (cuellos de botella) y promover la iniciativa ante la Unión Europea de otras tareas. Este grupo mantendrá la primera reunión en el primer trimestre de 2002 con vistas a presentar propuestas concretas antes del Consejo Informal de ministros de Transportes que se celebrará durante la presidencia española de la Unión Europea.



Vista parcial del puerto de Ibiza. (Foto: SN).

### **El director general de la Marina Mercante, elegido vicepresidente primero de la Asamblea de la OMI**

En los últimos días del mes de noviembre pasado, la Organización Marítima Internacional (OMI) celebró, en su sede de Londres, su vigésimo segunda asamblea (órgano que se reúne cada dos años), resultando elegido en su sesión inaugural, como vicepresidente primero de la misma, el director general de la Marina Mercante José Luis López Sors, que desempeñará el cargo durante este bienio, siendo la primera vez que se produce un nombramiento de esta categoría a favor de España.

La Asamblea de la OMI es la máxima representación de la Organización, y tienen derecho a participar en ella los 160 Estados de las Naciones Unidas que tienen acuerdos de colaboración con la OMI y las organizaciones no gubernamentales que tienen carácter consultivo dentro de ella.

Entre las actividades que tiene prevista la



José Luis López-Sors.

Asamblea para el año 2002, figura la celebración de una conferencia internacional sobre Seguridad Marítima para adoptar nuevas normas que mejoren la seguridad de los buques y los puertos, e impidan que aquellos puedan convertirse en un objetivo para el terrorismo internacional, ya que tras los ataques terroristas del 11 de septiembre en los Estados Unidos y la reacción a escala mundial a los mismos, la seguridad marítima ha ocupado un lugar destacado en los debates de la Asamblea.

### **Boluda incrementa su presencia en Centroamérica**

La Compañía Marítima del Pacífico, perteneciente al grupo Boluda, ha obtenido en exclusiva la adjudicación de los servicios de remolques, amarre, practica y estiba de todos los puertos del litoral pacífico de Costa Rica por un periodo de 25 años, por lo que el grupo Boluda prosigue así su implantación por el continente americano, ya que en la actualidad opera en México, Panamá y Venezuela, con la previsión de incorporar en breve nuevos puertos tanto de la vertiente atlántica como del Pacífico en diferentes países del centro y sur de América.

### **Euroferrys y su colaboración con los discapacitados**

Como no es una noticia que se produzca todos los días, merece ser consignada. La naviera Euroferrys realizó un viaje gratuito entre Algeciras y Ceuta para personas con discapacidades tanto físicas como psíquicas, pertenecientes a distintas asociaciones tuteladoras de enfermedades neurológicas o del síndrome de Down que expresaron su agradecimiento a la compañía naviera por su deferencia. Los pasajeros viajaron en la clase club del euroferrys *Pacífica*, que según fuentes de la compañía es el único de los que operan en el Estrecho que carece de barreras arquitectónicas, con lo que se facilita el acceso a las personas con minusvalía.

J. C. P.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Transformación de un buque en la planta de Izar en Cádiz

El astillero del grupo Izar, en Cádiz, ha contratado la transformación del *ferry Corse* perteneciente a una empresa pública francesa, y que consiste en un aumento de la estabilidad y la flotabilidad del casco mediante la colocación de un «clister» o casco postizo.

La transformación de este buque supondrá para la factoría gaditana unos ingresos de algo más de cinco millones de euros (835 millones de pesetas) y viene a evidenciar el alto grado de preparación del astillero de Izar, que también tiene pendiente otras contrataciones de mejoras y reformas de buques.

### Rodman comienza la construcción de dos buques para Noruega

El grupo Rodman ha comenzado la construcción de dos buques *Off Shore* en su astillero de Vigo para la armadora noruega North Sea Shipping de Bergen, que suponen un montante económico superior a los 60,10 millones de euros (10.000 millones de pesetas).

Las embarcaciones, que prestarán servicios de apoyo a plataformas petrolíferas,



# IZAR

tienen 94 metros de eslora y su entrega se efectuará a finales de 2000 el primer barco, y en el segundo semestre del 2003, el segundo. Este contrato con Noruega supone un impulso a la internacionalización de las ventas de esta compañía gallega que cerró el pasado ejercicio con unas ventas superiores a

los 42,07 millones de euros (7.000 millones de pesetas), mientras que, al mismo tiempo, la filial portuguesa del grupo Conalfi construye actualmente ocho patrulleras para la Guardia Nacional Republicana lusa, un buque arrastrero, y otra embarcación para prácticas pesqueras.

### Astilleros Armón entrega tres embarcaciones

Los astilleros asturianos Armón S. A. han hecho entrega de las tres últimas embarcaciones construidas para el sector pesquero: *Nuevo Quimas*, *Madre Teresa* y *José y Rafaela*. El primero de ellos es un cerquero con viveros, propiedad de Pesqueras Toledo S. L. que tendrá su puerto base en Lanzarote, figurando entre sus características principales una eslora total de 32,5 metros, un motor propulsor marca Catepillar del tipo 3512 TA y un reductor de la firma ZF del tipo RSD-701.

La segunda embarcación entregada, *Madre Teresa*, es un buque de tipo nasero y ha sido construido para Pesquerías Santa Pola, S. L. Tendrá su base en dicho puerto y desarrollará su actividad principalmente en el caladero mediterráneo. Dentro de sus características principales se incluyen una eslora total de 27 metros así como un calado de 2,875 metros.

En cuanto al tercero de los buques, el *José y Rafaela*, es igualmente del tipo nasero y propiedad de Rafaela Chacopino Ruso e Hijos. Está matriculado en Santa Pola y su actividad también se desarrolla en el caladero mediterráneo. Tiene una eslora total de 24 metros y un calado máximo de 2,448 metros.

Los tres buques corresponden a las construcciones números 532, 540 y 549 de Astilleros Armón, lo que evidencia su alta capacidad de construcción realizada con arreglo a las más modernas técnicas del sector.

J. C. P.

### Noticias de Izar Fene

El astillero de Fene de la empresa Izar continúa con la entrega de sus recientes pedidos.

El día 9 de enero entregó a la empresa Drace, filial de Dragados y Construcciones, el dique *Tarifa I* que había sido botado el pasado 29 de octubre. Este dique, que está considerado como uno de los mayores del mundo en su género, tiene una eslora de 55 m y una manga de 45 m, y está destinado a la fabricación de los bloques de hormigón armado utilizados para la construcción de instalaciones portuarias. Su primer trabajo será la obra de ampliación del puerto de Cartagena y, posteriormente, será empleado en la construcción de la ampliación del puerto de Ferrol (zona II en la ensenada de Caneliñas). El coste del dique ha sido de 12 millones de euros (1.996.63 millones de pesetas).

También, el pasado 14 de diciembre, tuvo lugar la botadura de la proa del gasero *Castillo de Villalba*, que está siendo construido en la factoría de Puerto Real para la naviera Elcano. Esta obra ha supuesto un total de 600.000 horas de trabajo para el astillero de Fene.

El astillero continúa con la construcción de otros 31 bloques para el gasero que se está construyendo en la factoría de Sestao.

A partir de ahora, el astillero de Fene concentrará todo su esfuerzo en la construcción de una unidad flotante de extracción, producción y almacenamiento de productos petrolíferos (*Floating, Production, Storage and Off-loading FPSO*), para la multinacional Elf y el armador belga Exmar Offshore, cuya entrega está prevista en los primeros meses de 2003. Esta unidad trabajará en el campo Aquitaine (Libia) y sus características principales son: 210 m de eslora, 44 m de manga, 23 m de puntal y 16,5 m de calado, con capacidad de almacenamiento de 900.000 barriles de crudo. Será la cuarta unidad de este tipo construida en Fene, tras el *Gryphon A*, *Petrojar I Foinaven* y *Texaco Captain*. La inversión se acerca a los 112 millones de euros (18.635,23 millones de pesetas). Su construcción garantiza más de 1.100.000 horas de trabajo a la empresa, lo que asegura la ocupación de la factoría de Fene hasta finales de 2002.

A. P. P.

# PUERTOS

## El puerto de Algeciras superó los 52 millones de toneladas

El año 2001 significó para el puerto de Algeciras el año de mayor crecimiento de toda su historia. Según los datos aportados por la autoridad portuaria de la bahía de Algeciras, durante dicho año se registró un total de 52.746.897 toneladas de mercancías, cinco millones más que el año anterior, lo que supone un aumento de la actividad del 10,91 por 100.

Los datos del 2001 superan incluso a los obtenidos en 1998, año que hasta ahora había sido el mejor de la última década. Estos resultados también sitúan el crecimiento en el puerto de la bahía de Algeciras muy por encima de la media nacional y de los otros grandes puertos españoles, lo que ha sido posible gracias al buen comportamiento de casi todos los tráficos y especialmente de la mercancía transportada tanto en camión como en contenedor.

Dentro del tráfico total destaca la mercancía general y los graneles líquidos, aunque buena parte del crecimiento de los graneles líquidos se ha debido al aumento de la exportación por vía marítima de productos petrolíferos refinados.

En los graneles sólidos se ha producido un pequeño descenso, mientras que las operaciones de avituallamiento se han mantenido al alza. Por su parte, la pesca ha seguido registrando descensos debido a la ausencia de acuerdo pesquero con Marruecos. Por el contrario, el tráfico de vehículos ha sido uno de los que mejor comportamiento tuvo durante el pasado año en las líneas que unen cada día muchas orillas del Estrecho de Gibraltar, con más de un millón de unidades, de las que un 17 por 100 fueron camiones.

## Puertos crea un Comité de Expertos en Prevención de Riesgos Laborales

Puertos del Estado ha creado recientemente un Comité de Expertos en Prevención

de Riesgos Laborales para los 27 puertos de interés general que agrupa. En un principio cuenta únicamente con representantes de las autoridades portuarias de la bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Huelva, Las Palmas y Valencia, sin perjuicio de que más adelante se vayan incorporando otras.

Este Comité, órgano de carácter técnico y consultivo, ha elaborado ya un protocolo de investigación de accidentes y otro de vigilancia de la salud, que son solo el principio de una labor en favor de la prevención de la siniestralidad laboral en los puertos españoles.

## Concesión de la nueva terminal de contenedores del puerto de Gijón

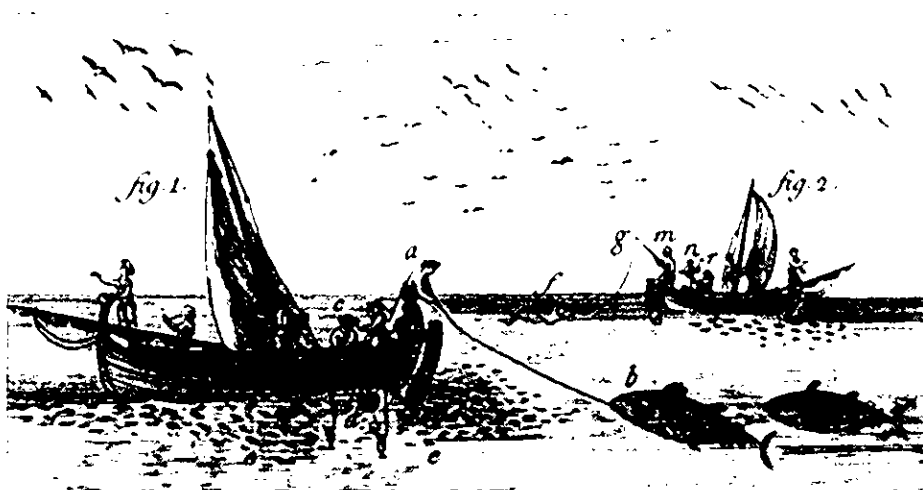
El Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Gijón ha otorgado la concesión de la gestión de la nueva terminal de contenedores a la Unión Temporal de Empresas (UTE), formada por Terminal de Contenedores de Barcelona (TCB) con un 45 por 100, Alvargonzález (22,5 por 100), Paquet (22,5 por 100) y Naviera Pinillos (10 por 100).

Esta UTE gestionará la terminal durante los próximos 10 años (ampliable a otros 10 más), siendo la inversión total prevista de 6 millones de euros, que hará que la nueva terminal tenga capacidad para un tráfico inicial de 20.000 teu, alcanzando a corto plazo operaciones de 70.000 teu.

La terminal estará ubicada en el muelle de la OSA y tendrá 250 metros de línea de atraque y un calado de 11,5 m. En principio, contará con una extensión de 20.000 metros cuadrados que podrá aumentar hasta 40.000 a partir del quinto año, y estará equipada con una grúa portacontenedores, una grúa móvil, tres reachstackers y cuatro cabezas y plataformas.

J. C. P.





## MARINA DE PESCA

### Nueva secretaria general de Pesca Marítima

En un reciente acuerdo del Consejo de Ministros ha sido nombrada secretaria general de Pesca Marítima, en relevo de Samuel Juárez, Carmen Fraga Estévez (hija del presidente de la Xunta de Galicia Manuel Fraga Iribarne), y que desempeñaba en Bruselas funciones muy relacionadas con el sector.

La nueva secretaria general apuesta por una nueva estrategia pesquera, para la reforma de la Política Pesquera Común (PPC).

aunque añadió que es casi imposible que esta modificación pueda realizarse en los plazos previstos por la Unión Europea. La responsabilidad de pesca ha mantenido ya reuniones con políticos y empresarios afines al sector para aunar esfuerzos entre administraciones y tener perfecto conocimiento de la información, con el fin de ser coherentes a nivel nacional y comunitario.

### El Consejo de Ministros aprueba las ayudas a armadores y pescadores en amarre obligado

El Consejo de Ministros ha aprobado un Real Decreto de medidas de apoyo a los armadores y tripulantes de la flota pesquera afectada por el cese de la actividad como consecuencia de la no renovación del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Marruecos, siendo su objetivo establecer las condiciones y requisitos de la concesión de las ayudas económicas para los afectados, así como las medidas de ordenación para los buques pesqueros amarrados por la paralización de la actividad en aguas del caladero norteafricano.





Arrastrero saliendo a la mar en la ría de Vigo.  
(Foto: L. Díaz-Bedia).

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación explicó que el informe solicitado al Consejo de Estado ha sido positivo, por lo que se trasladará definitivamente al Derecho español el reglamento comunitario que permitirá poner en marcha las medidas oportunas en las zonas afectadas por el final del convenio pesquero con el reino de Marruecos.

La publicación de este reglamento permitirá a las comunidades autónomas poner en marcha todas las medidas contempladas en el mismo.

### **Aprobado el plan de pesca para la ordenación del caladero mediterráneo**

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía ha aprobado el Plan de Pesca para la ordenación de la modalidad de cerco en aguas interiores, en el caladero mediterráneo andaluz, para el año 2002. Este plan de pesca de la modalidad de cerco establece una serie de medidas encaminadas a la recuperación de los recursos pesqueros propios de esa pesquería, especialmente la sardina y el boquerón.

El Plan de Pesca, elaborado en colaboración con el sector pesquero, se aplicará a los

caladeros mediterráneos dentro de sus aguas interiores, pertenecientes a las provincias de Almería, Granada, Málaga y Cádiz, y afectará a las embarcaciones que dispongan de licencias de pesca para faenar en la modalidad de cerco con base en los puertos de las provincias citadas.

Las medidas que contempla este programa están dirigidas fundamentalmente a la recuperación de los recursos a través de la reducción del esfuerzo de pesca y el establecimiento de paradas biológicas y topes de capturas. Así, el plan establece que el esfuerzo pesquero medido en días de trabajo no sobrepasará los 180 días al año, y fija un periodo de inactividad (paradas biológicas) de la flota de cerco.

Respecto a los topes de captura, se establece un máximo de 5.000 kilos/día para la sardina, mientras que para el boquerón el tope se fijará localmente, sin que pueda superar en ningún caso los 4.000 kilos/día.

J. C. P.

### **Portal pesquero World Fish**

El portal pesquero World Fish, con domicilio social en Vigo, se ha convertido en uno de los líderes del negocio pesquero en internet, y durante el año 2002 tiene como objetivo alcanzar el millar de compradores y vendedores.

En la actualidad, unas 200 empresas operan habitualmente en este portal, de las que 120 son vendedoras y el resto compradoras. El objetivo implica encontrar cuatro compradores por cada vendedor, para llegar a un total de 200 empresas de ventas y 800 de compras.

A falta de los datos definitivos del año 2001, hasta el mes de octubre el portal había sido intermediario en la transacción de 3.000 t de productos pesqueros, con un importe superior a los 6,6 millones de euros (1.098 millones de pesetas), y las cifras de cierre del ejercicio se calculan en unos 12 millones de euros (1.996 millones de pesetas).

Las compañías operadoras no son sólo españolas, sino italianas, lituanas, griegas y portuguesas, y se prevé una pronta incorpora-

ción de compañías alemanas, escandinavas y de los Países Bajos. A medio plazo se busca la integración de compañías africanas e ibero-americanas.

El portal ofrece un directorio de empresas y productos, catálogo de especies marinas comerciales, consultoría de temas pesqueros, apartados de noticias y ferias comerciales, términos relacionados con la pesca, enlaces y chat.

Los objetivos del portal son:

Ofrecer la mayor cantidad de opciones de información y herramientas transaccionales para desarrollar el negocio del sector pesquero nacional e internacional.

Facilitar el acceso a un mercado de productos pesqueros donde los límites geográficos, logísticos, informativos y financieros son directamente marcados por los propios usuarios.

Garantizar a los usuarios que las transacciones realizadas cuentan con el grado de seguridad adecuado, y asegurar el suministro de los productos ofertados y su cobro.

Ofrecer la mayor cantidad de alternativas complementarias a las operaciones, como logística para manejo de grandes volúmenes de productos, seguros de transporte, gestión documental, asesoría comercial y otros.

Con World Fish son ya varios los portales comerciales de productos pesqueros en la red que actúan en España como una lonja electrónica.

### Viabilidad de la flota pesquera de Barbate

La no renovación del acuerdo pesquero con Marruecos, en enero de 2000, ha supuesto que las diversas flotas implicadas en ese caladero tengan que ir encontrando otra salida para continuar su actividad.

En el caso concreto de la flota de Barbate, se trata de una treintena de pesqueros con un tonelaje medio de 53 TRB, configurados para efectuar una rápida navegación de ida y vuelta a la zona y preparados para una dotación mayor que la de otros buques similares. En definitiva, las condiciones actuales de estos buques no los hacen apropiados para



Nasas y embarcaciones de pesca en la ría de Aldán.  
(Foto: L. Díaz-Bedia).

realizar su actividad fuera del caladero marroquí a pesar de que la mayoría de ellos han reiniciado su actividad el 1 de enero de 2001 en el golfo gaditano por disponer de licencia para faenar en la región sur-atlántica.

El día 17 de enero, una representación del Ayuntamiento de Barbate y del colectivo de armadores y pescadores de esta población entregaron al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación un Plan de Reconversión de Flota.

El Plan consiste fundamentalmente en la construcción de ocho embarcaciones nuevas, de eslora máxima de 19 m y tonelaje de 27,5 TRB, que estarían adecuadas para faenar en el litoral gaditano. El coste estimado de cada unidad es de 450.759 euros (75 millones de pesetas) y se estima que la financiación puede lograrse, en parte, mediante los fondos comunitarios IFOP y las ayudas extraordinarias a la reconversión pesquera.

Hay que señalar que la localidad gaditana cuenta ya con un plan de diversificación económica que incluye la construcción de un polígono industrial con inversiones superiores a los 8,4 millones de euros (1.400 millones de pesetas) y con el apoyo de instituciones y empresas como el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz.

El alcalde de Barbate solicitó al ministro Arias Cañete el apoyo de su Ministerio al Plan de Reconversión de Flota presentado.

A. P. P.

## VELA

## XXIII Trofeo Fuerzas Armadas 2001

Organizada por la Comisión Naval de Regatas de la Armada de Baleares, se celebró como todos los años en aguas de Mallorca la tradicional regata de las Fuerzas Armadas. En esta ocasión colaboró el Club Náutico El Arenal, ya que, como es costumbre, alternan los diferentes clubs náuticos de la bahía de Palma. La regata costera, con un recorrido para cruceros, y otro para vela latina, fue de 18 millas. Se dio la salida a las 1500 horas, que es cuando empieza a saltar el viento local reinante, el embat. La convocatoria, que realizó nuestro contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui, delegado de Vela y presidente de la Comisión Naval de Regatas de Baleares, tuvo una respuesta multitudinaria, que se tradujo en la asistencia de unos noventa barcos entre clase crucero, vela ligera, clase Snipe, clase 470, clase J y botes mallorquines (en esta edición cabe destacar la participación de una tabla de *wind surf*) y en la que se pudo contemplar el espectáculo de las velas desplegadas en la bahía en un día magnífico para la práctica de la vela.

El *Sirius V*, con una tripulación de auténtico lujo, fue patroneado por el director general de Personal, almirante Joaquín Pita da Veiga, acompañado por el contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui; el comandante general Jefe de la Zona Militar de Baleares, Tomás Formentín Capilla; el capitán de navío Juan Carlos Rodríguez-Toubes y personal de la Comisión Naval de Regatas. El toxo *Cabrera* y el *Illetas* fueron patroneados por el capitán de navío Tomás Mendizábal Barreiro-Meiro, jefe del Sector Naval de Baleares y por el capitán de navío José Carlos Manzano Gutiérrez. El *Carthago*, patroneado por el comandante de Infantería Antonio Piña, con dotación femenina del Ejército de Tierra, y el *Amigo*, del coronel de Infantería de Marina Francisco Mas Recover, con dotación de la Casa Real, dieron realce a la tan conocida regata y prestigio a la Armada. También destacar la participación del general Coll de San Simón, en su yate *Grümer*, decano de



todos los tripulantes a flote en la regata; igualmente participaron jefes y oficiales de otros ejércitos.

La clasificación general por grupos quedó de la siguiente manera: grupo A-B-C, embarcación *Black Monster*; grupo D-3, embarcación *Mestral IV*; grupo D-4, embarcación *Fragil III*; Grupo toxo, embarcación *Cabrera*; Clase estimada, embarcación *Roi Soleil*. Clase Vela Latina y Botes Mallorquines, embarcación *Martel*; Vela Ligera 470, *Mar Patiño*.

La entrega de trofeos se celebró al día siguiente. Estuvo presidida por nuestros almirantes, autoridades civiles y militares. Predominó la cordialidad y el buen humor entre los participantes, y brilló por la cantidad y calidad de los trofeos donados de manera desinteresada por más de cien entidades, lo que supuso que cada barco y colaboradores tuvieran un 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. Se cerró el acto con unas palabras del contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui, que agradeció a las autoridades, participantes y entidades colaboradoras el éxito rotundo de esta regata.

I. M. R.

# EXPONÁUTICA 2002

## IV Salón de la Náutica de Recreo

La IV edición de Exponáutica se celebrará del 3 al 7 de abril en el Parque Ferial Juan Carlos I y se presentarán cerca de 130 empresas y más de 200 barcos.

En esta edición, el certamen estará ubicado en el pabellón 9, uno de los nuevos pabellones del Parque Ferial, en servicio desde septiembre pasado, que ofrecen una mayor disponibilidad de espacio, así como un fácil acceso al público visitante por su ubicación junto a la nueva Puerta Norte del recinto y las áreas de aparcamiento Este y Oeste.

A la vista de estos datos, todo parece indicar que la cuarta edición de Exponáutica

será una excelente convocatoria, tanto por las cifras de participación —un 12 por 100 más que el año anterior—, por la superficie ocupada —10.500 metros cuadrados netos—, como por la oferta presentada, en la que se prevé un considerable incremento del número de embarcaciones, especialmente de las de vela.

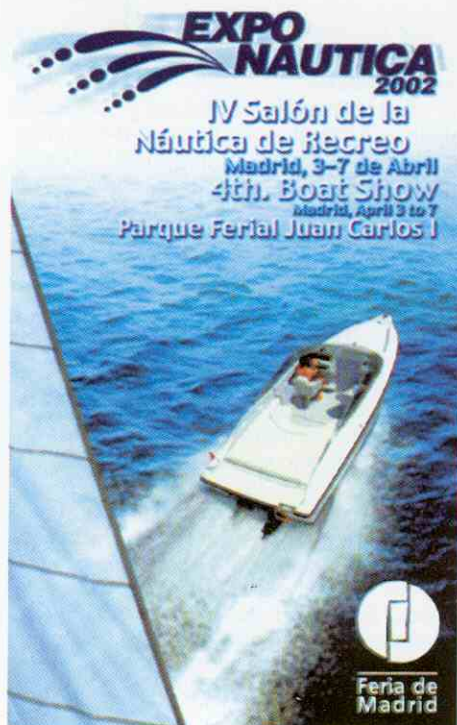
Destaca la incorporación de los prestigiosos astilleros Jeanneau y Beneteau, así como la presencia de otras empresas ya participantes en las anteriores ediciones, como Astraea, Hunter, Ronáutica y Sevipol, entre otros. En este sentido, se aprecia un creciente interés de los astilleros por acudir directamente a Exponáutica, en lugar de ir representados por concesionarios de náutica, como venía siendo habitual en las primeras ediciones.

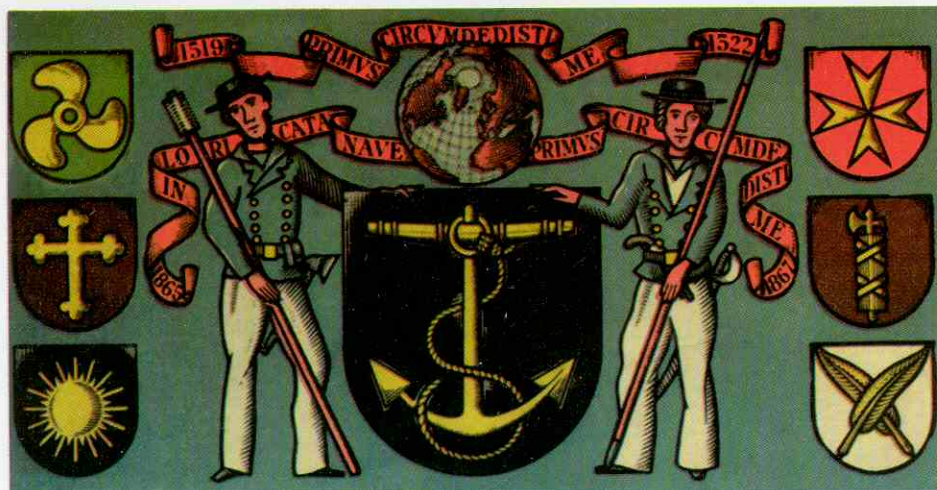
En cuanto al resto de los sectores de la feria, se aprecia una consolidación de las empresas de motonáutica, un incremento de las escuelas de iniciación, y al mismo tiempo se mantiene una importante presencia de *charters*.

Como novedad, se prevé que el sector de *surf* disponga de un área diferenciada, con una ambientación especial, que reunirá contenidos muy especializados y celebrará actividades relacionadas con el *surf* en el transcurso de la feria.

El certamen mantendrá su estructura habitual, con los siguientes sectores: embarcaciones a motor, neumáticas y semirrígidas; canoas y kayacs; *windsurf*; motores marinos; motos de agua; accesorios; decoración naval; remolques; electrónica náutica; escuelas, federaciones y organismos oficiales; pesca deportiva y de recreo; indumentaria y complementos; *charters*; subacuática y deportes náuticos; puertos deportivos, servicios y prensa técnica.

La cuarta edición de Exponáutica mantendrá su horario habitual de 10 a 20 horas y el precio de la entrada será de 9,01 euros.





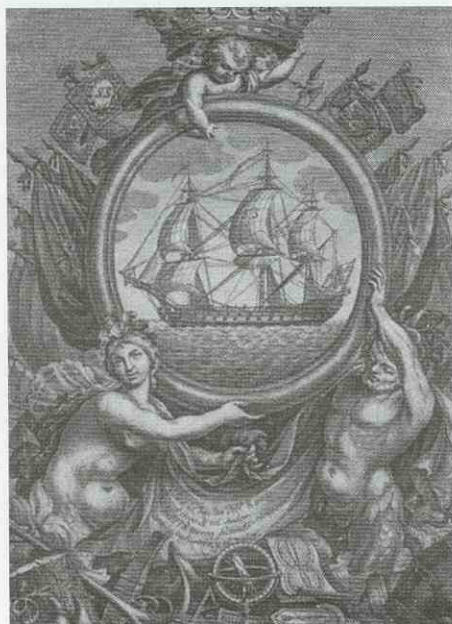
## CULTURA NAVAL

MUSEO NAVAL DE SAN SEBASTIÁN.  
EXPOSICIÓN «EN TORNO A LA MEMORIA MARÍTIMA»

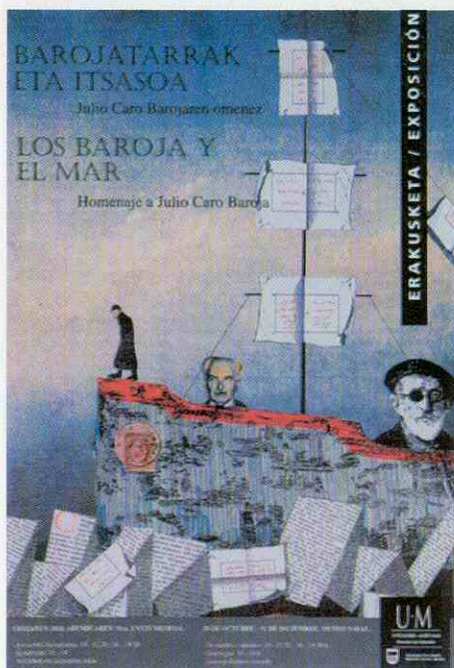
El Museo Naval de la capital donostiarra, dependiente de la Diputación Foral de Guipúzcoa, abrió sus puertas el 23 de mayo de 1991, contando con una definición previa de objetivos: contribuir a la tarea de conservación, estudio y divulgación del legado marítimo del País Vasco.

Para celebrar su décimo aniversario, que ha sido una década de alta rentabilidad cultural, el pasado 30 de noviembre se inauguró la exposición: «En torno a la memoria marítima», que ha permanecido abierta, con gran afluencia de público, hasta el 31 de enero de 2002.

El museo, desde su inicio, entendió perfectamente que no era tan solo un edificio donde se guardan objetos y papeles. Prueba de ello ha sido esta exposición que acaba de clausurarse, que ha mostrado los diversos campos de su actuación, empezando por la parte dedicada a su misma sede, la Casa-Torre del Consulado, que constituye en sí misma un valioso legado histórico cultural, pues es el único vestigio arquitectónico del Consulado de San Sebastián, fundado en 1682, que agrupaba a comerciantes marítimos, patrones y propietarios de barcos, para



Emblema del Consulado de San Sebastián, 1766.



el fomento del comercio y la navegación. Posteriormente, fue utilizada como Escuela de Náutica y Cosmografía, obteniendo Real Protección en 1784 tras la inspección efectuada por el jefe de Escuadra de la Armada, José de Mazarredo. Posteriormente cumplió una serie de funciones, Cámara de Comercio, Obras Públicas y Auxilios Marítimos, hasta que fue transferida al Gobierno Vasco. En 1988 comenzaron las obras de habilitación como museo.

Otra sección de la muestra ha estado dedicada a las exposiciones temporales que ha realizado el museo, una veintena, entre las que cabe destacar las siguientes: «Antonio de Gaztañeta 1656-1728», «Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración», «Los Baroja y el mar. Homenaje a Julio Caro Baroja» o «Anatomía de un navío del siglo XVIII. El Album de Juan José Navarro», todas ellas con el propósito de divulgar el patrimonio marítimo.

La investigación constituye uno de los pilares de la actividad del centro. Con periodicidad bienal el museo edita *Itsas Memoria*,

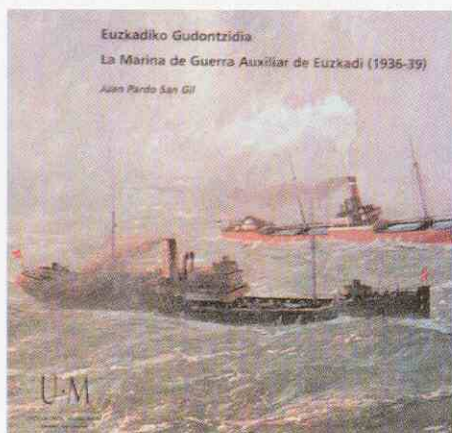
*Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, publicación que ha contribuido a impulsar la investigación sobre temas históricos y antropológicos relacionados con la mar.

El museo también ha desarrollado una notable actividad educativa, que atiende a la amplia diversidad de públicos, habiendo servido como centro de prácticas para los alumnos de la Escuela de Magisterio de la Universidad del País Vasco y estudiantes de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Deusto, prestando asimismo especial atención al público con discapacidades físicas o psíquicas.

La recuperación y protección de embarcaciones ha sido sin duda uno de los campos de intervención que ha requerido mayor esfuerzo. Así, la draga *Jaizkibel*, del puerto de Pasajes, logró evitar el desguace gracias a la intervención del Museo, y fue declarada Bien Cultural de Interés con categoría de Monumento. Hasta el momento presente el museo lleva adquiridas un total de 24 embarcaciones de pequeño y mediano tamaño relacionadas principalmente con actividades pesqueras, aunque también se incluyen embarcaciones portuarias y de recreo.

Señalar también que, con ocasión de la exposición, el museo ha editado un magnífico folleto-catálogo, de 63 páginas, con unas estupendas ilustraciones que apoyan el texto, bajo la dirección de Soco Romano y José María Unsain.

J. J.



## CONVOCATORIA DE LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN 2002»

La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés de la afición por la mar y sus problemas, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo ámbito nacional, convoca los siguientes premios correspondientes al año 2002:

«Del Mar», para libros, dotado con 6.000 euros, para el mejor trabajo en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística que contemple, analice o relacione la vinculación de España con el mar, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. Caso de tratarse de un trabajo publicado, no deberá haberlo sido con anterioridad al año 2000.

«Poesía del Mar», dotado con 1.800 euros, al mejor poema o colección de poemas inéditos de exaltación al mar.

«Juventud Marinera», un equipo completo de informática (ordenador, impresora y scanner) para el alumno español de EGB o ESO, comprendido entre los diez y dieciséis años, que presente el mejor trabajo sobre lo que significa para España la Marina en sus cuatro facetas: militar, mercante, pesquera y deportiva.

«Diploma de honor», para la persona o entidad que haya destacado por sus actividades de vinculación al mar en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses marítimos españoles.

«Armada de Pintura», con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus facetas.

Las bases de la convocatoria se detallan en el Boletín Oficial del Estado número 36 de 11-2-2002 y en el Boletín Oficial del Ministerio de Defensa número 31, de 13-2-2002, en donde se especifican las normas para la adjudicación de los premios, la designación del jurado y fallo del mismo. Las obras que opten a los premios convocados deberán tener entrada en el Registro General del Cuartel General de la Armada (excepto las pinturas, que se entregarán en el Instituto de Historia y Cultura Naval) no más tarde del 15 de junio de 2002.

J. J.



Entrega de premios Virgen del Carmen 2001 (Foto: ORP, Armada).



## CONFERENCIA SOBRE LA CONDAMINE

El pasado día 5 de febrero, en los salones de la fundación «Jorge Juan», que preside Mercedes Cort, el historiador y conferenciantes francés Patrice de la Condamine, descendiente directo del famoso científico francés del siglo XVIII, pronunció una conferencia que versó sobre «Charles-Marie de la Condamine. Vida y Leyenda». Previamente, hizo una extensa y amena introducción el historiador español Antonio Lafuente García.

Como es sabido, La Condamine estaba al frente de la comisión científica, enviada en 1734 por el rey de Francia Luis XV, para la medición del arco de meridiano en las cercanías del ecuador, con objeto de obtener la verdadera figura de la tierra que muchos defendían que era alargada, y de resultas de aquellas mediciones se confirmó que era

achatada. Por parte española participaron en la expedición Jorge Juan y Antonio de Ulloa, por entonces guardias marinas, pero, para ser presentados con cierta graduación ante los sabios franceses que formaban la comisión, fueron ascendidos a tenientes de navío.

Al finalizar la conferencia se abrió un amplio y animado coloquio, lo que es muestra del interés que despertó el tema entre el público asistente.

También reseñar que la víspera, Patrice de la Condamine fue elegido miembro de honor de la Asamblea Amistosa Literaria, en sesión celebrada en el salón del Toro del Casino de Madrid, bajo la presidencia, por ausencia del titular, del almirante Pascual O'Dogherty.



(Foto: SN).

## FUNDACIÓN ALVARGONZÁLEZ. CONVOCATORIA DE BECA

El Boletín Oficial de Defensa número 34, de 18 de febrero de 2002 (del BOE número 39, de 14-2-2002) publica la Orden 600/38528/2001, de 20 de diciembre, en la que se establecen las normas de adjudicación de una beca de ayuda a la investigación sobre temas de actividad científica y cultural del Real Instituto y Observatorio de la Armada (Astronomía, Geodesia, Geofísica, Meteorología e Historia de la Ciencia), (a desarrollar utilizando los medios instrumentales, históricos y bibliográficos de la citada institución), que anualmente viene patrocinando la Fundación Alvargonzález con sede en la ciudad de Gijón.

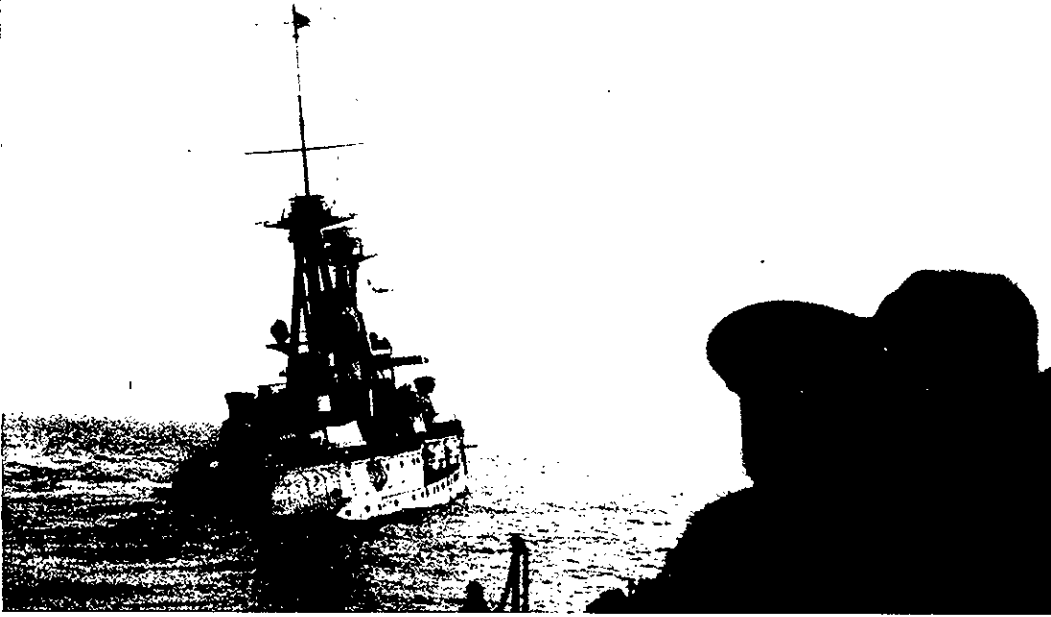
Podrán optar a esta beca todos los españoles, sin límite de edad, que acrediten expe-

riencia o certificados académicos relacionados con esta convocatoria. Los solicitantes deberán presentar sus solicitudes en el Registro del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando, dentro de un plazo de dos meses a partir del día siguiente de la publicación de la convocatoria en el Boletín Oficial del Estado.

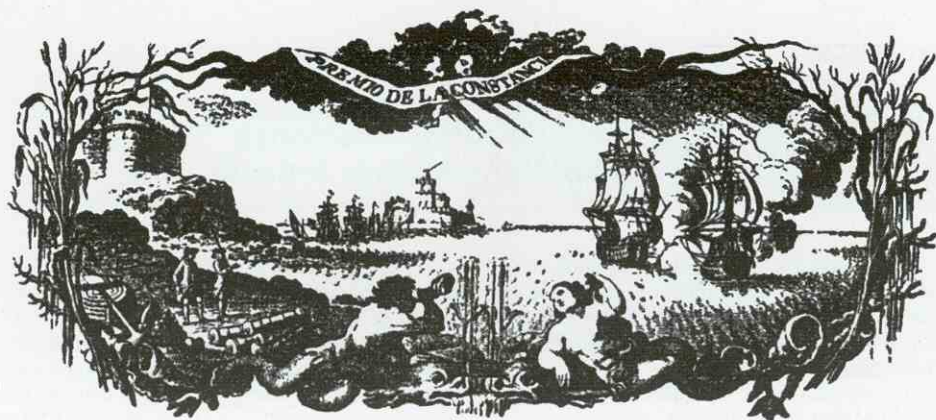
La beca tendrá una dotación para el año 2002 de 2.404,05 (400.000 pesetas), devengable en dos plazos de 1.202,02 euros, el primero a la concesión de la beca y el segundo, a la entrega del trabajo por el becario.

F. A.





El acorazado *España* poco antes de su hundimiento, al abandonarlo su dotación.  
(Foto: colección L. Suevos).



## GACETILLA

### El presidente del Gobierno recibió a la dotación del *Hespérides*

En el Palacio de la Moncloa, el presidente del Gobierno José María Aznar recibió a una comisión de la dotación del buque de investigación oceanográfica de la Armada *Hespérides*, encabezada por su comandante, el capitán de fragata Francisco Cortés Uría, junto a una representación de oficiales, suboficiales, cabos y marineros del buque. La comisión, que fue recibida por el presidente del Gobierno, estaba presidida por el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, acompañado por el secretario de Estado del Departamento,

Fernando Díaz Moreno, y el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, así como de una representación del Ministerio de Ciencia y Tecnología, encabezada por el secretario general de Política Científica Juan Junquera.

La audiencia con el presidente del Gobierno tuvo lugar unos días antes de que el *Hespérides* emprendiera su campaña antártica 2001-2002, y cabe encuadrarla dentro de los actos celebrados con motivo del X aniversario de la entrega de dicho buque a la Armada.



## Imposición de condecoraciones en el Cuartel General de la Armada

El pasado 15 de febrero se celebró en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada el acto de imposición de condecoraciones concedidas con ocasión de la Pascua Militar del presente año.

La ceremonia fue presidida por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, acompañado de almirantes y generales en activo y reserva, representaciones de oficiales, suboficiales, marinería, personal civil y familias de los condecorados.

El almirante general Torrente impuso la Gran Cruz del Mérito Naval al general del Cuerpo Militar de Sanidad Antonio Méndez Martín-Allegue, y a los contralmirantes Pedro Español Jofre de Villegas, José E. de Benito Dorronzoro y Antonio Posada Cuevas.

A continuación el AJEMA, junto con los almirantes Joaquín Pita da Veiga y Juan González-Irún, impusieron la Cruz del Mérito Naval a los siguientes: Juan Claudio de Ramón, ingeniero de caminos, canales y puertos; Vicente Zaragüeta, presidente de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa; Enrique Llano, licenciado en Economía; Clotilde Maroto de la Gándara, vocal de la Asociación de Amigos del Museo Naval; Julio Mejorada, licenciado en Economía; María Dolores García Pellico, vicesecretaria de la Asociación de Amigos del Museo Naval; María del Carmen López Calderón, licenciada en Geografía e Historia; capitanes de navío, Enrique Segura, director del Colegio Mayor «Jorge Juan», y José Manuel Torrente, jefe del Estado Mayor de la JUCEN; capitán de



A la izquierda, el general Méndez Martín-Allegue en sus palabras de agradecimiento en nombre de los condecorados. (Foto: ORP, Armada).

navío ingeniero, Federico Baeza; coroneles de Intendencia José María Pardo y José María Yusty; capitán de fragata José Sandar; teniente de navío José I. Tirado; brigadas José J. Fernández Castro, Fernando Vidal, Ángel Gordo, Pedro Trejo; sargento 1.º Joaquín Belmonte; sargento Agustín Andreu; cabos primeros José C. Sobrino, Antonio Casal, Ana María Fernández, José M.ª Romeo, Fernando Antúnez, Rubén Agudo; marinera María del Carmen García; soldado de Infantería de Marina Juan Carlos Artuñedo; funcionarias Susana López, M.ª del Mar Fontanals, Esther Conde, M.ª del Carmen Martín y Lucía Mora; funcionario Emilio Revilla; oficial servicios generales Francisco Rosa; administrativo María del Pilar Mata, y personal de limpieza, costura y plancha Damiana González y M.ª Antonia Navarro.

El general de brigada del Cuerpo Militar de Sanidad Antonio Méndez pronunció, en nombre de los condecorados, unas palabras de agradecimiento, que fueron contestadas por el jefe del Estado Mayor de la Armada, quien, entre otras cosas, dijo:

«Por eso, es para mí una satisfacción y un orgullo agradecer públicamente, en nombre de la Armada, los méritos de quienes se distinguen por su generosa entrega y dedicación y dan lo mejor de sí mismos al servicio de la Armada, y por tanto a España.



El capitán de navío Enrique Segura, director del Colegio Mayor «Jorge Juan» al que el AJEMA le impuso la condecoración. (Foto: ORP, Armada).

Quiero resaltar especialmente la presencia de algunas personas que desempeñan otras responsabilidades y siguen diferentes trayectorias profesionales a la nuestra, pero que desde ellas han dado cumplido testimo-





El vicealmirante Luis Carrero Blanco, duque de Carrero Blanco y presidente de la Asociación de Amigos del Museo Naval, junto a María Dolores García Perico, Clotilde Maroto de la Gándara, miembros de dicha Asociación, y la licenciada Carmen López Calderón, del Museo Naval. (Foto: ORP, Armada).

nio de su vocación marinera y cariño a la Armada.

Ésos son los casos de don Vicente Zarágueta Laffitte, presidente de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa y vicepresidente de la Sociedad Vascongada de Publicaciones, editora del *Diario Vasco*, que en aquella querida tierra española demuestra con valentía un especial cariño por la Armada y realiza una destacada labor en la difusión de las cosas de la mar.

De don Juan Claudio de Ramón Martínez, entusiasta colaborador y mecenas del Museo Naval, al que ha donado valiosísimos objetos que, gracias a su generosidad, pueden ser admirados por las miles de personas que lo visitan.

Ésos son también los casos de don Julio Mejorada Cejudo, vocal de la Real Liga Naval Española, hombre profundamente enamorado de la mar, brillante colaborador de la Armada y un destacadísimo y estuista benefactor de la Asociación Benéfica de las Damas del Carmen.

De don Enrique Llano Cuesta, cuya excelente colaboración y eficaz asesoramiento han permitido llevar a buen puerto el complejo proceso de cierre de la Asociación Mutua Benéfica de la Armada.

Y de doña Clotilde Maroto de la Gándara y doña María Dolores García Pellico, entusiastas impulsoras y colaboradoras de la Asociación de Amigos del Museo Naval.

A todos quiero expresaros nuestro agradecimiento y nuestra sincera amistad. Podéis tener la seguridad de que sois unos más entre nosotros y por eso debéis saber que ésta es vuestra casa.

Quiero también agradecer al general de brigada del Cuerpo Militar de Sanidad Méndez Martín-Allegue, director del Hospital del Aire, la entrega y permanente cariño con que vive los avatares que afectan al personal de la Armada.

Como sabéis estamos inmersos en un exigente proceso de revisión. En breve se aprobará el real decreto con la nueva estructura básica de los ejércitos. Hacia el verano, el resultado de la actual Revisión Estratégica de la Defensa, que la Armada alienta, establecerá las líneas generales de nuestro futuro, porque somos parte indivisible de un todo, que son la Fuerzas Armadas. Hoy no es posible concebir nuestra organización ni nuestra actuación sin tener en cuenta la acción conjunta.»

F. A.

## Visita del almirante jefe del Estado Mayor de la Marina italiana

El almirante Marcello De Donno, jefe del Estado Mayor de la Marina italiana, realizó una corta visita a Madrid, llegando en avión militar a la Base Aérea de Getafe en la tarde del día 6 de febrero, trasladándose directamente a la embajada italiana para posteriormente pernoctar en un hotel de la capital.

Al día siguiente se trasladó al Cuartel General de la Armada, donde fue recibido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente. Seguidamente ambos almirantes mantuvieron una entrevista en el despacho del AJEMA, y el almirante italiano firmó en el Libro de Honor.

Posteriormente, en la Sala de Juntas del EMA, asistió a una exposición sobre la Armada, el papel de la Armada dentro de la defensa y la postura española en la OTAN y la Unión Europea, a la que siguió un coloquio sobre temas bilaterales.

Después de almorzar en el Cuartel General de la Armada, marchó a la Base Aérea de

Getafe, donde emprendió vuelo de regreso a Roma.

El almirante Marcello De Donno nació en Lecce en 1941 e ingresó en la Escuela Naval de Livorno en 1959, saliendo en 1963 con el empleo de alférez de fragata.

A lo largo de su carrera ha sido comandante de la corbeta *Aquila*, segundo comandante del crucero lanzamisiles *Vittorio Veneto*, comandante de la fragata *Sagittario* y del crucero lanzamisiles *Andrea Doria*. Fue también agregado naval en la embajada de Italia en Washington, y ya con el empleo de contralmirante ocupó los destinos de superintendente de la Escuela Naval de Livorno y jefe de la Oficina del Plan General y Finanzas de la Marina.

De vicealmirante, fue segundo jefe del Estado Mayor de la Marina y posteriormente almirante de la Flota, y desde el 16 de febrero de 2001 es jefe del Estado Mayor de la Marina italiana.



De izquierda a derecha: el vicealmirante Tafalla, 2.º AJEMA; el almirante italiano De Donno y el vicealmirante Zaragoza, jefe de la división de Planes del EMA. (Foto: ORP, Armada).



## Toma de posesión del almirante jefe de la Jurisdicción Central

El pasado 24 de enero de 2002 tuvo lugar el acto de toma de posesión del mando de la Jurisdicción Central de la Armada por el vicealmirante Porfirio Moreno Sierra, presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Francisco Torrente Sánchez, asistiendo como autoridades invitadas el alcalde de Madrid José María Álvarez del Manzano, el delegado del gobierno en Madrid Francisco J. Ansuátegui Gárate, el teniente general jefe de la 1.ª Región Militar José R. Lago Vázquez y el teniente general jefe de la 1.ª Región Aérea José A. Cervera Madrigal, así como una amplia representación de almirantes, generales, jefes y oficiales de la Armada destinados en Madrid.

Tras rendir honores de ordenanza, el jefe del Estado mayor de la Armada dio posesión del mando de la Jurisdicción Central al almirante Moreno Sierra en nombre de S. M. el Rey, presidiendo el desfile de la Fuerza, acompañado de las personalidades mencionadas.

El almirante Moreno Sierra, madrileño de 61 años, es diplomado en Estado Mayor y desempeñaba anteriormente el destino de almirante jefe de la Zona Marítima de Canarias.



B. N.



## Suboficial mayor de la Armada

Se ha creado recientemente el puesto de suboficial mayor de la Armada (SMA) con la finalidad de informar al AJEMA de forma inmediata sobre inquietudes y sugerencias en temas de personal que afecten a las categorías de suboficiales, tropa y marinería.

Para llevar a cabo esta importante finalidad, el cometido principal del SMA será el de mantener relación directa con los suboficiales mayores de unidad para conocer todas sus inquietudes e informaciones relacionadas con el bienestar de los suboficiales y militares de tropa y marinería de sus respectivas unidades, con objeto de poder configurar problemas reales que afecten a estas categorías de forma general, y que, según su criterio, deben obtener una respuesta oficial para su solución. También para evitar duplicar la acción, su relación con la Jefatura de Personal deberá ser muy intensa.

Para el mejor desarrollo de su actividad principal como asesor del AJEMA, el SMA tomará parte en las reuniones y órganos de trabajo de la JEPER sobre los asuntos que afecten a los suboficiales y a la tropa y marinería que sean de su competencia. Asimismo formará parte de las juntas de evaluación y clasificación que afecten a dichas categorías.

Podrá acompañar al AJEMA en aquellos desplazamientos y visitas a unidades que guarden relación con temas de personal. Su presencia, junto al AJEMA, en estos actos será una manifestación permanente de la importancia que la Armada otorga a la Escala de Suboficiales.

Para desempeñar este nuevo e importante cargo, el AJEMA, después de un proceso de selección previo en el que emitieron su opinión los suboficiales mayores y subtenientes más antiguos del escalafón y de una entrevista personal con el propio AJEMA, designó al suboficial mayor de la Armada Carlos Elías Vieiro Díaz.

El SMA Vieiro, que tomó posesión de su nuevo cargo el pasado 14 de enero, nació en Vivero (Lugo) en 1947 e ingresó en la Arma-



da en 1964. Cursó sus estudios profesionales en la especialidad de Electricidad, en la ETEA (Vigo), y posteriormente obtuvo la Aptitud-Servicio de Aeronaves. Entre sus destinos de mar figuran: el buque escuela de maniobra *Galatea*, destructor *Almirante Miranda*, portaaviones *Dédalo*, transporte de ataque *Castilla* y fragata *Asturias*. También ha estado destinado en la 8.ª y 9.ª escuadrillas de la Flotilla de Aeronaves y formó parte del Equipo de Instrucción y Apoyo a la transferencia de los Aviones AV/TAV-86 a la Real Marina tailandesa.

## Visita de la ministra de Defensa de Noruega a Ferrol

La ministra de Defensa de Noruega, Kristin Krohn Devold, visitó la factoría de Izar en Ferrol, donde se lleva a cabo la construcción de las cinco fragatas *F-310* para su país. Fue acompañada por el jefe del Estado Mayor de la Armada Francisco Torrente, por el jefe de la Zona Marítima del Cantábrico Francisco Rapallo y por el jefe del Apoyo Logístico Juan González-Irún, entre otras autoridades.

Durante la visita, guiada por el director general de Izar Enrique Lloréns, recorrió las instalaciones de la empresa, en particular la oficina técnica y los talleres de gradas y armamento, y recibió una explicación del proceso de construcción de las *F-310*, de las que están previstas cinco unidades. También visitó la fragata española en construcción *Álvaro de Bazán*.

Ya se está realizando el corte de chapa para el casco de la primera unidad, la *Fridtjof Nansen*, cuya puesta de quilla será en marzo de 2003, para ser botada en 2004 y entregada en 2005. Le seguirán las *Roald Amundsen*, *Otto Sverdrup*, *Helge Ingstad* y *Thor Heyerdahl*.

La construcción de estas fragatas supone para Izar más de diez millones de horas de trabajo y su presupuesto es superior a los 1.322 millones de euros.

Previamente a su visita a Ferrol, la ministra de Defensa llegó a Madrid el día 15 de

enero para entrevistarse durante el día 16 con el ministro de Defensa español y diversas autoridades del Ministerio.

A. P. P.



## El nuevo Patronato de Huérfanos de la Armada

El pasado 27 de noviembre, el almirante jefe del EMA, Francisco Torrente Sánchez, acompañado por el almirante jefe de la JUCEN y el almirante jefe de Personal, inauguró los nuevos locales del recién creado Patronato de Huérfanos de la Armada (PAHUAR) situados en la planta alta del Colegio de Huérfanos Nuestra Señora del Carmen (CHA). Los locales fueron bendecidos por el capellán del centro. Tras unas palabras del almirante presidente del patronato a las que respondió el AJEMA, éste procedió a descubrir una placa conmemorativa y, posteriormente, a efectuar un recorrido por los diferentes despachos y oficinas. El PAHUAR, creado por el Real Decreto 1081/2001, de 5 de octubre, nace como resultado de la fusión de la Asociación Benéfica para Huérfanos de Oficiales y de la Institución Benéfica para Huérfanos de Suboficiales que venían desarrollando su labor desde 1910 y 1913, respectivamente. Dicha unificación fue decidida por el mando a la vista de los indudables beneficios que podía aportar, tales como la igualación de las ayudas percibidas por los huérfanos de todo el personal de la Armada, la extensión de la cobertura benéfica al nuevo personal de tropa y marinería profesional, la equiparación orgánica con los ejér-

citos de Tierra y Aire y la posibilidad evidente de economizar recursos humanos y materiales. En la actualidad, el PAHUAR acoge

bajo su protección a 642 huérfanos del personal de la Armada, a quienes proporciona ayudas económicas para su formación y manutención con un valor promedio de 2.700 euros (unas 450.000 pesetas) por huérfano y año, gracias al elevado sentido de compañerismo y a la generosidad de sus 14.700 asociados. El PAHUAR ha adoptado como logotipo un «roscó salvavidas», instrumento típicamente mariner que cualquier miembro de la Armada se apresuraría a arrojar por la borda en ayuda de un compañero en apuros, al oír la voz de «¡Hombre al agua!». Nadie formado en esta mentalidad solidaria dudaría tampoco en prestar el apoyo moral y material que precisen los huérfanos de sus compañeros.

N. L.



El AJEMA en los nuevos locales del Patronato, atendiendo a las explicaciones del vicealmirante Francisco Núñez, presidente del PAHUAR. (Foto: ORP, Armada).

## VI Fase Interacademias en la Escuela Naval

Durante la semana comprendida entre el 17 y el 22 de diciembre, tuvo lugar en la Escuela Naval Militar en Marín, la VI Fase Interacademias, consistente en un periodo de una semana de convivencia académica conjunta entre alumnos universitarios y de las distintas academias militares.

En los planes de estudios de las carreras superiores de los ejércitos está previsto realizar esta Fase Interacademias, dividida en dos periodos de una semana de duración cada uno, en la que sus alumnos toman parte activa, junto con alumnos de distintas universidades, en seminarios, ponencias y mesas redondas dirigidas por profesionales, expertos en la defensa nacional y que versan sobre temas de interés común para las Fuerzas Armadas y para la Universidad.

La organización y desarrollo de cada periodo corresponde efectuarla de manera rotativa a una universidad y una academia militar, correspondiéndole este año, el primero, a la Escuela Naval Militar, y el segundo, a

la Universidad de Santiago de Compostela, del 18 al 22 de abril de 2002.

Se contó con la participación de 142 alumnos de quinto curso de las universidades de Carlos III de Madrid, Vigo, Santiago de Compostela y UNED (Vigo). Asimismo, asistieron 233 alumnos de quinto curso de la enseñanza militar de formación de grado superior de los cuerpos generales del Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire, e Infantería de Marina y Guardia Civil.

Todos los alumnos se alojaron en el Cuartel de Alumnos con objeto de fomentar las relaciones de los mismos.

Los seminarios se desarrollaron en horario de 0900 a 1330 horas, complementándose por la tarde con actividades deportivas y culturales.

Las actividades deportivas consistieron en diferentes partidos de fútbol, balonmano, voleibol, así como tiro con pistola y salidas a la mar por la ría de Pontevedra en los veleros de la Escuela Naval Militar.



El jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Francisco Rapallo Comendador, inaugurando las jornadas de VI Fase Interacademias, junto a otras personalidades que le acompañaron en la mesa presidencial. (Foto: ORP, Escuela Naval Militar).



Panorámica del salón de actos de la Escuela Naval en la VI Fase Interacademias.  
(Foto: ORP, Escuela Naval).

Entre las actividades culturales destacó la gran aceptación que tuvieron las visitas guiadas a Pontevedra, Tui y Bayona, así como el concierto ofrecido por la Banda de Música de la Escuela Naval Militar. Este acontecimiento fue inaugurado el día 17 en un acto presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico Francisco Rapallo Comendador, en representación del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA). Durante dicho acto inaugural, el director general de Enseñanza y Reclutamiento Gregorio López Iraola impartió una conferencia sobre la profesionalización de las Fuerzas Armadas.

Los alumnos pudieron participar en uno de los diez seminarios que se relacionan, con un valor de dos créditos cada uno:

- España y la seguridad en el Mediterráneo.
- La Armada en misiones de ayuda humanitaria.
- La proyección del poder naval. La fuerza anfibia como medio de gestión de la crisis.

— Presencia española en la Antártida, Colaboración de las FAS.

- La pesca en Galicia.
- La mar y el derecho.
- Las nuevas tecnologías en la enseñanza.
- La contratación en el Estado.
- Operaciones de paz, humanitarias y de gestión de crisis: participación de la Armada.
- La reestructuración del sector pesquero en España.

Este primer periodo finalizó con una copa de vino español para todos los participantes. Durante la misma el capitán de navío José Antonio González Carrión, comandante director de la Escuela Naval Militar, resaltó el magnífico clima de amistad y compañerismo que presidió el desarrollo de estas jornadas, así como la confianza de haber conseguido los objetivos que se pretendían alcanzar.

J. D. M.

## Jubilación del profesor de la Escuela Naval Staffan Mörling

El pasado 31 de diciembre tuvo lugar el cese por jubilación forzosa por edad del profesor Lars Fredrick Staffan Mörling Odén. Con tal motivo, el día 11 de enero, se celebró un emotivo acto de homenaje en el cual el comandante-director de la Escuela Naval Militar subrayó la importantísima labor docente que Mr. Morling ha venido desarro-



llando en este centro desde 1966, resaltando el hecho de que gran parte de los oficiales y almirantes que se han formado en la Escuela Naval hayan sido alumnos suyos.

Lars F. Staffan Mörling nació en Karlstana, capital de la provincia de Vaermland (Suecia), el 31 de diciembre de 1936. Realizó sus estudios académicos en la Universidad de Lund, siendo titulado en Latín e Historia del Arte y especializado en Antropología Cultural. Esta especialización fue la que le llevó a Galicia, donde, con ayuda del Ministerio de Asuntos Exteriores español y, posteriormente, del Instituto de Historia y Cultura Naval, documentó las embarcaciones antiguas. Como resultado desarrolló el volumen *Las embarcaciones tradicionales en Galicia*, publicado por la Xunta de Galicia. A continuación, Staffan Mörling escribió, para Hércules Ediciones, *Embarcaciones tradicionales*, y realizó estudios sobre el tema, posteriormente editados por el Consello da Cultura Gallega. Resumió sus investigaciones en la tesis *Lanchas and Dornas*.

Su amor por el mundo de los barcos llevó a Mörling a un puesto de profesor civil de Idiomas en la Escuela Naval Militar, en 1966. De 1968 a 1970 fue subdirector del Museo de Varberg (Suecia), y en 1970 volvió a incorporarse, esta vez definitivamente, al claustro de profesores de la Escuela Naval.

A Staffan Mörling, entusiasta del estudio de la historia y la cultura naval, le tocó observar de cerca el proceso de modernización que convirtió a la Armada española en la séptima fuerza naval del mundo. A lo largo de su dilatada carrera, han salido de su pluma artículos, que tuvo la satisfacción de publicar en las revistas internacionales *Navy News*, *Warship* y *Proceedings*, así como colaboraciones en la REVISTA GENERAL DE MARINA.

En 1981 Mörling fue condecorado con la Cruz del Mérito Militar, y en 1991 recibió el Diploma de Honor de los Premios «Virgen del Carmen».



## LIBROS

PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE, Virgilio; ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo; RIVERA FRANCO, Modesto, y FERNÁNDEZ PALACIOS, José Antonio.—**Historia de las cuatro marinas españolas.** (Obra compuesta por cuatro volúmenes). Editorial Silex, bajo el patrocinio de la Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Madrid, 2001. Ilustraciones; 10.750 pesetas.

Los cuatro volúmenes que componen la obra están prologados por J. M. Dutilh, presidente de la Real Liga Naval Española.

El primer volumen, *Marina de Guerra* (199 páginas, ilustraciones), ha sido escrito por el almirante Pérez y González de la Torre. Su contenido, que abarca desde los albores de la navegación hasta nuestros días, refleja con claridad su experiencia y vocación docente, que de igual manera caracteriza a los tres restantes autores de esta obra.

El índice de este libro otorga al lector una pormenorizada visión de veinte siglos de bien hacer y acendrado sentido de servicio, característica





de los hombres que han dedicado sus vidas a la defensa de nuestra costa y del patrimonio de la nación a través del tiempo.

Desde Trafalgar y la pérdida de las colonias hasta nuestros días, su contenido está enriquecido con gráficos que explican los elementos de táctica naval utilizada por la Armada.

En resumen, su lectura sitúa este libro entre aquellos destinados a ocupar lugar de honor en cualquier biblioteca.

El segundo volumen de esta obra, *Marina Mercante* (295 páginas, ilustraciones), de la que es autor mi admirado compañero y amigo Ricardo Arroyo, recoge, de manera amplia y documentadísima y bajo todos sus aspectos, la historia de nuestra marina comercial.

En la primera mitad de este trabajo expone cronológicamente la evolución del transporte marítimo, sus tráfico y las razones políticas y geográficas que lo han condicionado.

Durante el periodo de 1940-1956, el lentísimo aumento del número de buques y toneladas arroja cifras que sitúan a la flota española entre las más viejas del mundo. La Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante, «Plan Carrero Blanco», cambia totalmente la situación descrita anteriormente, analizada con profundos conocimientos y datos por el autor, cuya minuciosidad y rigor en la investigación es sobradamente conocida a través de su obra.

Continúa el estudio con el declive de la flota y su incidencia en el transporte, tanto internacional como nacional, de signo marcadamente negativo, que de alguna forma culmina con la creación de la S. G. B., Sociedad de Gestión de Buques. El desarrollo de esta obra finaliza con el análisis de las distintas instituciones marítimas tanto internacionales como nacionales.

El tercer volumen de esta obra, *Marina de Pesca*, cuyo autor es M. Rivera Franco, es verdaderamente sorprendente e ilustrativo en su contenido.

Desde la primitiva pesca a mano hasta las sofisticadas artes utilizadas en la actualidad, con el decisivo uso del anzuelo, en cada momento su actividad está adornada de tradiciones, leyendas, mitos y poesía que han enriquecido la cultura de los pueblos del litoral.

El autor, profundo conocedor de este mundo de la pesca, hace una recapitulación de los procedimientos para su conservación desde tiempos remotos, y por supuesto remarca la importancia de la pesca y salazón del bacalao, que desde mediados del siglo XVI hasta el XIX, en los países católicos, como consecuencia de las normas sobre la abstinencia de carne, influye de manera muy destacada en el desarrollo de su captura y comercialización.

En el aspecto social, el autor hace historia del sentido corporativo de los pescadores para defensa de sus intereses, agrupándose en gremios y cofradías que continúan funcionando en la actualidad.

También hace un amplio recorrido sobre los sistemas utilizados para la pesca, desde las artes fijas, como la almadraba, hasta la pesca de arrastre, cerco, etcétera.

Culmina este estudio con una descripción de los diferentes tipos de embarcaciones utilizadas en el transcurso del tiempo, para finalizar con un análisis de la situación actual de la flota pesquera.

El cuarto y último volumen de esta obra es el de *Marina Deportiva*, del cual se ha encargado J. A. Fernández Palacios, capitán de yate y gran experto en esta materia.

El autor nos pone al corriente de los albores de la Marina de recreo, e inicialmente en la pesca con carácter de competición, evolucionando hasta los desafíos entre traineras (Lequeitio y Ondarroa) que han dado lugar a sustanciosos intercambios de apuestas.

Nos hace un bosquejo de la «Escuadra del Tajo», con sus reales falúas, auténticas obras de arte que dieron lugar a las conocidas como «fiestas reales», recogidas por Farinelli en un libro manuscrito con este mismo nombre.

Nos da noticia cumplida acerca de los clubes náuticos de los cuales fue el primero El Real Club Náutico Mediterráneo de Málaga, fundado en 1873.

La afición a la mar de S. M. el Rey Don Alfonso XIII que, a bordo del *Giralda*, realiza su primer viaje por mar, es heredada por su hijo Don Juan de Borbón, y continúa en la actualidad por S. M. Don Juan Carlos y el actual Príncipe de Asturias Don Felipe. No olvidemos aquí mencionar su afecto a la pesca del generalísimo Francisco Franco, a bordo del yate *Azor*.

Hace una detenida historia de la Copa de América, en la que España no participa hasta 1992, coincidiendo con el quinto centenario del descubrimiento de América, así como de la Copa del Rey, importante competición que se celebra por primera vez en 1982.

No perdona el autor el estudio de la evolución en las titulaciones de recreo, sus características y atribuciones que le otorgan.

El libro es de una gran amenidad, dentro del más estricto rigor.

M. A. de L.



IZQUIERDO CANOSA, Raúl.—**Viaje sin regreso**. Ediciones Verde Olivo. La Habana, 2001. (Documentación gráfica) (350 págs.).

El conflicto hispano-cubano-norteamericano, o como más popularmente se le conoce «la guerra de Cuba», ha movido no pocos ríos de tinta, sobre todo en los últimos años en que la conmemoración del centenario de los desafortunados combates de Cavite y Santiago de Cuba sirvieron de acicate a historiadores e investigadores para exponer sus elogios o sus críticas a tan desdichados sucesos.

Sin embargo, pocos libros se han escrito desde una perspectiva tan original, y al mismo tiempo tan humana, como éste de Raúl Izquierdo Canosa,



coronel de las Fuerzas Armadas Revolucionarias Cubanas, y doctor en Ciencias Militares, pero sobre todo historiador honesto, que en este trabajo descubre una bonhomía que le hace acreedor de los mayores elogios.

*Viaje sin regreso* es el resultado de una exhaustiva investigación histórica realizada en provincias y municipios de todo el territorio cubano y que abarca el estudio de la cuantía de las bajas definitivas sufridas por las tropas españolas durante la guerra de Cuba de 1895 a 1898. Su autor lo escribe «en homenaje póstumo tanto a esa juventud española sacrificada en vano gran parte de ella contra su voluntad, como al sufrido pueblo

español que al igual que el pueblo cubano fue víctima principal de una injusta política».

Libro interesantísimo con una riqueza de contenido verdaderamente admirable y escrito desde el respeto a los españoles —desde generales a soldados— que dieron su vida en aquella guerra entre hermanos. Proporciona, a la vez, unas fuentes muy importantes para la localización de dichas bajas, con cuadros estadísticos o estadillos numéricos del más amplio valor documental.

En estos tiempos en que tantos «sabihondos de café» lanzan sus críticas e inventivas hacia hechos y situaciones «que les vienen grandes» y que no regatean la grosería del insulto gratuito, reconforta la lectura de un libro como el que reseñamos, en el que su autor, sin renunciar a la lealtad de sus convicciones, rinde homenaje a aquellos españoles que quedaron para siempre en la isla sin que sus restos volvieran nunca a su tierra natal, quedando tantos de ellos en el olvido o en el fondo del mar. Y destacar también que, en su ejercicio constructivo, el coronel Izquierdo busca en las frases de los principales líderes de la revolución cubana —Martí, Máximo Gómez, Calixto García— las que van referidas a su respeto a España, y así deja de ellas constancia en su libro, cuando lo fácil —y quizás más rentable— hubiese sido lo contrario.

J. C. P.



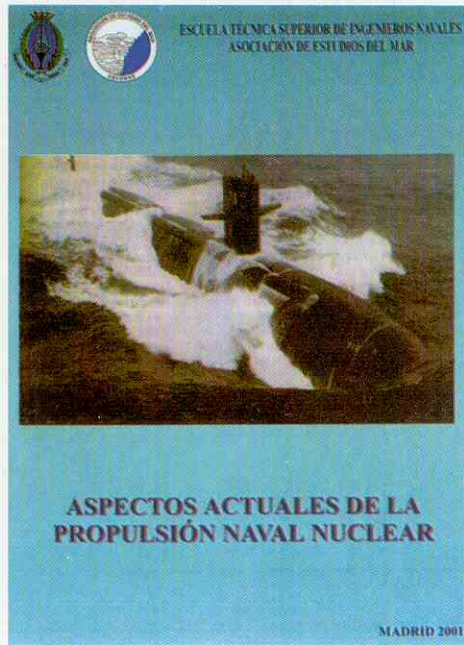
VARIOS AUTORES: **Aspectos Actuales de la Propulsión Naval Nuclear.**—  
Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) y Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR).

Recoge el contenido de la Sesión Técnica celebrada el 1 de marzo de 2001 en la Escuela Superior de Ingenieros Navales de Madrid, que consistió en cuatro ponencias que resumimos a continuación. La primera ponencia, con el tema «La energía nuclear y su aplicación a la propulsión naval militar», a cargo del capitán de navío ingeniero Juan Blanco Traba y miembro de la Junta Rectora de ASESMAR, destaca la importancia de esta energía. Expone el desarrollo de la propulsión nuclear para buques de guerra y más concretamente en la Marina norteamericana, que se inició en los programas de construcción de submarinos, cuya primera unidad fue el *Nautilus*. Indica la aplicación de esta energía propulsora a portaaviones, cruceros y fragatas.

Explica que su aplicación a la marina mercante no ha prosperado por las reticencias que la energía nuclear provoca y, por lo tanto, la dificultad de concesión de permisos para entrar en puerto.

La segunda ponencia, sobre «Sistemas de propulsión naval nuclear», a cargo de Carolina Ahnert, catedrática de la ETSIN, comienza con el desarrollo de prototipos de reactores navales para la propulsión naval, seguida por la descripción de los empleados para la propulsión de submarinos y los empleados en los buques de superficie, mostrando cuadros de los buques militares de propulsión nuclear, tablas sobre el estado actual de la propulsión nuclear militar, sobre submarinos y portaaviones operativos en el mundo, submarinos y portaaviones operativos americanos. Describe las características de los sistemas de propulsión naval y de los reactores navales. Finaliza con una relación de los submarinos nucleares accidentados.

La tercera ponencia, sobre «La seguridad de los sistemas de propulsión naval nuclear», a cargo del catedrático de la ETSIN Amalio Saiz de Bustamante, comienza con el concepto de defensa en profundidad como fundamento de la seguridad de los reactores de propulsión nuclear y también de los



reactores industriales, basada en cuatro barreras físicas combinadas con cuatro niveles de seguridad.

Describe las tres funciones básicas de seguridad nuclear:

- Pérdida del refrigerante primario (LOCA), causa principal de los accidentes nucleares.
- Reducción de la reactividad del núcleo.
- Confinamiento del material radiactivo.

Finaliza con los posibles accidentes marítimos consecuencia de colisión, varada, vuelco, inundación y hundimiento, e incendio y explosiones.

La cuarta ponencia versa sobre la pérdida del submarino ruso *Kursk*. A cargo del vicealmirante Julio Albert Ferrero, presidente de ASESMAR, empieza con la clasificación y empleo de los submarinos rusos nucleares, continúa con la situación inicial del submarino, seguida por el hundimiento, las operaciones de salvamento y el funcionamiento de la seguridad nuclear.

Analiza las posibles causas del hundimiento, destacando como la más probable la producida por explosión interna de torpedos (como ha quedado demostrado posteriormente). Finaliza con unas conclusiones en las que, entre otras consideraciones, señala que la tardanza rusa en aceptar ayuda extranjera y la lentitud en la incorporación, fueron factores muy negativos para lograr el salvamento de los 23 miembros que quedaron en los compartimentos popes.

J. A. F.



BLANCO NÚÑEZ, José María: **La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII.**—Izar Construcciones Navales, S. A. Madrid, 2001 (páginas 264. Ilustraciones).

Izar Construcciones Navales, S. A., como continuadora de la Empresa Nacional Bazán, así como de la espléndida colección de libros de temática marítima o naval que cada año se ofrece en cita puntual a la atención lectora, presenta en estas primeras navidades del nuevo milenio *La Armada española en la primera mitad del siglo XVIII*, libro del que es autor el capitán de navío José María Blanco Núñez, uno de los más destacados especialistas de nuestra historia naval.

Oportuno es el libro y destacado su autor, para el comienzo de un nuevo siglo, ya que los inicios del que fueron el XVIII de nuestro era, marca el punto de partido de un proceso de transformación y resurgimiento, pocos años más tarde del menguado poder naval español del reinado del último de los

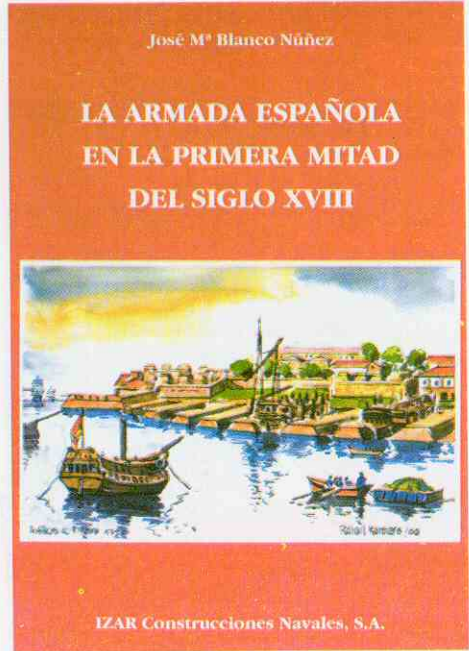
Austrias; porque es evidente que la primera mitad de la nueva centuria fue rica en matices que proporcionarán un clima de mayor atención al poder naval con el esfuerzo de los hombres que lo potenciaron, como Andrés del Pez, Patiño, Jorge Juan, Navarro, Gaztañeta, el marqués de la Ensenada, etcétera.

No es tarea fácil la captación de acontecimientos y azares marítimos difícilmente desligables de la política nacional de un siglo complicado y de acusados contrastes militares, políticos y sociológicos, con notables vaivenes en las relaciones internacionales y, sobre todo, de profundas reformas sustanciales; pero Blanco Núñez —buen conocedor de la materia— nos sitúa en su exacta perspectiva en este libro erudito, enjundioso, bien estructurado, pero también ameno y de fácil lectura, huyendo de molestas estadísticas o farragosas interpretaciones.

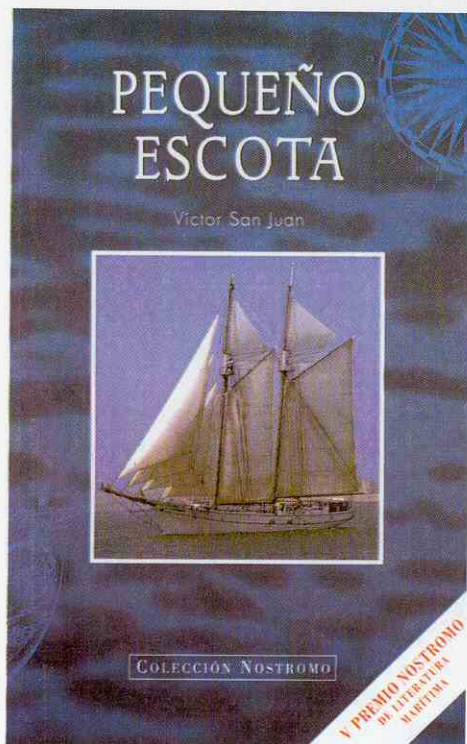
Así, el autor nos emplaza a la preocupación marítima, evidente desde la guerra de sucesión en el comienzo de la dinastía borbónica, que fue una guerra por la supremacía marítima, en la que se alinean todas las potencias de Europa para dejar fuera de juego a España, desarbolando a su Marina como elemento principal, por lo que todo el capitulado de la obra será fundamental para encarar el ámbito situacional en el que va a discurrir la primera mitad del siglo, con momentos tan importantes como la creación de las Reales Compañías de Guardiamarinas, las guerra contra Inglaterra en pugna por el dominio oceánico, la guerra de sucesión a la Corona de Austria y su incidencia en la estrategia naval española, y la orgánica naval de este medio siglo.

Libro importante para la lectura y reflexión, escrito con rigor y soltura, que lo uno no es incompatible con la otra, y que compendia una perspectiva que fue esperanzadora, trazada por una firme y ajustada pluma, tantas veces contrastada en los avatares de la problemática naval española.

J. C. P.



SAN JUAN SÁNCHEZ, Víctor: **Pequeño escota** (ISBN 84-261-3221-9). Editorial Juventud. Barcelona, diciembre 2001; 207 págs.; precio: 1.800 pesetas.



*Pequeño escota*, la novela ganadora del V Premio Nostromo de literatura marítima, está ambientada a principios del siglo xx, después del Desastre del 98 y en vísperas de la primera guerra mundial. Es un momento de la historia en que se produjeron dos fenómenos en nuestra marina mercante: el auge de la navegación a vapor de barcos transatlánticos, y con ellos la aparición de las grandes migraciones a América, y la proliferación, al amparo de la demanda de fletes generada por la guerra, de los pailebotes, pequeños veleros típicos de la navegación de cabotaje de las costas mediterráneas españolas. Embarcaciones hoy completamente olvidadas, pero que añoramos los sexagenarios, pues todavía en la década de los cincuenta, antes de que proliferaran los transportes por carretera, nuestros puertos mediterráneos conservaban sus bulliciosos muelles, con un cabotaje artesanal y humano

en contraste con los *roll-on* y contenedores de hoy en día.

En aquel marco romántico, cuando aquellos barcos se bautizaban con los nombres de las hijas de los armadores (*Joven Teresa* o *Bella Pepita*, por ejemplo), se desarrolla la acción de *Pequeño escota*, cuyo tema principal es la difícil relación entre un padre y su hijo. El primero, Escota Segundo, no tiene tiempo más que para la mar y los fletes. El momento en que el padre se hace cargo de su hijo, cuyos primeros años de vida los ha pasado en un orfanato, es uno de los momentos cruciales de este relato, escrito por un enamorado del mar y sus gentes, como es el caso de Víctor San Juan, ingeniero, capitán de yate y experto regatista después de 25 años que lleva navegando a vela, y buen conocedor del mundo que nos describe. El relato, que aúna la aventura y los sentimientos, es una evocación nostálgica de una época muy singular de la navegación española y está escrito con un perfecto lenguaje mariner. Por ello no es de extrañar que se le haya otorgado el Premio Nostromo, convocado por los Amigos del Nostromo, con la colaboración de la Editorial Juventud,

Facultad de Náutica de Barcelona, Museo Marítimo de Barcelona, Autoridad Portuaria de Barcelona y otras instituciones y empresas del sector marítimo y portuario, amantes del mar y la literatura, que con sus convocatorias quieren fomentar la aventura literaria relacionada con la mar y sus gentes.

S. N.

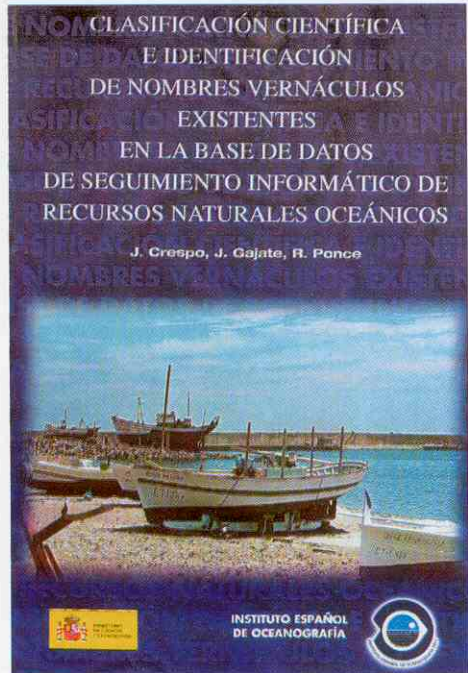


CRESPO, J.; GAJATE, J., y PONCE, R.: **Clasificación científica e identificación de nombres vernáculos existentes en la base de datos de Seguimiento Informático de Recursos Naturales Oceánicos.**—(ISBN: 84-931926-0-0). Instituto Español de Oceanografía. Madrid, junio 2001; 413 páginas.

Es tradicional la confusión que existe, incluso para los avezados en la materia, al nominar las mismas especies de peces en las diferentes partes de la costa española. Así, al salmoneo castellano en Cataluña se le conoce con el nombre de *roger*, mientras que en Baleares es conocido por *moll*. También puede ocurrir que con el mismo nombre se conozcan especies diferentes, como es el caso del bacalao, nombre con el que también se denominan en muchas zonas al lirio o bacaladilla.

El presente trabajo —tal como afirma el director general del Instituto Español de Oceanografía (IEO), Álvaro Fernández, en el prólogo del libro— es un intento serio y una contribución importante a poner orden en los nombres científicos, vulgares, oficiales y vernáculos de un gran número de especies marinas tanto del litoral español como de otras pesquerías de altura y de gran altura explotadas por las flotas españolas.

El presente libro consta de dos partes. La primera es una puesta al día de los nombres científicos de peces, crustáceos, moluscos y equinodermos para





unificación de criterios en los trabajos de investigación y asesoramiento del IEO. La segunda es una lista de nombres vernáculos de estas mismas especies por puertos o zonas del litoral, tanto de la investigación como de la flota pesquera española.

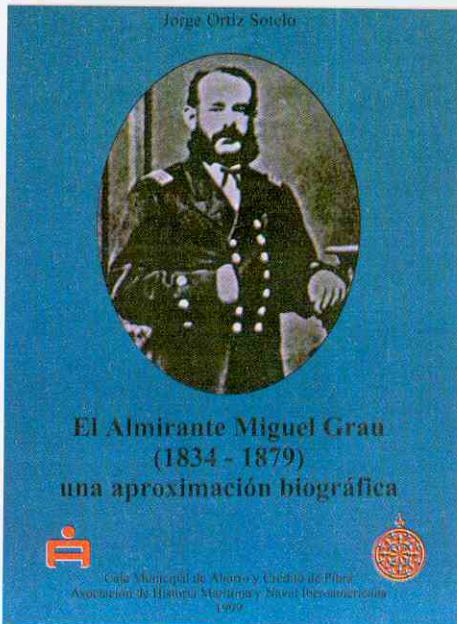
La adjudicación de códigos numéricos a todas las especies ayudará sin duda a evitar distorsiones e inexactitudes estadísticas, frecuentemente originadas por las confusiones citadas. Por tanto, los nombres científicos que se utilicen en los trabajos y publicaciones del IEO serán los que figuren en este libro, y los códigos numéricos a efectos estadísticos en las bases de datos del IEO son los que figuran en esta publicación con cada especie.

Para la realización de este trabajo, los autores han tenido que llevar a cabo un notable trabajo de campo para confeccionar la lista de nombres vulgares habiendo recibido la ayuda de los muestreadores de lonjas de la red del IEO para desenmascarar los vernáculos de los diferentes puertos.

F. A.



ORTIZ SOTELO, Jorge: **El almirante Miguel Grau (1834-1879): una aproximación biográfica.**—Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Lima, 1999. (296 págs. Ilustraciones).



La figura del almirante peruano Miguel Grau —héroe naval de la batalla de Iquide— ha sido sobradamente glosada por destacados historiadores peruanos, que han enfatizado en sus virtudes humanas y castrenses, su heroico comportamiento en la guerra chileno-peruana y, sobre todo, su muerte en el combate naval de Angamos en 1879.

La mayor parte de estos textos mitifican la figura del almirante, dejándose llevar más por los entusiasmos patrióticos que por el estudio reflexivo y crítico de la vida y la época en que transcurrieron sus hazañas. Y es lo que Jorge Ortiz Sotelo, marino de profesión y destacado hombre de letras, se propone en este libro, cuya justificación viene otorga-

da en sus propias palabras: «Todo el ceremonial que rodea los homenajes oficiales a la memoria de Grau y los que con él combatieron no nos debe hacer perder de vista de que fue un hombre de carne y hueso, un peruano que vivió tiempos duros y supo sobreponerse a ellos, legándonos un bello ejemplo de amor a la patria».

La vida de Grau, desde su ingreso en la Marina en 1854 hasta su muerte a bordo del *Huascar* el 8 de octubre de 1879, puede estudiarse en dos etapas. En la primera el marino se perfecciona en su experiencia y en su profesión con el mando de sus primeros buques; en la segunda —que cronológicamente es muy corta pero larga y profunda en su dimensión histórica—, aparece con el marino el hombre respetuoso con la ley, con viva preocupación por el futuro del Perú y con una fugaz incursión en la política como diputado por la circunscripción de Paita.

La aproximación biográfica que Ortiz Sotelo hace de su biografiado, va más allá del modesto título que ha querido dotarla. Es un excelente trabajo concebido y escrito con profundidad y rigor histórico y que responde plenamente a muchas de las interrogantes que sobre el personaje y su circunstancia se han venido haciendo en el campo de la historiografía peruana.

La acusada experiencia de Ortiz Sotelo en este marco, su insobornable vocación, y su indiscutida solvencia, se trasluce en este libro en el quehacer marítimo —y humano— de Miguel Grau, y se ve reflejado en la visión del personaje, fruto de los afanes empleados y que logran a través de las páginas impresas la consecución de un objetivo de laudable propósito.

J. C. P.

## REVISTAS

### LA REVUE MARITIME. Octubre 2001

El artículo titulado «Trafalgar», del que es autor Henri Lachèze, recoge el contenido de la conferencia pronunciada por él ante la Royal Naval Association el 18 de octubre de 2001.

Comienza estableciendo como premisas que el resultado de la batalla no pudo haber sido otro *para los franceses* (la cursiva es nuestra); que la victoria británica no salvó a Inglaterra de una invasión y que los ingleses dieron después a esta batalla una importancia decisiva que no merecía. Pasa después a analizar la superioridad naval inglesa y la inferioridad naval francesa (nos remitimos al paréntesis precedente), señalando respecto a la primera la mayor calidad del personal, tanto de marinería, procedente en gran parte de una



**Dossiers** : L'innovation maritime  
L'affaire de Mers El-Kébir

et aussi ...

- Demain la Marine Nationale : fin de la période des soldes
- Trafalgar
- Pour qui sonne le glas ?



Las tácticas de ambos contendientes eran opuestas: los franceses combatían en línea, y sus tiros se dirigían a la arboladura para inmovilizar al enemigo; por el contrario, los ingleses disparaban al casco proyectando astillas en todas direcciones, lo que causó gran número de bajas. En cuanto a los españoles, los menciona aquí para decir que su situación no era mejor que la de sus aliados: la mayoría de los navíos estaban en mal estado, sus oficiales desmoralizados y las dotaciones eran aún peores que las francesas.

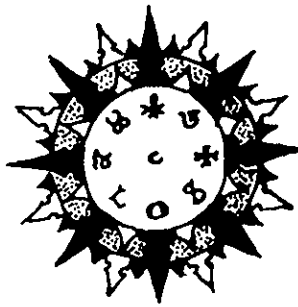
El plan de Bonaparte era alejar a las fuerzas navales británicas del Canal de la Mancha, durante dos o tres días, para desembarcar en Inglaterra una fuerza de 150.000 hombres, 11.000 caballos y 450 cañones. No había que combatir a los ingleses en la mar, sólo hacerles creer que su objetivo era Egipto o las Antillas; la flota combinada debía estar al mando de Latouche-Tréville, que ya había combatido con éxito a Nelson en 1801, pero su muerte, en 1804, obligó a nombrar a Villeneuve, protegido del ministro de Marina, Decrès. Villeneuve ya había sido relevado por el contraalmirante Rosilly, pero, profundamente ofendido por los reproches de Napoleón y sus acusaciones de cobardía, se decidió a una acción desesperada, sacrificándose con su flota antes de que llegara su relevo.

potente Marina Mercante, como el de oficiales, de marcada profesionalidad y una gran homogeneidad de ideas con gran espíritu de iniciativa. En cuanto al material, los navíos británicos eran equivalentes a sus adversarios franceses, si bien los buques eran generalmente mayores y su artillería de mejor calidad. La inferioridad francesa se manifestaba sobre todo en el personal: la Marina Mercante había quedado arruinada por las guerras de la Revolución, y la marinería se reclutaba básicamente entre campesinos desconocedores del ambiente naval que, aunque combatieron valerosamente, lo hicieron con poca eficacia. La oficialidad procedía, en la Marina francesa, de la aristocracia y clases altas mayoritariamente; muchos de ellos se exiliaron con la Revolución y tuvieron que ser reemplazados por otros carentes de experiencia. Los almirantes carecían de espíritu ofensivo y de iniciativa.

En realidad, el plan de invasión ya había sido abandonado: el 9 de agosto Austria se unió a la coalición ruso-británica y Napoleón no podía correr el riesgo de encontrarse en Inglaterra con la amenaza de un ataque a su espalda en el continente; este cambio de planes culminó en su gran victoria de Austerlitz el 2 de diciembre de 1805. Sus triunfos en tierra compensaron la derrota sufrida en la mar y, por otra parte, los navíos perdidos se recuperaron con nuevas construcciones: nueve años después la flota francesa contaba con el mismo número de unidades que antes de Trafalgar. La batalla había sido completamente inútil.

El autor parece olvidar que la escuadra combinada se componía de 18 navíos franceses y 15 españoles que tuvieron 1.022 muertos y 1.380 heridos; olvida también el enorme sacrificio que representó para España verse obligada, por un infausto tratado, a participar en una guerra en defensa de intereses ajenos, teniendo que poner sus fuerzas bajo el mando de un almirante incompetente que las llevó a una sangrienta derrota por motivos puramente personales (por cierto, Villeneuve fue asesinado por orden de Bonaparte, que inventó su suicidio para la posteridad, tal como cree el propio autor del trabajo que comentamos). Sólo se refiere a tan sufrido aliado (al que se premiaría tres años después invadiendo a traición su territorio) para señalar sus deficiencias, aún mayores, según él, que las francesas. Ni se cita la decidida oposición de los jefes españoles al plan de Villeneuve, desofda por éste, ni otras consideraciones que no cabe exponer aquí. Esperemos que en el bicentenario de aquella tragedia otros autores traten este asunto con algo más de equidad.

G.



# REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

ABRIL 2002





CARTAS DEL DIRECTOR	387
CARTAS AL DIRECTOR	389
<b>125 ANIVERSARIO DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA</b>	
Coronel jurídico de la Armada (R) Amancio Landín Carrasco	
UN ARRUMACO PARA LA REVISTA	395
<b>TEMAS GENERALES</b>	
Contralmirante José M.º Ozores Menéndez	
LAS ESTRUCTURAS	395
José Ventura Olaguibel del Olmo	
MANIFIESTO POR UNA ACADEMIA IBEROAMERICANA DE LA MAR	399
<b>TEMAS PROFESIONALES</b>	
Capitán de fragata Francisco Jardón Dato	
LA UNIÓN HACE LA FUERZA	407
Capitán de fragata Luis Cayetano y Garrido	
LA DELEGACIÓN: ALGO MÁS QUE UNA NECESIDAD	415
Teniente coronel de Infantería de Marina Octavio Aláez Feal	
LAS MARINAS DE GUERRA EN LAS OPERACIONES DE EVACUACIÓN DE RESIDENTES EN EL EXTRANJERO	419
<b>HISTORIAS DE LA MAR</b>	
Capitán de corbeta Luis Jar Torre	
LA NOCHE MÁS LARGA DEL CAPITÁN LORD	429
Alejandro Anca Alamillo	
NUESTROS PRIMEROS REMOLCADORES DEL SIGLO XX	445
Juan Luis Coello Lillo	
EL BUQUE DE SALVAMENTO DE SUBMARINOS KANGURO	457
Coronel de Caballería (DEM) Manuel Ruiz Sierra	
INTERNAMIENTO DE UNIDADES DE LA FLOTA REPUBLICANA EN BURDEOS-LE PAILLAC	465
<b>INFORMACIONES DIVERSAS</b>	
LA REVISTA HACE CIEN AÑOS	
EFEMERIDES	
VIEJA FOTO	
MISCELÁNEA	
ANECDOTARIO MARINERO	
CINE CON LA MAR DE FONDO	
LA MAR EN LA FILATELIA	
MARINOGRAMA	
PAÑOL DE PINTURAS	
GALERÍA DE CAPITANES GENERALES	



MINISTERIO  
DE DEFENSA

SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

*Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquéllos.*

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-02-053-4

---

## VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval, Paseo del Prado, 5.  
Librería Náutica *Robinsón*. Bárbara de Braganza, 10.  
Librería *Moya*. Carretas, 29.  
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librería*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- SEVILLA.—Museo Marítimo Torre del Oro. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matias*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.
- 

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	1,65 €
Unión Europea	2,10 €
Otras naciones	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	14,88 €
Unión Europea	19,57 €
Otras naciones	20,16 €

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14

Correo electrónico: [viaexclusivas@jet.es](mailto:viaexclusivas@jet.es)

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

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

Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: [a1regemar@ext.mde.es](mailto:a1regemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

Los barcos, como las personas, nacen, viven y mueren. La media de vida es, sin embargo, inferior a la de las criaturas humanas, situándose entre 30 y 35 años para los buques de guerra.

Es bien conocido que ha habido barcos efímeros, como el caso de la réplica de la nao *Victoria*, construida con ocasión de los fastos del V Centenario, que se puso con la quilla al sol, en aguas de Isla Cristina (Huelva) en 1991, tan sólo 24 minutos después de su botadura.



En cuanto a los longevos, hay mucho de leyenda y fantasía, como el barco del *Holandés Errante*, un tres palos pintado de negro, con luces amarillas deambulando por cubierta, siempre navegando con vientos huracanados y entre grandes olas, aunque no lejos de él la mar esté en calma. Con su tripulación espectral, tan sólo se acerca a tierra cada siete años, y en éstas está desde el siglo XVI.

Volviendo a la realidad de los números, el récord de longevidad de la Armada lo tiene el *Guerrero*, un navío de 68 cañones, construido en Ferrol en 1755 y que permaneció en servicio hasta 1850, en total 95 años. Le siguen con 84 años la corbeta *Villa de Bilbao*, construida en Inglaterra, y la fragata *Perla*, de 74 cañones, construida en Cartagena, que tuvo 78 años de vida. Cierra el cuarteto el *Juan Sebastián de Elcano*, que el pasado 5 de marzo celebró el septuagésimo quinto aniversario de su botadura, con una magnífica salud de hierro y plétórico de facultades.

Nuestro todavía joven buque escuela, en sus 75 años de vida, ha completado 71 cruceros de instrucción, entre ellos nueve vueltas al mundo; ha recorrido más de un millón y medio de millas y ha visitado 150 puertos extranjeros pertenecientes a 58 países distintos.

Mucho nos alegraríamos de que *Elcano*, antes de que transcurran 25 años, se convierta en el buque más longevo de la Armada. De seguir así, lo logrará. Voluntad para ello no falta en ningún estamento de la Corporación.

Mariano JUAN Y FERRAGUT





## A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, con tratamiento de texto Word o Word Perfect.** La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

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

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

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

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

# CARTAS AL DIRECTOR

## Escuela Naval Flotante Asturias

*Voy a hacer algunas matizaciones insignificantes, desde luego, a la Miscelánea 25.850 de la REVISTA de noviembre de 2001, de mi querido, respetado y antiguo comandante de brigada en la Escuela Carlos Martínez-Valverde respecto a la primitiva fragata Asturias.*

*Este buque, después de una laboriosa gestación y construcción, entró en servicio el 1 de noviembre de 1859 y, tras una vida activa, relativamente breve, pasó a ser Escuela Naval Flotante en 1871. Para su habilitación como tal se le hicieron reformas, como retirarle la máquina y levantar la borda para aumentar los espacios habitables, así como desarbolarla, con excepción del palo mayor que se conservó con una sola verga, lo que lo dejó incapacitado para navegar. Sus alumnos eran aspirantes. Aunque supongo que los planes de estudios puede que cambiaran alguna vez, para los ingresados en 1896 eran: aspirante, cinco semestres naturales en la Asturias; guardia marina, un año navegando en la Nautilus y otro año entre la Escuadra y cursillos en la Escuela de Aplicación de Cartagena; alférez de fragata, un año en dicha Escuela de Aplicación (a flote, crucero Lepanto) y en la Asturias, a la que volvían para una especie de reválida de las asignaturas principales.*



Fragata "ASTURIAS", año 1897

*En San Fernando no hubo aspirantes hasta 1913. El nombre de Princesa de Asturias, mal puede ser por Isabel II joven, ya que sólo lo fue desde su nacimiento en 1830 hasta la muerte de Fernando VII en 1833. Más bien creo que lo sería por la infanta Isabel, que lo fue desde su nacimiento en 1851 hasta el de Alfonso XII en 1857, periodo coincidente con el de construcción del buque en grada, que se prolongó desde 1853 hasta el 17 de*

*noviembre de 1857 en que fue botado.—Capitán de navío (R) Enrique Pérez Linos. Ferrol.*

## Sevilla, 1248

*En el número de enero-febrero de este año correspondiente al tomo 242 de la REVISTA, en la página 106 y en la sección Miscelánea, al referirse a la nota 25.908, Sevilla, 1248, no se cita a la ciudad de Santander, en cuyo escudo figura, junto a las cabezas de los santos mártires Emeterio y Celedonio, patronos de la ciudad, una nao rompiendo con el tajamar la cadena que cerraba el paso del río Guadalquivir. Lo que ya no puedo precisar es de dónde era esa nao, sólo sé que pertenecía a la flota del almirante Bonifaz.—José A. García Merino. Madrid.*

## Motín en la Flota

*En el número de la REVISTA enero-febrero, en la sección Libros y Revistas, aparece una crítica de un libro titulado Motín en la Flota, firmado por A. A. A., en la que, entre otras cosas, dice: ...no debemos dejarnos llevar por sus aseveraciones—refiriéndose al autor—, pues, siendo justos, cae en ocasiones en el error de dar por ciertos unos hechos nunca ocurridos; sus protagonistas, de los que nos consta que el autor recabó sus testimonios, caen muchas veces en la falsedad... déficit en la terminología náutica empleada... Así como numerosos errores.*

*En mi opinión, y con todos los respetos, es un libro para no ser leído, pero la REVISTA me aconseja no solamente su lectura, sino también el que figure en mi biblioteca. Incomprensible.*

*Después de la crítica no lo pienso leer y mucho menos guardar.— José M.ª de Lara Muñoz-Delgado, general de división del Cuerpo de Intendencia. Cartagena.*



# REVISTA GENERAL DE MARINA

# 125 ANIVERSARIO 1877-2002

## UN ARRUMACO PARA LA *REVISTA*



**B**IEN se lo merece esta veterana publicación con sus ciento veinticinco años tan galanamente llevados. Su actual director, el capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, ha tenido la piadosa ocurrencia de llamarme a la palestra. Mi único título, haber sido subdirector de estas páginas durante diez años (1962-1972) y director a lo largo de otro decenio (1972-1982). Hablaré, pues, de la *REVISTA* que yo he conocido y que, por fortuna según pienso, continúa en la misma línea que la inspiró desde los años cuarenta. Por fuerza tengo que evocar la figura de don Julio Guillén, el contralmirante que me precedió en la faena. Le conocí en el año 1943, siendo un pipiolo con galones de teniente auditor. Me llamó al recibir un articulillo mío, primero que publiqué en estas páginas, para animarme a estudiar con seriedad la vida y los viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa, a quien yo citaba en mis cuartillas, hasta el momento no biografiado en España. Guillén, entoces capitán de fragata, dirigía el Museo Naval y puso a mi disposición los fondos documentales y bibliográficos del centro, e incluso me autorizó para trabajar allí, en un silencio y una soledad impagables, desde después del almuerzo hasta la hora de cenar. Y en aquel lugar, sobre la añorada mesa redonda de narra filipina que centra la antigua biblioteca del Museo, se gestó en un par de años largos mi primer librito, prologado por el propio Guillén.

Pasados quince años, volví a Madrid, ya casado y con hijos, y me encontré a un Guillén desbordante de cordialidad y con una cabeza colmada de proyec-

tos, como el de la sevillana Torre del Oro o el palacio de Santa Cruz, en el Viso del Marqués. La REVISTA era, con mínimas diferencias, la que hoy conocemos. Me pidió que me hiciera cargo de la subdirección y delegó en mí todas sus tareas. Eso sí, con la obligación de darle cuenta mensual del proyecto de la publicación para el mes siguiente. Jamás hubo una disensión. Al principio le veía en el propio Musco, pero luego me pedía que le visitase en su despacho de secretario perpetuo de la Real Academia de la Historia o en su domicilio, en el mismo edificio, calle del León, 21. Su original personalidad se escapaba por todos sus poros. Solía recibirme en pijama, siempre de manga corta, por la que asomaban sus brazos tatuados y unas manos romas de viejo modelista. Solía estar sentado a lo moro en una litera cercada por una masa de librotés. Charlábamos de todo menos de la REVISTA: De sí en el *Carlos V* hacían gimnasia con camiseta de felpa y manga larga, de los vestigios hispánicos de Cartagena de Indias o de la diferencia entre las voces cartógrafo y cartólogo. Alguna vez, calzándose unas babuchas, me llevaba a su cuarto de baño para mostrarme, nadando en la bañera, dos pequeños caimanes que se había traído de su último viaje a la América hispana.

Muerto Guillén en 1972, pese a mi formal renuncia al puesto que ocupaba en la REVISTA, me encomendaron su dirección. Primera vez en su larga historia que esa tarea no recaía en un jefe del Cuerpo General. Las cosas cambiaron poco. Estimando que el lector habitual es una persona abierta a otros campos de interés, la sección bibliográfica se amplió a materias ajenas a lo profesional: arte, política, medicina, historia, psicología, religión, economía, literatura, filología, viajes, derecho o biología.

Diferenciábamos claramente los trabajos sobre temas generales y los de interés profesional, unos y otros sometidos siempre a la calificación de personas expertas. Dimos continuidad a secciones que habían iniciado excelentes conocedores de nuestra parla marinera, como el propio Guillén o Indalecio Núñez, y que yo mismo cultivé con la cabecera de *Lexicografía*, hoy admirablemente secundada por Juan Génova Sotil. Y no descuidamos el cultivo de otras materias, como la *Filatelia*, sección que desde su nacimiento capitaneó Luis María Lorente. También alentamos un espacio de pasatiempos, como el *Pañol de voces* y la *Nautrapelia*, regidos por dos hermanos queridísimos y ya desaparecidos, Joaquín y Antonio Molíns, o el ingenioso *Marinograma*, que firmaba Doblán, rúbrica que tenía mucho que ver con la encantadora Cachita Núñez Iglesias.

En mis veinte años de zagal o rabadán de la REVISTA veía con gozo llegar los originales sabios e ilustrativos de Indalecio Núñez, Enrique Amador Franco, Ángel Liberal, Salvador Moreno de Alborán, Ricardo Cerezo, Eliseo Álvarez-Arenas, los hermanos Bordejé y Morencos, Jesús Salgado Alba (que me sucedería en la dirección), González Echegaray, Pascual O'Dogherty y tantos otros que nos hacían disfrutar por las cosas que escribían y cómo las escribían. Entre los colaboradores más próximos, rigurosos y atinados, en la

elaboración del *Noticario*, no puedo olvidar a Narciso Carreras, Carmelo Sánchez-Valdés, José Javier Pérez-Aguirre y José Luis Tato, que más tarde desempeñaría la subdirección y la dirección de esta casa.

A lo largo del año 1977 celebramos el centenario de nuestra publicación. Amén del cambio de portada y alguna otra novedad, en cada uno de nuestros números mensuales fuimos recordando, por decenios, el estilo y contenido de nuestros cuadernos, testigos de la pérdida de Cuba y Filipinas, de la guerra de Marruecos y de las dos grandes conflagraciones mundiales. De aquellas síntesis o glosas, en las que se amontonaron tantos acontecimientos (en nuestra Flota, desde la construcción en La Carraca de los cañoneros *Atrevido* y *Diligente* hasta el proyecto de nuestro actual portaaviones), se ocuparon sucesivamente José Cervera Pery, Ricardo Cerezo, Julio López Rapallo, Pedro Castiñeiras, Narciso Carreras, el almirante Barbudo Duarte, F. Javier Calderón (seudónimo de un colaborador habitual), Fernando de Salas, José Luis Tato y el firmante de estas líneas.

Sería grave pecado olvidar aquí la sección *Miscelánea*. Era un espacio creado por Guillén en la REVISTA, que en 1940, tras el silencio de nuestra guerra civil, reanudaba su andadura. Guillén Tato era un oficial de muchas lecturas, garbo literario y un festivo humor que no abandonó —soy testigo— ni en sus últimos momentos. Fue miembro numerario de la reales academias Española y de la Historia. Con tal padre literario, no era extraño que en aquellas notas no faltasen nunca la amenidad, el conocimiento de nuestro pretérito y el donaire. El hecho de que tal sección sobreviva, pasados 60 años, es elocuente. Guillén era un polígrafo, fácil y original dibujante, pero brillaba de manera singular en cuestiones de ceremonial, léxico marinero, uniformes, arqueología naval, condecoraciones, modelismo o banderas. De todo ello son testimonio sus notas para la citada sección hasta fines de los años 60.

Yo tomé a mis pechos aquella parcela suya, si bien abierta a otras colaboraciones, que aparecían con las iniciales de sus autores. Galeotes habituales de la *Miscelánea* de entonces, que por fortuna aún alientan, fueron Pedro Castiñeiras, Roberto Barreiro Meiro, José Fernández Gaytán, José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, José M.<sup>a</sup> Blanca Carlier y algún otro que se me escapa. En mi empeño personalísimo había algún deseo tontorrón: que cada una de mis notas se rotulase con una sola palabra y que, en el adobo de la mayor parte de ellas, no faltase una gota de buen humor. Cosas del talante. Como última licencia, útil para configurar la personalidad de Guillén, me permitiré recordar una sola ocurrencia. Años 50, a las cuatro de la tarde, en el domicilio de Julio suena el teléfono; habla el ministro de Marina Salvador Moreno, con voz grave y resuelta:

—Guillén, soy el ministro; está almorzando en mi casa el ministro portugués de Marina y, antes de volver esta tarde a Lisboa, quiere conocer el Museo Naval.

—Almirante, por la tarde no tenemos personal y todas las dependencias están cerradas.

—Eso tiene remedio, dentro de una hora bajaremos.

—Un favor, almirante, le agradeceré que me mande 24 marineros con uniforme de paseo.

—Ahora mismo se lo digo al ayudante mayor.

La visita se desarrolló sin novedad, puertas abiertas y toda la iluminación a punto. El almirante Moreno, Chambo para los de casa, luego de despedir en la puerta de Montalbán al dignatario lusitano, entró en el Museo, felicitó con parquedad a su director y con él sostuvo un brevísimo diálogo:

—Por cierto, ¿para qué quería usted los 24 marineros? Les he visto firmes en varias de las salas.

—Almirante, estaban cubriendo con los pies los 24 agujeros que tiene la moqueta del Museo.

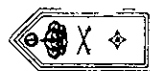
Una reparación que Guillén venía solicitando hacía tres años. Dos meses después, aquel recinto lucía alfombrado nuevo.

Amancio LANDÍN CARRASCO  
Director de la REVISTA GENERAL DE MARINA (1972-1982)



# LAS ESTRUCTURAS

José M.<sup>a</sup> OZORES MENÉNDEZ

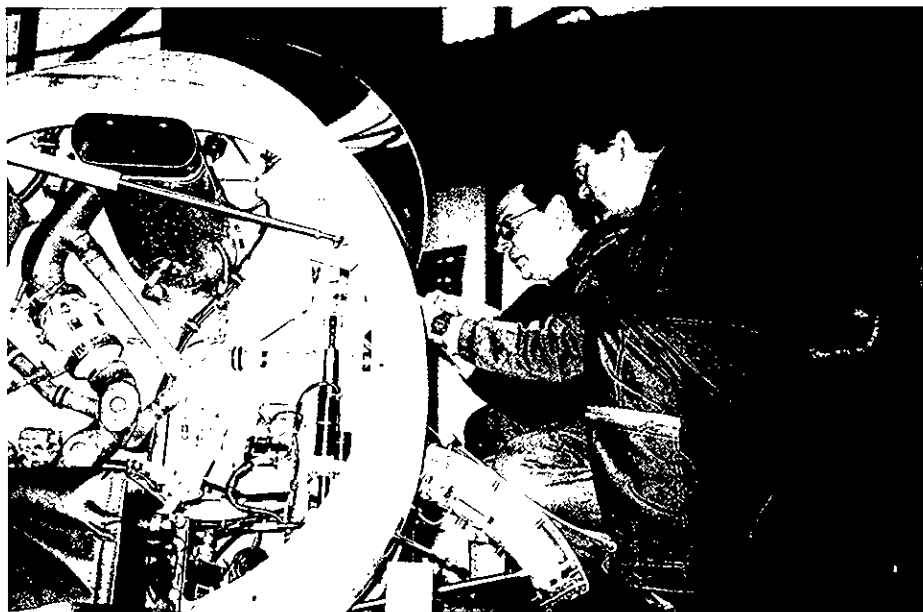


N 1968 se constituyó el llamado «Club de Roma», compuesto por un selecto grupo de sabios, industriales, pensadores y economistas, que se propuso como meta el analizar, en un estudio prospectivo, hacia dónde conduce nuestro actual tipo de civilización.

Un equipo de excepcionales especialistas en sociología, ecología, investigación, etc., bajo la dirección del matrimonio Meadows, elaboraron un informe que se conoce como el Informe Meadows que, entre otras muchas conclusiones, finalizaba así: «El dilema es claro; o no preocuparse más que de intereses a corto plazo y proseguir la expansión exponencial que lleva el sistema global hasta los límites de la tierra y su hundimiento final, o por otro lado a definir el objetivo, comprometerse a alcanzarlo y comenzar progresivamente, rigurosamente la transición hasta el estado de equilibrio. No será la tecnología sola la que se salve a nuestra civilización».

Las conclusiones de este informe llevan a considerar que lo único que puede salvar a nuestra civilización, sin despreciar en absoluto todos los avances tecnológicos y adelantos que en este campo se alcancen, es tomar conciencia de un replanteamiento cualitativo que modifique las bases mismas de la sociedad, bases culturales, políticas, económicas, sociales y espirituales, o sea, las estructuras sobre las que se apoyan nuestras conductas individuales y colectivas, modificación en profundidad que alcance nuestros actuales esquemas sobre el nivel de vida, sobre el concepto de vivir bien o mal, sobre el hedonismo y el sacrificio..., es decir, con el deseo de identificar nuestras metas con relación a la calidad del tipo de existencia que aspiramos lograr, la clase de mundo que pretendemos habitar y la clase de sociedad que queremos conformar.

Las estructuras, conceptualmente definidas, se manejan dentro de un amplio espectro. Labrouse las entiende como un *todo* constituido por componentes solitarios relacionados entre cada estructura social, económica, política, militar, religiosa..., con la devoción, con el hábito y la costumbre. Es decir, que cada realidad histórica está vinculada a una serie de hábitos, comportamientos y mentalidades que hacen que hombres que viven en condiciones análogas constituyendo grupos sociales sean capaces de elaborar costumbres y



Suboficiales de la 9.ª Escuadrilla de Aeronaves trabajando en un *Harrier*.  
(Foto: L. Díaz-Bedia).

esquemas intelectuales gracias a los cuales actúan e influyen en su entorno y en el mundo.

Estos hábitos, o comportamientos, son los que después crean las realidades sociales, políticas, económicas y militares. Es decir, las *estructuras* vienen fundamentadas por la acción del grupo humano a través de los hábitos adquiridos en el transcurrir de la historia.

La tendencia al reconocimiento de la necesidad de una urgente racionalización de nuestros comportamientos hace que ésta, sin la cual no habría ciencia ni tecnología capaz de salvar lo que parece ser el «desastre» motivado por un desordenamiento de las estructuras, nos lleve a plantearnos una toma de conciencia que muchas veces no se presenta fácil.

Esta toma de conciencia se ve la mayor de las veces, y en los momentos actuales, ampliamente manifestada, amenazada, despreciada, pisoteada y mediatizada en nombre de planteamientos puramente individualistas y muchas veces puramente subjetivistas, sin querer analizar en profundidad lo tan necesario de un análisis objetivo de las cosas.

En los momentos actuales, en los que en España está presente la configuración del Ejército profesional, y en donde las perspectivas de que se cubran las necesidades programadas de jóvenes no parecen ser muy prometedoras, se ha querido, o al menos ese es el parecer que flota entre la opinión pública, confi-



gurar la personalidad del soldado profesional con el valor de una «soldada» más o menos elevada, sin tener en cuenta que en la estructura de la fuerza militar se conjugan otros valores diferentes de los económicos y, como dice Ortega: «Hay que meditar la cantidad de fervores, de altísimas virtudes de genialidad y de energía vital que es preciso acumular para poner en pie un buen ejército».

Estos valores se manifiestan como resultado de la formación que se recibe y que compendia las realidades que se definen en la *estructura militar*. Realidades que, por otro lado, no son más que la conjugación de las virtudes tradicionales, virtudes que han de ser inscritas en el hombre desde los primeros momentos de su formación, bien en la familia, bien en las escuelas y siempre en la colaboración de la una con la otra. Virtudes que no son otras que la lealtad, la satisfacción del deber cumplido, la honradez, el honor... Porque, recordándolo, el honor «... es una obligación viva y presente en la conciencia que nos inclina al cumplimiento del deber. Es la virtud por excelencia... es la rectitud del juez, el heroísmo del soldado, la fidelidad de la esposa, la santidad de los juramentos, la obediencia de las leyes, el respeto a la opinión de los demás...».

Los soldados profesionales, y Roma los tuvo, no se mueven solamente por incentivos económicos; necesitan, como todo hombre, motivarse por algo elevado que se encuentra conceptuado dentro de las estructuras bien políticas, bien espirituales, bien culturales. Conviene recordar el «plante» de las legiones romanas, en la guerra de las Galias, porque les habían arrebatado las Águilas Imperiales, símbolo del Senado que representaba al pueblo de Roma.

El entorno social que nos rodea se viene moviendo hacia un cambio importante de la *estructura*. Se condiciona todo: desde la existencia de Dios hasta el derecho de vivir de *non natos*; desde la autoridad paterna a la permisión social de las relaciones bisexuales; desde el asesinato hasta la defensa de ese asesinato por razones políticas y etc., y *de facto* a consustanciar un cambio en la *estructura militar*. Cambio que romperá la simbiosis que siempre ha existido entre lo humanístico y lo espiritual.



Personal de cubierta de vuelo del portaaviones *Príncipe de Asturias* esperando para quitar las trincas a un *Harrier*. (Foto: L. Díaz-Bedia).

Considerado que en los últimos años el movimiento de la sociedad se enmarca, entre otros, dentro de aquellos que están vinculados a la política, debe considerarse muy importante que la formación de entidades como las FAS, que por su propia esencia deben estar desvinculadas de ella, influya para que sus actuaciones se sitúen en un plano superior o al menos distinto al de grupo, asociación, partido o comunidad. Influencia que no se manifestará si en la formación de sus elementos constituyentes no han sido inculcados, desde su nacimiento, los valores éticos y virtudes características manifestadas en líneas anteriores.

Los Ejércitos, que se conforman y nutren con la fuerza y vitalidad del pueblo, tienen una gran misión que desarrollar, puesto que sus tradiciones, condicionantes y formas de actuar no pueden ser obviadas en tema tan importante como es el futuro de la sociedad.

Si queremos un Ejército profesional, formemos a nuestra sociedad desde su origen en la idea de que las FAS no son un elemento negativo dentro de la *estructura de la nación*. No desasistamos y produzcamos un distanciamiento que conduciría, más pronto que tarde, a una desincronización de sus componentes con la vida de la sociedad, convirtiendo su entorno en manifiesto anti-militarismo.

Como dice Villamartín: «Desgraciado País que hace odiosa la carrera de las armas, aquel que alquila los Ejércitos en los días de peligro. Aquel que los degrada nutriendo sus filas de hombres sin virtudes ni patriotismo. Aquel que con su desprecio mata el honor militar y ahoga sus nobles ambiciones».



# MANIFIESTO POR UNA ACADEMIA IBEROAMERICANA DE LA MAR

José Ventura OLAGUÍBEL DEL OLMO



CABAMOS de entrar en el siglo XXI, según el cómputo occidental de la Historia ¿y, cuáles son las características que distinguen el presente de los tiempos pretéritos? Sin lugar a dudas, hallamos, en primer lugar, la tan traída y llevada *globalización*, y, en segundo lugar, pero no por ello de menor importancia, la conciencia más o menos generalizada de la limitación, cuando no finitud, de los recursos de la corteza terrestre, o sea, de los recursos hasta ahora conocidos y utilizados. Ambas *ideas* —si cabe tan vagarosa y antigua definición para acuñar la suma de experiencias que sustentan estos dos criterios o parámetros— están azuzando la conciencia de nuestras sociedades y, por tanto, modificando su comportamiento, y lo van a estimular mucho más en el futuro inmediato, hasta transformarlo de un modo definitivo.

## ¿Cómo?

Pues si atendemos a lo que supone la globalización con la atención necesaria —o sea, sopesando tanto los fenómenos negativos como positivos que dicha situación postindustrial y *tecnológica* (1) acarrea—, tropezaríamos, en primer lugar, con la periclitación del modelo de Estado ilustrado y romántico —esto es, la *res publica* nacional—, para conducir a la Humanidad hacia grandes confederaciones o redes supraestatales, que implicarán, naturalmente, nuevas formas de regimiento humano, sin atisbarse todavía nítidamente cómo

---

(1) Nos referimos al concepto de *tecnología* formulado por M. Heidegger, no al adjetivo que designa la combinación de técnica más discurso que se halla tras cualquier artificio. Este concepto, a juicio del pensador alemán, sería el elemento central del discurso y, por tanto, de la sociedad posterior a la segunda guerra mundial. Y según tal concepción, la *tecnología* sustituiría a la metafísica, y, por tanto, el centro del discurso ontológico, del discurso del hombre sobre el mundo, su existencia y sus valores, ya no estaba fuera, esto es, en Dios o en las ideas de *bien* y *justicia*, sino en la producción humana. Tal reducción, a juicio de Heidegger «traería una época regida por la nada, porque sería imposible establecer un final ético al quehacer humano, y, sobre todo, a la existencia: de manera que tanto el hombre como la sociedad serían regidos por el hecho productivo, o sea, tecnológico, como parece que así sucede en la actualidad».

serán, habida cuenta que las actuales organizaciones internacionales emanan y responden al modelo anterior de Estado y, por tanto, no sirven como referentes en modo alguno. El ejemplo más claro de hasta qué punto es imposible saber cómo serán estas *organizaciones* supraestatales es la Unión Europea que, pese a la voluntad general de los Estados asociados para constituirse en una federación, y al relativo buen funcionamiento de sus instituciones y la inmediata entrada en circulación de su moneda, no acaba de presentar un gobierno con autoridad incontestable, y sus decisiones sólo pueden tomarse a través del acuerdo de los diversos ejecutivos estatales, mientras, paradójicamente, en el interior de sus Estados nacionales, se inflaman los movimientos regionalistas o llamados nacionalistas con diversa intensidad separatista —curiosamente, respecto a su Estado, y no respecto de la unión— según el caso; conjunto de factores que no permiten anticipar si la actual formulación de la unión es meramente provisional o se quedará estancada como un liga países, o si se llegará a unión definitiva y, si se produce tan importante hecho, qué tipo de organización interna tendrá. De lo que no cabe la menor duda, y pase lo que pase, es que, sometida como está a la situación tecnológica, estará desposeída de cualquier componente ideológico o fin moral, y todos sus discursos en este ámbito serán meramente coyunturalista y vacíos de valor, mientras no se repiense la nueva situación del *dasein* (2).

Si esto ocurre en cuanto a las sociedades, la *globalización* modela un nuevo individuo sometido al llamado *paradigma digital*. Este semiciudadano es el *homo comunicans*, frente al *homo faber*, y se presenta despojado de lo íntimo y de lo sublime, como ya advirtiera Heidegger, aun desconociendo esta situación existencial en su concreción circunstancial exacta. Por lo que no es ni más ni menos que la manifestación última de la tecnología, vaciando al *dasein* de toda *poiesis*, para acunarlo sobre una opulenta *idiocia* general, cuya única salida es el suicidio comunicacional; esto es: o el terrorismo o el misticismo. Evidentemente, este panorama radical se nos presenta porque acaba de advenir la globalización, y el hombre —o la existencia— se encuentra en tránsito entre un mundo y otro. No obstante, como siempre ha ocurrido en la historia, la sombría situación del *dasein* se irá atemperando a medida que nos asentemos sobre la globalización, aunque esa nueva existencia humana, naturalmente, en este momento nos resulta ignota.

El otro vector que está azuzando la conciencia social, la finitud de los recursos terrestres —bien sea por causa del agotamiento de los mismos, bien sea por el efecto devastador de la contaminación—, impone un nuevo *para-*

---

(2) El *dasein* —literalmente, ser ahí— es la formulación heideggerina del hombre o existencia, o sea, el ser arrojado al mundo desde su posibilidad de ser: entendiendo por *mundo* la circunstancialidad general: idioma, medio natural e historia.

*digma* (3) científico-industrial, que arrumbará definitivamente al agónico *maquinismo* (4) que ha representado la aspiración de progreso y ha llegado a dominar nuestras sociedades durante el siglo XIX y buena parte del XX. El actual paradigma —basado en la negatividad frente a la positividad que presentaba el *maquinismo* (5)— lo vemos, más o menos frívolamente representado, en los movimientos ecologistas; sin embargo, a poco que oteemos el paisaje social, aflora también en las nuevas formas de explotación de la agricultura —tanto la transgénica en un extremo, como la recomendación de vuelta a la forma de cultivo múltiple (6), como en la Alta Edad Media y aun anteriores, frente al intensivo, en el otro— la preocupación por crear parques protegidos y conservar las especies, y el olvido definitivo del pensamiento físico mecanicista de Newton hacia una física con tintes biólogos o también llamada aristotélica —valga esta definición de grueso calibre y, quizá por ello, desacertada para ponderar la situación efervescente en el seno de esta sustancialísima disciplina—; sí, todas estas señales dispersas no son más que manifestaciones de la emergente presencia, palpable y vulgarizada, del nuevo paradigma científico-productivo, que podríamos llamar conservacionista, biólogo o ecologista, sabiendo que cualquiera de los tres apelativos nos

---

(3) Nos referimos al concepto de *paradigma* formulado T. S. Kuhn para explicar la evolución de la ciencia. El *paradigma* juicio de Kuhn es una especie de dogma que sustituye a otro dogma dentro de la comunidad científica; esta sustitución no es ni mucho menos inmediata, sino que, a veces, tarda casi un siglo en imponerse, pero luego rige el quehacer científico durante varios más. Naturalmente, en tanto que rige la producción científica, impone un tipo de producción industrial y, por consiguiente, un tipo de sociedad, política, etc.

(4) Llamamos aquí *maquinismo* a los efectos del *paradigma* establecido por Galileo y Descartes, fortalecido por la física llamada clásica de Newton y cuya prolongación tecnológica, a través de la máquina de vapor, sería la Revolución Industrial.

(5) Es evidente que el *maquinismo*, pasados los primeros momentos de las revueltas obreras, como la del vapor, en Barcelona, de 1834, donde se destruían industrias movidas por máquinas de vapor, ha sido un movimiento positivo del espíritu —hablamos en sentido hegeliano, evidentemente—, porque el hombre se sentía dominador y transformador de la naturaleza; el marxismo es una clara muestra de ello. Mientras que el actual *paradigma*, basado en limitación de la naturaleza, con una física perpleja ante el universo y los nuevos enigmas desentrañados sobre su origen y sus planos de sensibilidad, y con la Humanidad dividida entre dos mundos cada vez más alejados y en casi perpetua convulsión con cualquiera de las teorías morales establecidas, se presenta como una figura negativa del espíritu, dado que el hombre no se siente dueño de su capacidad para trazar un futuro, sino más bien se deja caer por el tobogán de la *tecnología* hacia la nada.

(6) Las últimas recomendaciones de la FAO no sólo apremian a establecer cultivos múltiples en un mismo plantío, sino a no escardar las conocidas como malas hierbas y dejarlas pudrirse sobre el terreno para que aporten elementos orgánicos y reproduzcan un ecosistema de insectos y parásitos, que resultan enriquecedores a la larga para los labrantíos. Esta nueva disposición no sólo resulta chocantes a la vista, presentando una imagen de los campos, más o menos, como se supone que se hallaban en el neolítico, sino que arremeten contra todas las creencias tradicionales de la agricultura, que se basaban en la limpieza de los terrenos como acción previa y sustancial a la siembra.

valen en cuanto que orientativos, porque los tres resultan insuficientes para recoger en su *completud* (7) lo que acaece. Bien, dicho esto, sería ocioso atrevemos a responder a todas las preguntas que ambos parámetros o *ideas*, la *globalización* y el *biologismo*, suscitan en nuestras mentes, porque tal ejercicio conduciría ni más ni menos que a profetizar, y nos consta sobradamente en la historia que ninguna de las profecías político-sociales —por probables y necesarias que fuesen— se han cumplido. Sin embargo, nos queda otro ejercicio de pensamiento y acción: escrutar atentamente el presente y sus vaivenes y ponerse a la *vanguardia* del mismo de un modo efectivo: en cuanto al futuro, nos consolaremos con aquello de «Dios proveerá», desiderativo tan inválido como cualquier otro, habida cuenta del anuncio de la muerte de Dios a principios del siglo pasado y su repercusión en la metafísica (8) —como médula de Occidente, y madre de las ciencias—, que es lo que verdaderamente subyace pudriéndose en todo este vasto, complejo e incierto asunto.

¿Pero *cómo* ponernos a la vanguardia del presente y aferrarnos fuertemente a sus embates? Es ni más ni menos que lo que pretende este manifiesto y el proyecto científico que preconiza. Partiendo de una base sólida, el poso de una historia común, que sigue fraguándose día a día por la comunidad del idioma materno, y todo lo que ello acarrea —costumbres, valores y capacidad de entendimiento sincera e inmediata—, podemos y debemos constituir una entidad marítima supranacional, que se disponga a la vanguardia del inmediato futuro; o sea, el más o menos previsible.

Hemos afirmado en líneas anteriores que se viene constatando un abandono de la corteza terrestre como la fuente inagotable de recursos, para convertirse, poco a poco, en un espacio, cuando no protegido, sí en proceso de regeneración y limpieza; tal actitud tendrá como consecuencia la reducción del terreno disponible para la explotación humana, por una parte, y el abandono de ciertos procesos industriales, por otra. Éste es un hecho más que previsi-

---

(7) Utilizamos el neologismo *completud*, extraído de la traducción de Pedro Riba a la *Crítica de la Razón Pura*, de I. Kant, para trasladar al español un difícil concepto que define al ente como la unión de *fenómeno*—lo que aparece ante el hombre— y *noúmeno*—lo imperceptible al hombre y a sus instrumentos, las ciencias—. Aquí nos sirve perfectamente este concepto para presentar con mayor hondura el problema, porque la Tierra, en tanto que se presenta en cierto modo agotada para el hombre, también se nos presenta como un ente con propia historia, muy superior en tiempo a la humana, y, quizá, con un destino no sólo inabarcable por el género humano, sino también indescifrable para la ciencia humana. Esta dualidad ha cobrado sentido ahora.

(8) Se trata de la célebre frase de F. Nietzsche «Dios ha muerto», y, claro, de las meditaciones heideggerianas acerca de esta frase, que lo llevan a señalar el ocaso de la metafísica —ya preludiado por Kant en la *Crítica de la Razón Pura*— y sus consecuencias para el mundo occidental, debido a que, según Heidegger, la metafísica era la médula de Occidente, o sea, el núcleo que dotaba de sentido a todo el discurso occidental, y sin el cual el discurso se conduciría hacia la vacuidad productiva y, como consecuencia, hacia la angustia existencial o hacia el *homo comunicans*, pusilánimemente moral y sin capacidad de *poiesis*.

ble en las próximas décadas, y aquí no hay especulación ni cábala; también afirmamos y podemos comprobar casi a diario el cambio de las formas de producción, con la afloración de pujantes industrias con fuerte componente químico-biológico, algunas de ellas urgidas por la demanda creciente de alimentos, puesto que la Humanidad sigue manteniendo un crecimiento demográfico que debe ser abastecido si no queremos conducirnos de cabeza hacia el ocaso de nuestra civilización. Pero, ¿de dónde se obtendrán estos recursos para abastecer a la población mundial, en crecimiento sobre un espacio terrestre cada vez más acotado? Es fácil suponerlo por evidente: del medio más extenso del planeta y que en términos relativos está poco o mínimamente explotado —salvo aspectos muy concretos— respecto de las posibilidades que, más que constatarse, se adivinan: los océanos.

Por tanto, los océanos serán la fuente inmediata para abastecer el planeta de materias primas, alimentos y recursos energéticos que todavía nos son ignotos. Y cuando los océanos —fuente de vida y energía— pasen a ocupar este lugar primordial en la conciencia y el quehacer humano, sólo las naciones que estén en disposición de gestionar dicha explotación encabezarán el progreso. Naturalmente, esto otorga un privilegio a las naciones con extensos litorales y con una buena nómina de científicos, industriales y medios, dispuestos para afrontar este cambio cualitativo en su explotación. A su vez —no se nos puede escapar—, aparejará otros problemas de carácter normativo y administrativo respecto a los mares, su aprovechamiento y su tráfico. En ese momento, es previsible que la vieja doctrina británica —el paso inocente— que reza «los mares son libres» se venga súbitamente abajo por las consecuencias de la nueva e intensa explotación del medio. En fin, que para encarar ese momento previsible y muy cercano de la historia, con la debida diligencia y aptitud, proponemos este proyecto.

Y como hemos sugerido en líneas anteriores, no lo hacemos desde el vacío, sino desde un base sólida y efectiva: la historia común y el idioma —aunque nos referimos a dos, pero muy semejantes y de fácil relación, el portugués y el español— como elemento unificador y revitalizador de dicho pasado (9). En este momento de renovación de los lazos entre las naciones desde las instancias políticas —la Conferencia de Países Iberoamericanos, La Casa de América, etc.—, aprovechemos de esta corriente, lancemos otro cabo más para aferrar los vínculos con una entidad supranacional que tenga en cuenta el nuevo paisaje político mundial que va a perfilar la *globalización*. Y partiendo de aquí, llegamos a la comunidad iberoamericana como sustrato de esta nueva entidad supranacional.

El siguiente factor imprescindible es fácil de adivinar: la inmensa fachada que nuestra comunidad presenta a los dos océanos, el Atlántico y el Pacífico.

---

(9) Según Toynbee es una de las ocho grandes civilizaciones que ha tenido la Humanidad. Y de las de raíz occidental, podríamos decir que es la más vigorosa después de la anglosajona, fiel reflejo, por impositora, del paradigma dominante: *globalización/digitalización/biologización*.

He aquí, que los cimientos nos vienen dados, sólo hay que aprovecharlos; mayor ventaja imposible. Tal es así que, a poco que pensemos, se pueden establecer dos triángulos estratégicos para la influencia en los mares en beneficio de nuestra comunidad: el formado por la península Ibérica, la desembocadura del Amazonas y el golfo de Guinea, para el Atlántico; y el formado por México, Filipinas y Tierra del Fuego para el Pacífico ecuatorial (10). Esa debería ser nuestra empresa. O sea, la recuperación del un mar hispánico, superando las diferencias políticas y, para ello, trasladando el añejo centro gravitatorio desde la península Ibérica hacia un país centroamericano con litoral en los dos océanos, dado que son o deben ser nuestras zonas de desarrollo marítimo.

¿Pero qué tipo de institución supranacional podría poner las bases a tan ambicioso proyecto, siendo desde su nacimiento, una organización superadora de las diferencias políticas de sus Estados miembros, con la mirada puesta en las consecuencias de la globalización? Sin duda, un institución científica, que es el producto humano más universal y, a la vez, el que posibilita el dominio del hombre sobre la Naturaleza (11) y sobre otros hombres; o sea, la pujanza de unas sociedades sobre otras. Preconizamos, pues, la creación de un organismo científico que agrupe, unifique y defienda internacionalmente los intereses marítimos de la comunidad iberoamericana, tanto en su vertiente atlántica como en su fachada del Pacífico, y que como consecuencia de su quehacer fortalezca nuestras naciones de cara a los inmediatos retos que la Humanidad deberá afrontar.

Para realizar tan compleja empresa, pensamos que no hay forma más eficaz, objetiva y rigurosa que una institución científica, habida cuenta que ha de servir, inmediatamente, a una comunidad tan extensa y con tan variados y legítimos intereses, y que no puede ni debe interferir con otras instancias nacionales, ni mucho menos crear resquemores innecesarios en las mismas; en definitiva, que sirva para anudar más vigorosamente cuanto nos une, y desenterrar paulatinamente lo que nos separa, para convertirnos en unidad de intereses fuertemente trazados para afrontar lo que el futuro depare. Por otra parte, la ciencia, a nadie se le escapa, es la única actividad humana capaz de procurar tales beneficios y evitar los inconvenientes arriba señalados. Y no necesitamos advertir que al compás de las investigaciones científicas vienen las aplicaciones, y con ellas la apertura de nuevos mercados y nuevos desarrollos productivos, y, por tanto, el control y dominio sobre la naturaleza de un

---

(10) Como se colegirá, en este proyecto se pretende la inclusión activa de Angola, Guinea Ecuatorial y Filipinas. Los dos primeros países son de habla ibérica; sin embargo en el tercero, la huella española fue borrada con ahínco. No obstante, todavía su apego al rito católico, la presencia constante de lo español en apellidos, nombres y festividades, no hace imposible el conseguir su participación, bien que precise de tanta pericia como en los otros dos casos —también sumamente complicados, por otras razones—; pero los beneficios que reportan al proyecto compensan como mucho este esfuerzo.

(11) Entiéndase siempre *Naturaleza* y no *naturaleza*, o sea, la materia dada en el Planeta. Esto es la Naturaleza en el sentido filosófico, y no en el sentido literaria o, incluso, literal.



modo más vigoroso y munificente. Porque no ha de perderse de vista, el fin último es el *establecimiento* de esos dos triángulos estratégicos y productivos sobre ambos océanos para el desarrollo y el bienestar de nuestra comunidad.

Evidentemente, los triángulos estratégicos y productivos son un *desideratum*, y lo que ahora nos compete es descender al más inmediato presente. Por tanto, queremos impulsar una institución que, desde su nacimiento, sea capaz de promover estudios e investigaciones para la prevención de catástrofes naturales marinas, especialmente las producidas en los océanos que envuelven a la comunidad de naciones iberoamericanas y que tanta tragedia han reportado. Por supuesto que, desde su nacimiento, se convierta en fomentadora, asesora e impulsora de convenios internacionales dentro de la comunidad iberoamericana y entre la comunidad y el resto de naciones para la protección y desarrollo de los estudios oceanográficos, para la protección de los recursos naturales marinos y la creación y difusión de nuevas y más seguras técnicas de laboreo y explotación de los mares. Que pueda acarrear la tutoría, el fomento y la divulgación de los descubrimientos científicos y del patrimonio histórico, biológico, léxico y antropológico marítimo de la comunidad iberoamericana. Que sea impulsora y defensora de los intereses jurídicos y comerciales-marítimos de nuestras naciones. Que ampare y proteja las investigaciones de técnicas y artilugios para la seguridad marítima y su difusión y aplicación entre la comunidad iberoamericana. Y, finalmente, encabece la promoción y difusión del ocio y otras actividades lúdicas marítimas a lo largo de la comunidad. En fin, una institución que trabaje fuertemente a nuestras naciones, por debajo de los Estados, a través de sus científicos, historiadores y empresas, puesto que ésta es una malla infinitamente más recia y duradera que los intereses geoestratégicos (12).

### ¿Qué tipo de organización sería capaz de emprender esta tarea?

Sin duda, un foro de encuentro de personalidades —académicos *in pectore*— proveniente de todas las naciones iberoamericanas, que haya acopiado a lo largo de su vida profesional méritos suficientes para regir con empeño y probitud este programa, netamente marítimo, agrupado bajo la forma de academia o senado intelectual, cuyo nombre podría ser el de Academia Iberoamericana de la Mar.

Indudablemente, por el calibre y la ambición del proyecto, debemos considerar como ineludible también la representación de entidades privadas y públicas, o sea, lo que se conoce habitualmente como *personas jurídicas*. Tal vez su participación —por la naturaleza de la misma— debería situarse en lo

---

(12) Tal es así que los llamados intereses geoestratégicos son, ni más ni menos, que una consecuencia de estas redes cuando están fuertemente trabadas y se convierten en el sustento sólido de una sociedad y de sus maneras de vivir.

que llamaríamos un patronato o un consejo general, con funciones de patrocinio y mecenazgo y, por supuesto, de apoyo diplomático al proyecto. En este ámbito es imprescindible la participación desde el primer momento de las ligas navales, las academias de la mar de los distintos países iberoamericanos y las universidades. Por otra parte, deberían sumarse a esta iniciativa las organizaciones de profesionales y gentes de la mar —empresariales y gremiales, en cualquiera de sus formas— de nuestros países, las empresas públicas y privadas de los sectores vinculados a la mar y su quehacer, los institutos científicos y, finalmente, los gobiernos de las naciones beneficiadas por la puesta en marcha del proyecto. Si, además, este proyecto privado es acogido, como esperamos, por nuestras autoridades estatales, debería ser dotado del *status jurídico* suficiente para firmar convenios internacionales con otros organismos —universidades, institutos científicos, organizaciones e instituciones culturales y educativas nacionales e internacionales—, que es la mejor forma de poner en marcha sus distintos proyectos prácticos de investigación y desarrollo; y, por supuesto, el apoyo para obtener el sólido reconocimiento de todos los Estados, en primer lugar, y todas cuantas organizaciones internacionales sean concernidas por su tarea, en segundo. Su sede debe ubicarse, como hemos señalado arriba, en un país con costas a los dos grandes océanos —Pacífico y Atlántico— y contar con direcciones y delegaciones regionales e, incluso, nacionales, y cuya primera aplicación práctica es la constitución de consejos o institutos científicos para la concesión de becas a especialistas encargados de desarrollar programas de investigación concretos —por indicación de los académicos, por sugerencia del patronato, a petición de algún gobierno o por auspicio e interés directo de algunas empresas públicas o privadas; así, pues, las formas de encauzar y sufragar los programas de investigación deben de ser múltiples y dúctiles, de manera que sirvan a cuantos más mejor, que es el modo más consistente de afianzar la academia: por su utilidad—, en las universidades y en los centros de investigación internacionales más adecuados, propuestos o concertados con la academia.

En fin, no cabe repetir lo argumentado anteriormente, pero sí debemos recordar que la Humanidad se enfrenta a nuevos y radicales retos: la situación del hombre —*dasein*— ha variado *en y frente* al mundo, y como consecuencia, las estructuras de gobierno tendrán que cambiar —las actuales se agostan en su vieja dramaturgia— y, sobre todo, que la mirada de la ciencia hacia el mundo —universo y materia— se ha transmutado en el siglo XX casi tanto como cuando Copérnico varió el centro del sistema astral para convertirlo en solar. Algo hay que hacer si no queremos perder el tren de la historia, y, sobre todo, hay que hacerlo ya.

Tenemos un base sólida y ciertamente duradera: lengua —más de 400 millones de personas habitando en un mismo verbo— y ribera a dos océanos: ¿a qué aguardamos?

# TEMAS PROFESIONALES



## LA UNIÓN HACE LA FUERZA

Francisco JARDÓN DATO



*Castellanos y portugueses, porque españoles lo  
somos todos.*

Luis Vaz de Camoens (1524-1580).

### Introducción



ANTES de nada querría dejar claro que lo que a continuación se expone no son, obviamente, más que opiniones personales del que suscribe, aunque ciertamente se señalan algunos hechos reales que podrían ser un índice de la necesidad de un hermanamiento entre dos países que, en muchas ocasiones a lo largo de la Historia, se han dado la espalda como siameses, pero que consecuentemente y por los mismos motivos están condenados a vivir juntos y a entenderse. Si bien es cierto que los problemas habidos han sido, en ocasiones, debidos más a los gobiernos a la sazón que a ambos pueblos.

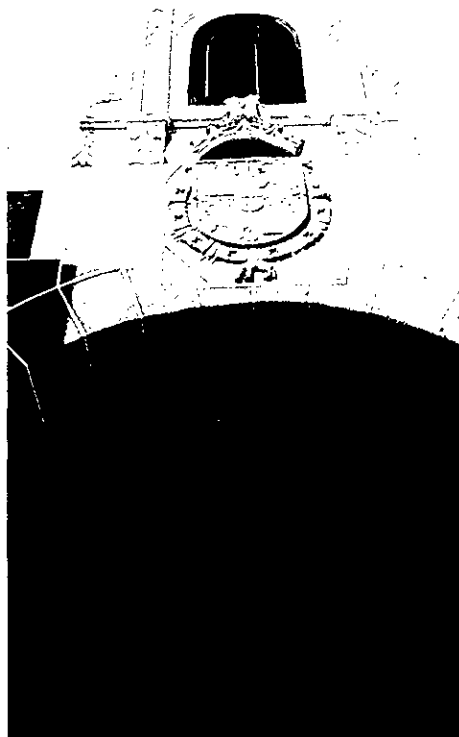
Pero vayamos al grano: ¿y si España y Portugal decidiesen, en aras a obtener mutuos beneficios, estrechar sus lazos mediante algún tipo de unión o alianza? ¿Y por qué no sus Fuerzas Armadas, o al menos sus respectivas marinas?, quizá juntos seamos más que separados; otros lo han hecho y no les ha ido tan mal, veamos.

## Antecedentes

Hasta la Edad Media lo que hoy son España y Portugal formaron una unidad indisoluble dentro del marco natural y geográfico que constituye la península, y de este modo fueron provincias romanas, con muy diferentes, eso sí, fronteras a las actuales; fueron un mismo reino visigodo; llevaron a cabo una reconquista en ocasiones común, etc. Pero a finales del siglo XII los caminos de ambas se separan, comenzando un periodo de desavenencias que aprovecha Inglaterra (ya se sabe que «a río revuelto...») para establecer una alianza que, de hecho, ha estado más o menos vigente hasta nuestros días y que, a la postre, ha supuesto una quimera para los portugueses y... lo de siempre para los ingleses.

A partir de entonces muchos reyes, a un lado y otro de «la raya», soñaron e intentaron la unidad, ¡claro está que bajo sus respectivas coronas!, pero no se consiguió hasta el reinado de Felipe II, en 1580. Hay que decir, aunque hoy no esté de moda, que además este rey lo hizo muy bien, en lo que a Portugal se refiere, ya que consiguió vencer y convencer mediante un sistema de notable autonomía descentralizadora. Incluso pensó en trasladar la capital a Lisboa, lo que no era otra cosa que lo más lógico y razonable.

Pero este espejismo duró poco; intrigas interiores y exteriores dieron al traste con la unidad menos de un siglo después: las primeras debidas a la creciente debilidad de la corona hispana y las segundas consecuencia de los temores de Francia e Inglaterra a una poderosa España, Hispania, Iberia, en fin, no le pongamos nombre a la utopía.



Así las cosas, llegamos al siglo XIX dándonos la espalda, desconfiando uno del otro y buscando aliados entre los respectivos enemigos, cuando empieza a surgir un movimiento denominado «iberista»; por supuesto entre el pueblo en general y los intelectuales en particular, nada que tenga que ver con la clase dominante, que por supuesto recela, maliciándose oscuros intereses en los de enfrente.

Es cierto, nunca llegaron a mucho y además no fue plasmado en nada concreto; era el momento del romanticismo en todos los campos, pero algunos idealistas soñaban... y pensaban que quizá algún día se pudiese hablar de la reunificación. ¡Sí, claro que está bien dicho!, como lo fue en Alemania, cuando con anterioridad, solo nombrarlo era poco menos que tabú.

Estos movimientos «iberistas» estaban formados principalmente por personajes de la clase media intelectual y, si se quiere, en su mayoría pertenecientes a la masonería, manteniendo cierta vigencia hasta bien entrado este siglo. A pesar de esto último, son Franco y Salazar los que en 1939 firman el denominado Pacto Ibérico, si bien resultó tan efímero como inconsistente.

Con la llegada de la democracia a ambas naciones, prácticamente de forma simultánea, los lazos comienzan a estrecharse francamente; los celos parece que desaparecen y al fin las relaciones entre ambas mejora en todos los campos. Además, el ingreso simultáneo de ambas en la Unión Europea en 1986 y anteriormente el de España en la OTAN en 1982 (Portugal era miembro fundador de la Alianza desde 1949) nos ha convertido en aliados. Pero, sobre todo, son las magníficas relaciones entre los máximos dirigentes, con independencia de la institución a la que representen o partido al que pertenezcan, las que quizá más nos hayan acercado. De todos son bien conocidos los lazos que unen a nuestro Rey Don Juan Carlos con un país donde vivió parte de su infancia y adolescencia, y que se refleja en la relación con los dos últimos presidentes de Portugal, Mario Soares y Jorge Sampaio, y la amistad entre el presidente del Gobierno José María Aznar con el primer ministro portugués Antonio Guterres.

Al fin, todas estas circunstancias han contribuido a establecer unas relaciones mutuas jamás alcanzadas a lo largo de la Historia. ¡Claro, si es que somos más que hermanos y vecinos! diría uno; de acuerdo, pero el caso es que hasta ahora no existían, antes al contrario; ya lo hemos visto

## Parejas de hecho

¡Y en algún caso de derecho! Y tríos, cuartetos... Hablamos naturalmente de países que, en un determinado momento, deciden unirse en algún tipo de alianza, coalición, confederación, etcétera.

Por supuesto que alguna, y si se quiere todas, lo han sido por motivaciones económicas, más que políticas, culturales, sociales y mucho menos sentimentales. Pero incluso eso tampoco es malo, ¡qué caramba!

Pero aquí nos vamos a referir solo a las uniones formadas por países de nuestro entorno, como ahora se dice, dejando de lado la de aquellos más alejados en lo geográfico y en lo cultural, que ejemplos los hay en todas partes, como los casos recientes de Tanzania, federación de Tanganica y Zanzíbar, o la efímera Senegambia, confederación que lo fue durante los años ochenta entre Senegal y Gambia. Veamos entonces algún caso más o menos cercano y reciente:

Benelux, formado por Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo, que representa la unión política y sobre todo económica, alejada de cualquier intento de intervención soberanista.

Escandinavia, término mucho menos definido que el anterior, ya que según se trate de «asuntos» culturales, económicos, sociales, lingüísticos, militares, etcétera, y en cualquier caso geográficos, podría englobar a Noruega, Suecia y Dinamarca, a los que se les podría añadir Islandia y Finlandia. Sin embargo, y a pesar de no estar muy definido, o precisamente por ello, implica una unidad de criterios económicos y sociales, aunque muy distintos puntos de vista militares. Más claro: cojo lo que me interesa y dejo lo que no me gusta, que esto no son lentejas.

Alemania, o mejor dicho su reunificación, puede ser un buen ejemplo de unión entre estados hermanos, máxime teniendo en cuenta el estado federal que es; aunque, por supuesto en la práctica lo que pasó realmente fue que la República Democrática (Alemania oriental) se disolvió y fue absorbida y engullida o fagocitada por la República Federal (Alemania occidental), lo que en el caso que nos ocupa no sería ni posible ni deseable.

Estados Unidos mismo, con su formación desde aquellos 13 primeros estados, ha sido en ocasiones un ejemplo de uniones interesadas en conseguir un estado federal más fuerte, con todos los problemas surgidos en estos más de 200 años de existencia. También es cierto que, todo hay que decirlo, algunos de los métodos utilizados no fueron del todo honorables.

Reino Unido también es un buen ejemplo, si bien algo más alejado en el tiempo, con las uniones, entre los siglos XVI y XVII, de Inglaterra, Gales, Escocia e Irlanda.

Pero sobre todo tenemos un caso que ya nos une a ambos, además de a otros países europeos:

Unión Europea, que agrupa en la actualidad a los siguientes países: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Reino Unido y Suecia, además de España y Portugal que se adhirieron a la entonces CEE, de forma simultánea, en el año 1985. Esta unión tuvo en sus orígenes, como tantas otras, unas intenciones y objetivos básicamente económicos, pero a partir del Tratado de Maastricht cambió radicalmente su *status* al establecerse unas metas más políticas que aquellas económicas.

## La mar une a los hombres

Llegados a este punto, habría que pensar si estas metas no son demasiado ambiciosas, o dicho de otro modo más popular: «el que mucho abarca poco aprieta». ¿Podríamos empezar por temas más concretos y menores y de este modo acercar el asunto a la Armada?

Resulta obvio señalar lo que es la OTAN, esto es, una organización militar que agrupa a una serie de países europeos, además de los Estados Unidos y Canadá, con unos objetivos comunes en materia de defensa. Pero, un momento: la pertenencia a esta organización no es incompatible con otras, como puede ser la UEO, OSCE, etc., y, consecuentemente, por ejemplo, no es incompatible para la Armada integrarse en las IRFs de la Alianza, STANAVFORLANT, STANAVFORMED y MCMFORSOUTH, con su integración en la EUROMARFOR. Claro que no es incompatible, ¡faltaría más!; incluso en ocasiones podría ser complementario. De hecho, muchos ejércitos mantienen lazos de unión, más o menos permanentes, en toda su estructura o sólo en parte para conseguir esa ambicionada complementariedad que permita en ocasiones «cubrir huecos» y en otras aunar esfuerzos.

Algunos ejemplos nos iluminarán sobre este asunto: la fuerza anfibia hispano-italiana (SIAF), el Amphibious Task Group UKNL, la ya mencionada EUROMARFOR, etc., y la denominada ABNL, que no es otra cosa que la permanente unión entre las marinas de Bélgica y de los Países Bajos.

## Un poco de historia

A mediados de los años 90, los ministros de Defensa de Bélgica y Países Bajos firmaron un acuerdo de cooperación entre sus respectivas marinas en los campos de planeamiento, adiestramiento y educación. Obviamente, en ese momento ya existía una estrecha cooperación en muchos campos como consecuencia del hermanamiento político entre ambas naciones. De entre los ejemplos de esta cooperación caben destacar la Escuela de Guerra de Minas (EGUERMINE), el MOST (Minewarfare Operational Sea Test), etc. Pero no era más que el principio; desde entonces esta relación se ha ido estrechando y fortaleciendo hasta la creación de la denominada ABNL, cuya activación real data de enero de 1996 y que asumió el Mando Operacional (OPCOM) de las unidades de ambas marinas, aunque el FULL COMMAND es mantenido a nivel nacional.

Para este objetivo se creó una estructura que sería encabezada por uno de los dos comandantes operacionales (ABNL), actuando el de la otra nacionalidad como *deputy* (DABNL), estableciéndose en Den Helder (NL) su Cuartel General binacional, aunque no fueron modificadas las bases de las distintas unidades.

No obstante, ciertas responsabilidades o campos de actuación se han mantenido a nivel nacional, entre las que se incluyen las de inspección pesquera, lucha contra la droga y el contrabando, SAR, lucha contra la contaminación marina, hidrografía y oceanografía, etcétera.

### **Uniforme y sin embargo específico**

No descubriremos nada si especificamos los objetivos de esta unión y los consecuentemente esperados logros, pero sería útil mencionar algunos de ellos, encuadrados en gran medida en los tiempos actuales de presupuestos limitados y de cambios en las relaciones internacionales:

- Mayor eficacia en el uso de los recursos.
- Armonización en lo referente a equipos, programas de nueva construcción y cadena logística.
- Mayor interoperabilidad y conectividad.
- Organización y procedimientos comunes.
- Preparación y adiestramiento comunes.
- Total conformidad con procedimientos y tácticas OTAN.

Pero, toda esta homogenización, toda esta uniformidad, no debe entrar en oposición con las lógicas diferencias que definen las propias identidades de cada nación, aunque sea hermana. Y de estas especificidades sabemos bastante en España; nacionalidades asimétricas le dicen ahora. Ciertamente, en el caso de España y Portugal, nuestras lenguas de idéntica raíz y fonética similar resulta un ejemplo paradigmático.

### **A vueltas con la soberanía**

Y llegamos al más espinoso tema, al que levanta más susceptibilidades y temores en ciertas mentes que consideran que cualquier unión, coalición, confederación, o lo que sea, implica una pérdida de soberanía. Bien es cierto que el formar parte de la Unión Europea, OTAN, etc. ha resultado tremendamente útil para acallar aquellas voces que aún clamaban por una autarquía, ya abandonada hacía mucho tiempo, entre otras causas por su ineficacia, y que se justificaba como defensa a ultranza de la soberanía patria.

Sólo naciones con una visión histórica egocéntrica y arrogante, o pueblos de mentalidad endogámica y rústica, cuando no racista, hablan en la actualidad de pérdida de soberanía en cuanto se tratan de establecer acuerdos de cooperación supranacional; ya no digamos si nos referimos a algo más que acuerdos. Por el contrario, en España casi nadie duda de las bondades de este



tipo de uniones o alianzas, aunque sólo sea, como dice el título de este modesto artículo, por aquello de que «la unión hace la fuerza»; pero, además, en el caso que nos ocupa la similitud entre ambos países es múltiple.

### A modo de conclusión

Llegamos al final y apenas hemos esbozado unas pequeñas reflexiones acerca del problema; pero es que la brevedad impuesta por el hecho de tratarse de un artículo impide extenderse en lo que, como ya se ha mencionado, sólo son unas humildes reflexiones que pudieran servir para llevar a cabo en el futuro un trabajo más profundo, en el caso de que pudiera interesar.

De hecho, este ha sido el objetivo del presente artículo: mentalizar, sensibilizar, despertar el interés por una situación y sus posibles derivadas. No ha sido otro; y si tan sólo ésto se ha logrado en alguien que no lo había ni imaginado, ya me daría por satisfecho.



# LA DELEGACIÓN: ALGO MÁS QUE UNA NECESIDAD

Luis CAYETANO Y GARRIDO



## Introducción



SIEMPRE se ha dicho que la delegación (acción de delegar) es una de las herramientas con las que cuenta la Armada y sus componentes para llevar a cabo sus funciones o cometidos con eficacia. Funciones que pueden enumerarse en funciones de mando, de administración y logísticas, de apoyo al mando, operativas o tácticas.

Pero, ¿qué es delegar? Delegar es autorizar una persona a otra para que obre en representación suya en cualquier asunto: el ministro de Defensa ha delegado en el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada la asignación de los destinos de libre designación.

La delegación de competencias es fundamental para que toda organización funcione razonablemente bien. Y esto es así, sobre todo, en organizaciones complejas y en aquellas donde está establecida claramente la titularidad de las mismas, sean éstas de órganos superiores, de órganos administrativos u órganos unipersonales.

En definitiva, la delegación es necesaria en organizaciones como la Armada, con una estructura jerarquizada y donde las competencias están meridianamente definidas. ¿Se pone en práctica en la Armada la delegación? ¿Se hace de una forma natural y con eficacia? ¿Se delega con acierto?

## Consideraciones generales

La creación de cualquier órgano administrativo exige el cumplimiento de unos requisitos entre los que se encuentra la delimitación de funciones y competencias.

Aparece la palabra competencia, la cual debe ser ejercida por quien la tenga atribuida como propia, salvo los casos de delegación. Estamos hablando de competencias administrativas. La delegación de competencias debe publi-

carse en los correspondientes boletines oficiales. Así, en innumerables ocasiones, aparecen en el BOD multitud de órdenes o resoluciones relativas a la gestión de personal, la contratación, etcétera, donde al final de la disposición aparece la fórmula P. D. (Por Delegación), indicando expresamente dónde está recogida esa delegación.

Hay competencias que pueden delegarse y otras que no. Si atendemos a lo dispuesto en la Ley del Gobierno, comprobaremos que en ningún caso éste podrá delegar, entre otras, las asignadas directamente por la Constitución, o las relativas al nombramiento y separación de los altos cargos, atribuidas al Consejo de Ministros. La Ley de Régimen del Personal establece que la asignación de destinos de libre designación corresponde al ministro de Defensa; no obstante, éste ha delegado en los jefes de los Estados Mayores del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire. Delegación ésta que no puede llevarse a cabo cuando se trate de asignación y cese de destinos de oficiales generales.

### Consideraciones particulares

En el ámbito de la Armada, y refiriéndonos a las funciones administrativas, estas consideraciones generales son del todo aplicables. Las posibles delegaciones se hacen realidad en la cadena que las Reales Ordenanzas de la Armada, aún vigentes pero quizás necesitadas de una revisión, definen como de acción administrativa.

Pero, ¿es aplicable la delegación a la también llamada cadena de mandos navales? O, para estar más acorde con la Ley de Régimen del Personal, ¿son aplicables a lo que hoy en día se define como función de mando?

Nuestras Reales Ordenanzas señalan que la acción de mandar alcanza su máxima y especial responsabilidad cuando se aplica a la preparación y utilización de unidades de la Fuerza. Para resaltar esta cualidad, el ejercicio de la autoridad en estas condiciones recibe con exclusividad el nombre de Mando.

Por otra parte, la expresión «función de mando» se refiere en sentido genérico al ejercicio de la autoridad, con la consiguiente responsabilidad. El término «mando» significa específicamente el ejercicio de la autoridad que corresponde a los miembros de determinados cuerpos en el desempeño de los cometidos de preparación y empleo de la fuerza.

La doctrina táctica de la Alianza establece que la delegación de autoridad es la acción mediante la cual un comandante asigna parte de su autoridad, conferida en virtud del cometido asignado, a un comandante subordinado. También aquí hay competencias que se pueden delegar y otras que no. El OTC no puede delegar, por ejemplo, el planeamiento y la coordinación de los requerimientos logísticos. O, por el contrario, el OTC puede delegar en el comandante de la guerra de superficie el desarrollo y puesta en vigor del plan de vigilancia de la citada guerra.

Abundando en el aspecto de preparación y empleo de la fuerza, vemos que, cuando las Reales Ordenanzas de la Armada tratan sobre el comandante del buque, establecen, entre otras cosas, que deberá cuidar de que el segundo comandante, además de sus obligaciones propias o delegadas, esté al corriente de cuanto sea preciso para hacerse cargo del mando del buque en caso necesario.

## La necesidad de la delegación

Es conveniente destacar que para delegar hay que tener la debida autoridad o competencia. Competencia prefijada y fundamentada en el conocimiento y la experiencia. Que esa competencia genera unas responsabilidades y, finalmente, que hay algunas competencias que se pueden delegar y otras que no.

He señalado competencias que se «pueden» delegar. Pero, para llevar al lector a compartir algunas de estas reflexiones, parece oportuno resaltar que hay competencias que se «deben» delegar. Trataré de contestar, aunque de forma implícita, a algunas de las cuestiones planteadas en la introducción.

En esa línea argumental, es oportuno reflexionar sobre el acierto de la delegación. Con independencia de que conforme se ocupan puestos de mayor nivel y responsabilidad en la Armada es sumamente difícil, e incluso imposible, llevar a cabo todas las funciones o tareas de forma centralizada, la delegación genera confianza y motivación (palabra tan de moda hoy). Genera una imaginación que, sin duda, ayuda a la resolución de problemas administrativos u operativos, pero sobre todo hace responsable a aquel en quien se delega. El «delegado» actúa con mayor capacidad de iniciativa, con mayor entusiasmo. Sus actuaciones, independientemente del nivel en que se encuentre, están orientadas hacia alcanzar los objetivos de la Armada. Una persona trabaja mejor cuando, siendo competente (en el sentido de experto en la tarea asumida), comprende perfectamente la relación entre lo que hace y el desarrollo general de los acontecimientos.

Si no se delega, el colaborador o subordinado inmediato en la cadena, ya sea de mando o de acción administrativa, se siente desmotivado, no se siente identificado con los objetivos y, por último, en cierta manera, se hace un «irresponsable». Espera que su comandante o jefe corrija sus posibles errores y, por tanto, se esfuerza poco en trabajar con rigor, debido precisamente a no sentirse responsable.

Además de lo anterior, en todo proceso de trabajo, si no hay delegación, la toma de decisiones o las acciones a poner en práctica no se inician en el momento oportuno o incluso, por la acumulación (saturación) de competencias, éstas ni se ejercen o se ejercen sin el deseable rigor. En suma, la organización adolece de eficacia. Casi todo llega a los niveles superiores. Éstos «deberían» haber delegado, y no lo hicieron.



(Foto: ORP, Armada)

### Reflexión final

Quizá las cuestiones planteadas al principio han quedado sin respuesta. En cualquier caso, la conclusión general a la que se podría llegar es que hace falta delegar y que, probablemente, haya que delegar más. La delegación genera confianza y eficacia en los procesos de trabajo o toma de decisiones. Genera motivación y entusiasmo en todo aquello en lo que se cree. Contribuye a que cada componente de la Armada asuma la responsabilidad que, en cada puesto y en cada momento, se espera. A modo de epílogo: delegue competencia, con la responsabilidad que conlleva, hacia los niveles más bajos que posean la idoneidad necesaria. Y, por último, sepa en quién delega.



# LAS MARINAS DE GUERRA EN LAS OPERACIONES DE EVACUACIÓN DE RESIDENTES EN EL EXTRANJERO

Octavio ALÁEZ FEAL



*Los ejemplos históricos lo clarifican todo, también proporcionan la mejor de las ciencias empíricas. Esto es especialmente cierto en lo que se refiere al Arte de la Guerra.*

Clausewitz.

## Introducción



ENTRE los posibles planes operativos de contingencia, los planes relativos a la evacuación de ciudadanos españoles residentes en el extranjero requieren una atención mayor que otros, debido a la realidad insoslayable de que estos ciudadanos se encuentran aislados de su país y por el compromiso permanente del gobierno de evacuarlos en caso de inestabilidad política de la nación de residencia u otras razones que pongan en peligro su integridad física.

La voluntad y la capacidad de una nación de llevar a cabo esta evacuación marcan la diferencia entre una ciudadanía importante de otra que lo es en menor medida. En efecto, un ciudadano norteamericano o uno romano, como Pablo de Tarso (1) —san Pablo—, conocen que estos grandes actores de la escena internacional le ofrecen una protección jurídica y física mayor que la ofrecida por otros sujetos menos poderosos. Hoy en día toda coalición militar incluye entre sus cometidos este tipo de operaciones, y de forma muy singular la PESC (Política Exterior y de Seguridad Común de la Unión Europea) la refleja en los llamados cometidos de Petersberg. Pero, por muy cubierta que esté esta necesidad en acuerdos y coaliciones, siempre será necesario planearla con exclusividad nacional, sin recurrir a otras naciones, precisamente por el compromiso primario, fuerte y biunívoco, entre el ciudadano y su gobierno. Tan fuerte y biunívoco como lo sea la soberanía popular.

La variedad de situaciones que propician evacuaciones de este tipo es «caleodoscópica», pero la institución militar, en su capacidad de actuar con

---

(1) Hechos de los Apóstoles 16, 38-39. Prisión de Pablo y Silas: «... los líctores, al oír que eran ciudadanos romanos, tuvieron miedo. Vinieron y les pidieron excusas».

orden en medio del desorden del combate, sistematiza este tipo de operaciones y las denomina operaciones NEO (*Non Combatant Evacuation Operations*). Con ello se las separa conceptualmente de otro tipo de evacuaciones puramente militares, como las retiradas y repliegues de fuerzas militares, lo cual parece lógico a primera vista, aunque en realidad las evacuaciones de civiles se producen en muchas ocasiones en este contexto y, de hecho, las acciones orientadas a defenderse del enemigo son muy similares y, por tanto, aprovechables desde un punto de vista doctrinal para su aplicación en las operaciones NEO.

Las marinas de guerra presentan una capacidad militar para acometer este tipo de operación, que en ocasiones es una opción más entre las posibles, como en el caso de la evacuación de la isla caribeña de Granada; en otras es la opción más idónea, dadas las circunstancias, como las evacuaciones de Guinea española, Liberia, el Sáhara español, y en otras será una opción más entre las necesarias, sobre todo en el caso de evacuaciones masivas, como la de Saigón.

Este artículo trata sobre la contribución de las marinas de guerra a este tipo de operaciones, como capacidad militar y como opción adecuada a la existencia de las referidas circunstancias; para ello se recurre al ejemplo, a modo de relato corto, de forma que al final se llegue a una comprensión más completa de cómo la Armada se puede significar como respaldo de la ciudadanía de los españoles.

### **La operación de Granada y el beneficio de una afortunada presencia naval**

En octubre de 1983, un golpe de estado marxista destituye al primer ministro del gobierno de la isla de Granada. Entretanto, una empresa de supuestos trabajadores cubanos ampliaba las capacidades del aeropuerto de la isla, desde el cual se podía influir sobre una línea de comunicaciones marítima vital para Estados Unidos. Mil ciudadanos norteamericanos se encontraban en este lugar. En consecuencia, Estados Unidos decidió intervenir con el propósito de rescatar a sus ciudadanos y salvaguardar su seguridad nacional.

El concepto de la operación de Granada fue el resultado de un compromiso de intereses y tensiones entre ejércitos sobre quién debería intervenir. Lo que resultó finalmente fue un desembarco aerotransportado en una parte de la isla para asegurar un aeropuerto, otro anfibio para asegurar otro aeropuerto y una población, contando con el apoyo aéreo de un portaaviones y de aviones de la Fuerza Aérea operando desde los Estados Unidos. La JTF (*joint task force*) que mandaba el vicealmirante Joseph Metcalf en lo que sería la primera fase de la operación, de ocho días de duración. Le siguió una segunda fase de imposición de la paz a cargo de la 82.<sup>a</sup> División Aerotransportada del Ejército

de Tierra, para, finalmente, en una tercera fase, traspasarle la autoridad a un mando de una fuerza de mantenimiento de la paz.

El PHIBRON/MAU (Escuadrón Anfíbio/Unidad Anfibia de Infantería de Marina) que intervino en la operación se encontraba en la mar y se dirigía a Líbano.

La situación de Granada exigía un desembarco en zonas hostiles o potencialmente hostiles del litoral, el establecimiento de perímetros defensivos, un riguroso proceso de los evacuados y la ejecución de operaciones de búsqueda y rescate. Mencionemos dos acciones, intencionadamente escogidas: el rescate del gobernador general de la isla, Sir Paul Scoon, y el refuerzo de la unidad aerotransportada de los *rangers* con una compañía de *marines* para aliviar la presión del enemigo.

Fácilmente se puede deducir que en estos ocho días, y ocho días dan mucho de sí, no hubo coordinación con las autoridades locales —hubo que rescatarlas—; la evacuación se desarrolló en un ambiente hostil y, desde luego, no hubo reunión previa de los evacuados. Fue necesario «peinar» la isla mediante un sinnúmero de operaciones menores, fragmentadas, lo cual refleja más una operación de rescate que de evacuación organizada.

Afortunadamente, la Fuerza Anfibia estaba allí con el efecto multiplicador de su capacidad de generar una gama de opciones de fuerza, dimensionadas, en cada caso, para hacer frente a la fragmentación de acciones que impuso la situación en la isla de Granada.

## La evacuación de Guinea Ecuatorial, la gran desconocida

Al comenzar los movimientos secesionistas en la Guinea Ecuatorial española, se encontraban destacados en Santa Isabel de Fernando Poo el cañonero *Pizarro* y la corbeta *Descubierta*, lo cual era habitual, ya que en Guinea se destacaban regularmente buques, algunos de los cuales, como es el caso de los cañoneros, llevaban entonces embarcadas secciones de Infantería de Marina.

Después de una intensa actividad diplomática, presionados por la comunidad internacional, en plena corriente descolonizadora, se decidió acceder a la independencia de la colonia y a la evacuación de la población española allí radicada.

En 1969 se organizó la operación ECUADOR con dicho objeto, y se destacó una agrupación formada por los transporte de ataque *Aragón* y *Castilla* y varios buques mercantes, protegidos por el crucero *Canarias* y con el petrolero *Teide* como buque para el aprovisionamiento de combustible.

Esta agrupación procedió a la evacuación de las escasas fuerzas españolas allí destacadas y de la población civil española. Los disturbios que precedieron al embarque de todo el personal obligaron, en varias ocasiones, a las salidas de los trozos de desembarco del cañonero *Pizarro* y de la corbeta





Evacuación de los cuerpos del cementerio católico español de La Güera.  
(Foto: Cazorla).

*Descubierta* para proteger la retirada hacia los muelles de los evacuados, acosados por los indígenas.

Todo esto se resolvió con absoluta discreción, tanto que hoy en día apenas se conoce nada de lo que allí sucedió. La agrupación que participó en esta operación abandonó Santa Isabel el 5 de abril de 1969.

La situación en Guinea, a efectos de la evacuación, se puede calificar de permisiva, y en ella prevalecen las consideraciones logísticas más que las de protección; es de esperar la colaboración del gobierno local, asumiendo que se le escape de las manos el control de los disturbios que precedieron al embarque, y que ponga sus condiciones, tal como la de no evacuar nativos guineanos. Precisamente, la evacuación con éxito de una religiosa guineana, oculta en un vehículo y descubierta en último momento, según cuenta un testigo presencial, fue uno de los motivos de estos disturbios. Otro motivo de disturbio fue la frustración de aquellos que quisieron ser evacuados y no pudieron serlo. No obstante, normalmente en esta situación no es necesario disponer de zonas de reunión fuertemente protegidas; una simple barricada con protección fue en esta ocasión lo necesario para aislar la zona de concentración final.



«Estaba allí, esperando, y cuando llegó el momento... actuó». (Foto: Cazorla).

### Las evacuaciones de Liberia y la ventaja de una presencia naval adelantada

El PHIBRON 4 y el 22 MEU/SOC (Unidad Expedicionaria de Infantería de Marina con capacidad para llevar a cabo Operaciones Especiales) cuentan en su historial con dos evacuaciones de ciudadanos norteamericanos en Liberia. La primera operación, en 1990, se denominó SHARP EDGE, y en ella la fuerza anfibia de los Estados Unidos se aproximó a las aguas costeras de Liberia el 3 de junio en un momento en que la situación en este país africano presentaba indicios de inestabilidad. Durante 62 días se permaneció a la espera a 100 millas de la costa, comenzando finalmente la evacuación el 5 de agosto. Solamente unas cuantas horas fueron necesarias para completarla. De esta reseña fácilmente se deduce que la Fuerza Anfibia estaba allí, esperando, y cuando llegó el momento actuó.

En abril de 1996 este equipo *Navy-marines* repitió el mismo tipo de operación en el mismo lugar. El nombre de la nueva operación sería ASSURED RESPONSE, y en esta ocasión se evacuaron 2.100 ciudadanos «en medio de brotes esporádicos de violencia». La fuerza de desembarco se limitaría a dos compañías de fusiles y una sección de morteros de 81 milímetros.

## La evacuación del Sáhara, una evacuación con una fuerte reserva a flote

Ante la decisión del Gobierno español de transferir la administración del Sáhara, la Armada, como componente naval de un MUNI (mando unificado), participó en la operación GOLONDRINA, concebida para la evacuación marítima y aérea del personal y bienes civiles y militares de este territorio. El plan preveía dos supuestos: evacuación «sin hostigamiento» y evacuación de «urgencia», esta última ante la posibilidad de encontrar oposición armada en el territorio. La operación se concibió en dos fases, la primera sería la evacuación de bienes civiles y militares, y la segunda la evacuación de fuerzas militares. Las zonas de evacuación serían: La Güera, El Aaiún y Villa Cisneros, y estaba previsto, en caso necesario, establecer CPLs (cabezas de playa) en cada una de estas zonas de evacuación. En el caso de El Aaiún se constituiría una FAO (Fuerza Anfibia Operativa) formada por dos fragatas lanzamisiles, seis destructores, tres corbetas, tres transportes de ataque, dos buques de desembarco y ocho barcasas de desembarco, y el Tercio de Armada como fuerza de desembarco alistada en la mar; dos remolcadores de altura y cinco buques de la Trasmediterránea aportarían el grueso de la capacidad logística necesaria para la evacuación marítima. Cada zona de evacuación dispondría de un destructor para apoyo de fuego naval, excepto en la zona de El Aaiún, que contaría con tres.

La situación política obligó a realizar la evacuación en 74 días (30 de octubre de 1975-12 de enero de 1976), en vez de 160 como estaba planeado, lo cual impuso una tremenda carga de trabajo a los EMs (estados mayores) para adaptar los planes. En La Güera fue necesario realizar una evacuación de emergencia ante la aproximación de fuerzas de Mauritania a la zona; se realizó en 48 horas, evacuándose también los cuerpos del cementerio español. A esta evacuación pertenecen los recuerdos desgarradores publicados en la prensa de la época: «Cuando las sombras de la noche se nos venían encima, comenzamos a subir a la barcaza en la misma orilla de la playa y casi sin mojarnos los pies. Primero los civiles, con disciplina castrense. Tras los civiles, las fuerzas militares y todos los mandos. Y diecinueve ataúdes con nuestros muertos. Las fuerzas de Infantería de Marina quedaban en tierra, sobre las dunas». A esta acción parcial le seguiría la evacuación de El Aaiún. Las dos fases de esta última operación llevarían 54 días. La primera se interrumpió temporalmente por razón de la «Marcha Verde» y, por lo demás, se llevó a cabo sin mayores incidentes a través de la playa y un pantalán, reencaminándose, en último término, hacia Villa Cisneros. Por El Aaiún se evacuó la mayor parte del personal y material del Sáhara. En total, 9.920 hombres, 2.465 vehículos, 208 piezas de artillería y carros de combate, 20 helicópteros, 1 avión y 40.000 toneladas de carga, entre la que se contabilizaba la munición.

El problema militar básico radicaba en la posible interferencia del enemigo sobre una retirada. En el caso que nos ocupa se trataba de disponer de una

fuerte capacidad de proyección del poder naval en reserva a flote para contrarrestar esa posible reacción. El problema de la evacuación en sí era fundamentalmente de organización y logístico, excepto, claro está, en el caso de La Güera.

Evidentemente, en este tipo de operaciones es preciso entender la situación y al posible adversario. Evidentemente, también, el adversario entendía muy bien a las fuerzas propias en el caso de la «Marcha Verde». De aquí se deduce la importancia de «tomarle la medida» a la situación, y por esta misma razón se deduce la importancia del potencial profesional e intelectual que tiene la Armada con los oficiales que participan en OMPs (operaciones de mantenimiento de paz), precisamente por entender situaciones de este tipo y contar con experiencias impensables para ellos mismos cuando ingresaron en la Armada.

### La evacuación de Saigón, la más compleja de las situaciones

La operación se encuadra en un plan más amplio, elaborado por el USSG/7<sup>th</sup> Air Force por orden de CINCPAC en abril de 1974, de evacuación de unos 10.000 ciudadanos norteamericanos residentes en las cuatro regiones militares de Vietnam del Sur. Este plan contenía cuatro opciones de evacuación que, básicamente, combinaban «la agencia de control con los medios de evacuación». La primera opción contemplaba la utilización de todos los medios de transporte disponibles, incluyendo el transporte aéreo y marítimo comercial, así como la inserción de una fuerza de desembarco de los *marines*. La segunda, solamente la utilización de aviones de ala fija militares; la tercera, los medios navales del mando de transporte estratégico, y la cuarta combinaba las dos últimas. Todas las opciones tenían en común una evaluación muy imprecisa del número de ciudadanos a evacuar. Tanto es así que las cifras oscilaban entre 1.500 y 1.000.000, aunque la más aceptada era de 8.000.

En último término se desechó la Opción IV, la evacuación por medios marítimos militares, por una experiencia tan inminente a la evacuación de Saigón como la del 25 de marzo de 1975 en Da Nang. La evacuación desde el puerto de Da Nang desató el pánico entre la población civil, que también quería ser evacuada. Este incidente llevó a CINCPAC a modificar la Opción IV incorporando la inserción de 3.800 *marines* de la 9.<sup>a</sup> MAB, reforzada por helicópteros y aviación táctica de la USAF (Fuerza Aérea de Estados Unidos), para así evitar las instalaciones portuarias como zona de reunión.

Durante una evacuación a gran escala que afecte a una zona amplia se pueden extraer lecciones en un lugar extrapolable a otro lugar durante la ejecución de la misma, éste fue el aprendizaje de Da Nang. En este caso, la «presión de la población civil» fue uno de los factores que alteró el plan

durante su ejecución, y en tan gran medida que su evaluación llevó al embajador a desechar una opción con una capacidad logística de 30.000 pasajeros, algo más de un tercio del personal que finalmente se evacuó.

La Fuerza Anfibia, como derivada segunda de lo anterior, fácilmente se puede situar en el centro de todas las opciones de evacuación, tal y como lo hizo la 9.<sup>a</sup> MAB —de forma natural, que no forzada— por sus capacidades militares inherentes. Entre las mismas destaca la flexibilidad en la aplicación de paquetes de fuerza del poder naval según demande una situación cambiante. Esta «camaleónica» capacidad la convierte en una fuerza «adaptable» y «adaptadora» de otras opciones.

La transición entre la situación semipermisiva y hostil requiere normalmente una activa contribución del apoyo aéreo ofensivo y de reconocimiento, que en el caso de la evacuación de Saigón fueron proporcionados por los portaaviones y la USAF. Ésta es la derivada tercera de la modificación de la Opción IV.

Durante todo el mes de abril se puso en marcha la Opción II, y ya el 20 de abril la evolución de la situación pidió reforzar el Grupo de Planeamiento Especial con el EM del MAB.

El día 27 el fuego de artillería sobre el aeropuerto de Tan Son Nunh marcó el principio del fin de la evacuación por medio de avión de ala fija, y el 29 el MAB recibió la orden de evacuar el personal solamente por medio de helicópteros. De este episodio son célebres las imágenes de helicópteros sudvietnami-



Fuerzas de Marruecos esperan para entrar en El Aaiún. (Foto: Cazorla).



Carl Bildt negocia con las autoridades religiosas de Trebinje, basándose en lo acordado en Dayton. (Foto: O. Aláez Feal).

tas tomando en el USS *Blueridge*, arrojados a la mar después de desembarcar a los pasajeros, para así dejar libre la cubierta de vuelo.

De este último párrafo se deduce que la conducción final de la operación debe llevarla, como así fue, un solo CG (cuartel general), en aquel caso el CG del MAB. También se deduce que los helicópteros, efectivamente, son la *ultima ratio regis* en una evacuación organizada sobre un aeropuerto en el interior. Volando a ras de suelo.

## Conclusiones

La aportación de las marinas de guerra a estas operaciones va mucho más allá de las meras capacidades logísticas de recepción y evacuación, junto con las de protección y proceso en las zonas de reunión, aunque esto sea lo fundamental y lo que básicamente se espera de ellas. La capacidad de acción sobre lo que amenaza la evacuación, tanto en la propia zona de evacuación como en toda la profundidad del litoral y sus aguas, ya sea en Granada, Guinea Ecuatorial, Liberia, Sáhara o el sureste asiático, es lo que da su verdadera dimensión a esta aportación, que por sus características globales es fundamentalmente anfibia.

La evacuación en sí se impone y se organiza, como en Granada, se negocia y se organiza, como en Liberia, Guinea Ecuatorial o Saigón, o, básicamente, se organiza y se prevé su imposición, como en el Sáhara, pero en todos estos casos es de importancia capital entender la situación. Por esta última razón, conviene contar con agregados navales en las principales áreas de interés del litoral, así como la participación de oficiales en operaciones de mantenimiento de paz en estos entornos.

La eficacia de la evacuación dependerá de la oportunidad de la presencia naval, no por casualidad como en Granada, sino por responder a una previsión como en Liberia, o a un plan como en el Sáhara, Guinea o Saigón. En ningún caso debe sorprender la situación a una fuerza naval. En efecto, o se adelanta o no llega, y si llega sin adelantarse, normalmente irá a remolque de los acontecimientos. Conviene, en consecuencia, adelantarse por rutina, tener «amarras flojas», sin esperar órdenes de alerta, sobre todo en situaciones de previsible inestabilidad. En definitiva, «acostumbramiento» en adelantarse, para que cuando se empiece a pensar que una fuerza anfibia debería estar por allí, resulte que está.

Finalmente, valga la conclusión, cualquier marina de guerra debe ser maestra en el arte de operar conjuntamente con otros ejércitos, como en el Sáhara y Saigón; por ello, y tomando esta última situación como marco conceptual, el atributo de ser «adaptable» y «adaptadora» debe ser su reclamo y su seña de identidad en este tipo de operaciones.



#### BIBLIOGRAFÍA

- PÉREZ GONZÁLEZ DE LA TORRE: *Historia de la Marina de Guerra Española*. Editorial Silex.  
CAZORLA POZA: documentación personal.  
Publicación USMC Expeditionary Operations (MCDP 3).  
Programa de estudio de batallas de la Escuela de Guerra Anfibia del USMC: Operación FREQUENT WIND.  
Publicación sobre lecciones aprendidas del MAWTS-1 (*Marine Aviation Weapons and Tactics Squadron One*): Granada.



## HISTORIAS DE LA MAR

### LA NOCHE MÁS NEGRA DEL CAPITÁN LORD

Luis JAR TORRE



A para cuatro años que, en pleno «efecto Titanic», me estrené en la REVISTA enfocando el desastre desde la perspectiva de los currantes. Cuando este ejemplar vea la luz, se habrá cumplido el noventa aniversario de la tragedia y la habitual marejada de tópicos amenazará nuestra inteligencia por lo que, a modo de venganza, he preparado otro artículo donde el *Titanic* queda reducido a simple telón de fondo de una tragedia mucho menos ostentosa: la ruina

de la fama de un compañero. Pesc a su escasa dimensión, tal suceso ejerció sobre varias generaciones de marinos británicos el mismo efecto que un Barcelona-Real Madrid en nuestras dotaciones: no hay neutralidad posible. Como algunos lectores ya habrán adivinado, la historia trata de la actuación del capitán del *Californian*, Stanley Lord, que supuestamente habría permanecido en las inmediaciones del *Titanic* sin acudir en su auxilio mientras éste se hundía.

Casi un siglo después, una búsqueda en internet de las cadenas *Stanley Lord* y *Californian* arroja más de doscientos *hits* (con perdón), divididos casi



por igual entre quienes le siguen considerando una víctima o un villano (los llamados «lorditas» y «anti-lorditas»). La búsqueda también indica que el castellano brilla por su ausencia, y que la polémica ha alcanzado las páginas del mismísimo *Proceedings*. Podía esperarse que semejante montaña de información facilitara escribir sobre el tema pero, a veces, parece creada para suministrar argumentos en defensa de posiciones preconcebidas, aparte de existir dos factores que convierten parte del material en la paja que oculta un puñado de trabajos realmente valiosos. El primer factor es la presencia de *amateurs* en asuntos esencialmente técnicos: no se consideran diferencias de hora al interrelacionar buques, se trabaja sobre distancias a una luz «calculadas» de un vistazo por un deslumbrado pasajero, y cosas así. Con todo, estas pifias se detectan con relativa facilidad; más peligrosos resultan quienes, mejor cualificados, utilizan información sesgada en defensa de su «equipo» (sean lorditas o anti-lorditas), escamoteando otras que no encajan en sus tesis. Respecto al material impreso, aunque de nivel bastante aceptable, es raro el trabajo de cierta profundidad que no acabe tomando partido, gozando de cierto predicamento, estos últimos años, el bando lordita.

Puestas así las cosas, decidí construir mi relato sobre fuentes originales, algo factible por estar disponibles las actas de las dos encuestas que investigaron lo ocurrido, pero, en mi caso, prescindiendo en lo posible de quienes no fueran marinos. Fatalmente, también aquí surgieron otro par de detalles: el primero, que buena parte de los protagonistas tenían ocultos cadáveres en el armario y, mientras declaraban, se estaban jugando la carrera; en consecuencia, y parafraseando la canción, algunos mienten hasta cuando (literalmente) dicen la verdad; pero intentaremos pillarlos. El segundo detalle, al menos, me permitirá salir airoso cuando alguien me pregunte qué hice por mis compañeros (¡tragarme varios centenares de folios en un inglés legalista y arcaico!).

### Guardia entrante: la coyuntura

El *Californian* era un buque mixto de carga y pasaje de 137 m de eslora, 16,5 de manga y 6.223 TRB; con dos calderas, una máquina de vapor alternativa y un único eje que le proporcionaban 14 nudos sobre el papel y de 11 a 13 en la vida diaria. Había sido construido en 1901, en Escocia, para la Leyland Line y, aunque pensado para transportar algodón, los 47 pasajeros que también estaba autorizado a embarcar no podían quejarse de sus relativamente lujosas instalaciones. Peor les pintaba a los oficiales en su ventildísimo puente descubierta, pero de quejarse lo harían *sotto voce* porque, desde 1911, mandaba el buque Stanley Lord, a quien uno de ellos describió como todavía más reservado de lo habitual entre sus paisanos y sin ningún sentido del humor. Con mayor razón, también andarían de puntillas en aquel viaje el resto de los 48 tripulantes pues, habiendo finalizado el anterior

con 622 balas de algodón dañadas en las bodegas, hubiera sido temerario considerar tal circunstancia un estímulo para el inexistente humor del «viejo». El 5 de abril de 1912 (viernes santo) el *Californian* zarpó de Londres con destino a Boston, con carga general pero sin pasajeros a bordo.

No llevaba cuatro días de viaje cuando Cyril Evans, su único operador radio, comenzó a enviar notitas al puente apuntando que algo estaba donde no debía, el 9 del *New Amsterdam*: *Ice field reported April 4th in 43' 20' north, 49' longitude, extending as far to north-northeast as horizon is visible. MHB.*, el 13 del *Caronian*: *Westbound steamers report bergs, growlers, and field ice 42d north from 40' 51' west, April 12-Barr* y el 14 del *Parisian*: *14th April 41d 55', 49d, 14', passed three large icebergs*. A las 0400 de ese mismo día el



El capitán Stanley Lord.

*Californian* había atravesado un frente frío con chubascos y viento duro del W, que dos guardias más tarde ya había quedado por la popa dejando tras sí un tiempo más claro con el viento amainando y rolando al N. Ahora que he dedicado más horas al tema de las que quiero recordar, ya sé que los relojes de bitácora del *Titanic* y del *Californian* marcaban la hora solar aparente (cada uno la suya, ajustada tras su meridiana) y que los de sus estaciones TSH tenían hora GMT cuando estaban a levante del meridiano 40° W y de Nueva York (GMT-5) cuando estaban a poniente. También sé que, contra lo que hubiera podido esperarse, algunos operadores radio solo tenían una idea aproximada de la diferencia de su reloj con los de a bordo porque cuando, mosqueado, confronté sus declaraciones con Graiño, éste sollozó desde sus tablas. Por suerte, otra declaración acabó dándonos la razón (a Graiño y a mí), pero menciono el detalle para exponer la consistencia del terreno que pisamos y aclarar que, en este artículo, las horas serán siempre de a bordo (HRB).

Como tenía por costumbre, el domingo 14 de abril de 1912 el sol se dejó caer a mediodía por el meridiano superior del lugar momentáneamente ocupado por el *Californian*, permitiendo a sus oficiales situarse en los 42° 05N 47° 25W, arrumbar al S89W verdadero y ajustar los relojes de a bordo a GMT-03h10m. El 3.º oficial ha escrito que a las 1800 subió al puente para efectuar el relevo de la cena y encontró al capitán charlando con

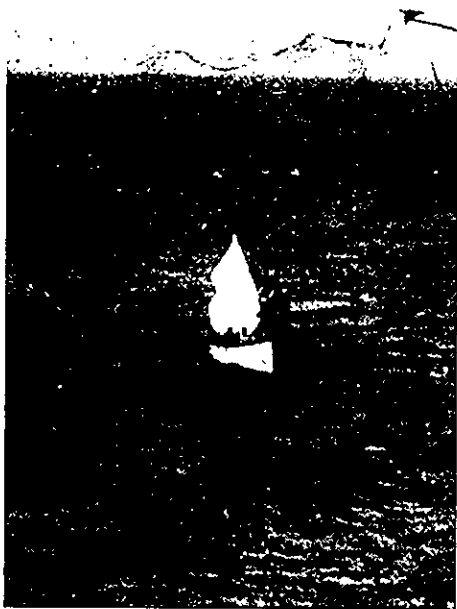


el 1.º oficial mientras, a unas cinco millas al sur, pasaban tres grandes icebergs *flat-topped*, característica que (digo yo) indicaría a ambos *senior* la excesiva juventud de los angelitos y la posibilidad de estar metiéndose en un jardín. Puntualizaré que el citado 3.º oficial (del que acabaremos hartos) declaró, ante el comité británico, que él ya los había visto cuando, hacia las 1720, relevó al 1.º oficial para ¡permitirle tomar el té! A las 1920 Evans transmitió el aviso: *To Captain, Antillian, 6.30 p.m. apparent time, ship; latitude, 42.3 North; longitude, 49.9 West. Three large bergs five miles to southward of us. Regards Lord.* Apuntemos cuidadosamente esta situación porque, a la vista de la que nos viene, será la última libre de sospecha; los icebergs parecen ser los avistados horas antes por el *Parisian* con tres millas de diferencia. Pero resultó que el capitán no era el único que tenía colegas dentro de las 200 millas de alcance de su primitivo equipo: el *Titanic* (que venía camino de Nueva York pisándole los talones) oyó transmitir el aviso y, según Evans, le pasó un *T. R. (Time-Rush: ¡hola, estoy aquí!)*, al que éste contestó un *S. G. ice report* (tengo mensaje de servicio), respondiendo el *Titanic: It's all right O. M. (old man: colega) I heard you send to the Antillian, B. I. (hasta otra).* Por cierto que, en el *Titanic*, este mensaje se traspapeló y nunca llegó al puente.

A las 1846 se produjo el ocaso, y a las 1915 se pasó junto a otro gran iceberg, avistándose otros dos hacia el sur, por lo que se decidió doblar los serviolas a partir de las 2000 colocando otro adicional en el castillo de proa además del ya situado en la cofa. El 1.º oficial declararí­a que, hacia las 1930 (encaja, el crepúsculo civil fue a las 1916), obtuvo una latitud por la polar de 42° 05N, que le permitió rellenar el diario desplazando dos millas hacia el norte la situación de las 1830 respecto a la radiada al *Antillian*. Pero, como en esta historia la latitud es la auténtica madre del cordero, a partir de este punto los comités comienzan a mostrar cierto escepticismo; yo me limitaré a reseñar que a Boston se recalca en latitud 42° 21N y que, una vez «doblada la esquina» de Terranova a despecho de los avisos de hielo, ya no había razón para que el *Californian* navegara más al sur. Y así, tras advertir la posible presencia de icebergs a su relevo, a las 2000 el 1.º oficial salió de guardia con viento flojito del N, leve mar de fondo y cielo despejado. Y, como la luna se había puesto a las 1547, lo hizo a oscuras.

### Guardia de prima: el neófito

El 3.º oficial Charles Victor Groves me saca de quicio: aun comprendiendo su faceta de «repelente niño Vicente» (también yo lo soy) y hasta sus descabellados juicios (¿quién no ha sido 3.º oficial?), no consigo superar la impresión de que su afán de protagonismo le llevó a hacer leña del árbol caído con su capitán. En 1912 Groves tenía 24 años, y de su propio relato se deduce que llevaba seis en la mar (tres montando guardia de oficial), que su experiencia



Viento al amanecer: el bote n.º 14 del *Titanic* (5.º oficial Lowe) arría la vela al aproximarse a las 0655 al socaire del *Carpathia* remolcando al bote plegable D (apenas visible por su popa a la derecha).

se limitaba a «aguas cálidas» y que no soportaba al pasaje, por lo que había emigrado de la P&O a la Leyland Line. Tenía nombramiento de 2.º oficial y como tal estaba contratado, pero en el *Californian* hacía funciones de tercero; además, tenía reconocida una especie de aptitud como señalero y, según él, era radiotelegrafista *amateur*. Quienes llevamos tiempo en el oficio nos haremos una idea más exacta de su aptitud en aquella fase de su vida por el hecho de que, apenas entró de guardia, el capitán llegó al puente para quedarse.

A partir de las 2200 la ventolina degeneró en calma chicha con visibilidad ilimitada y lo que Lord describió como *a most peculiar night*, que impedía distinguir el horizonte y en la que (¡increíble!) él mismo reconoció haber confundido estrellas con luces, queda mejor en sus propias palabras: *there was what you call a*

*soft horizon*. A las 2221 Groves observó a proa unas manchas blancas que tomó por una bandada de marsopas, pero el capitán, que también había visto las «marsopas» y se había situado prudentemente junto al telégrafo de máquinas, marcó «atrás toda» y ordenó *helm hard aport* (lo que en 1912 significaba «todo a estribor»). Bastante antes de que el buque consiguiera detenerse ya estaban metidos en un campo de hielo (un *open pack*) que las «peculiaridades» de la noche habían mantenido oculto hasta estar a unas 400 yardas. Prácticamente la misma secuencia que sufrirían los oficiales del *Titanic* sesenta y nueve minutos más tarde y unas millas más al S, con la salvedad de que ellos iban a 21 nudos en un buque del doble de eslora y siete veces más TRB, derroche de medios que les permitiría acertar un iceberg al primer intento.

Tras caer del W al ENE por la caña y la violenta maniobra atrás, a las 2224 el *Californian* quedó parado unos setecientos metros dentro del campo, que se extendía en dirección N-S hasta donde alcanzaba la vista. Siendo persona tan reservada, Lord no mentaría a la familia de los serviolas, pero puedo comprender cómo se sentiría porque la única vez que (inadvertidamente, a oscuras y en Canadá) casi me trago un campo de hielo, creí que las rodillas se me habían vuelto de goma. Aun en «avante despacio», navegar entre hielo con

un buque no diseñado para ello es un arte donde los errores se pagan con una pala rota y, salvo en rutas muy concretas, un marino particularmente competente puede demostrar sus habilidades evitando practicar dicho arte igual que evitaría conocer el interior de un huracán. Pero ahora Lord estaba en un lío agravado por el hecho de que, también él, se veía *on the rocks* por primera vez en su vida. Sensatamente decidió que por la mañana todo estaría más claro, no tocar la máquina (*I did not want to move them if I could help it*) y bajar a hablar con el jefe de máquinas.

Estaba con él en cubierta, justificando su aprensión al ordenarle mantener presión toda la noche (*We will keep handy in case some of these big fellows come crunching along and get into it*), cuando (serían las 2255) lo que llegó fue una luz por el SE. Curioso, Lord se dirigió a la radio para preguntar a Evans qué buques había por allí y, ante la información de que el *Titanic* andaba cerca, el capitán le dijo *you had better advise the Titanic we are stopped and surrounded by ice*. Lord puntualizaría que también le dijo *this is not the Titanic, there is no doubt about it*. Evans cumplimentó la orden a las 2300, emitiendo en 500 Kc: *MGY MGY MGY (Titanic) MWL (Californian) say, O. M, (old man) we are surrounded by ice, and stopped*. Su colega del *Titanic*, abrumado de trabajo y ensordecido por su señal, le largó un: *Shut up, shut up, I am busy; I am working Cape Race*, y ahí acabó el intento. A las 2328 Evans comprobó que el *Titanic* seguía pasando telegramas y a las 2335, tras dieciséis horas de servicio, se quitó los auriculares, apagó el equipo y se metió en la litera contigua a su chiringuito. En el puente, Groves había visto la luz hacia las 2310 y a las 2335 podía distinguir (según él) dos topes; preguntado por el comité británico en qué demora apareció, dijo que estando a rumbo NE vio la luz unas tres cuartas a popa del través de estribor, aclarando que eso sería el SSW. No contento, preguntado sobre si la luz se movía hacia el SW, confirmó que *more on our beam, yes, more to the south and west*, terminando de liarla cuando declaró consecutivamente *I saw her red light, que las luces estaban ...to the southward of us y proceeding to the westward*. Las primeras dos perlas pasaron desapercibidas, pero lo de la luz roja fue tan gordo que se dio cuenta hasta el comité, creándose cierto embarazo entre los concurrentes. Al menos, cuando le preguntaron su opinión como «experto» confesó no serlo, aunque estuvo más inspirado dejando por embustero a su capitán, que se había tirado un pegote al sugerir haber permanecido en el puente más tiempo del que realmente había estado.

Hacia las 2330 Groves bajó una cubierta, entró en la derrota e informó al «viejo» que se aproximaba un buque de pasaje; posteriormente aclararía al comité que *there was absolutely no doubt her being a passenger steamer, at least in my mind*, y el comité le creyó. Lord, que declaró haberle visto la verde al buque poco antes de ser avisado y a unas cuatro o cinco millas, le ordenó intentar comunicarse por luz Morse (no contestó) y hacia las 2345 subió al puente, echó un vistazo a las luces y comentó (según versiones) *she does not*

*look like a passenger steamer... the only passenger steamer near us is the Titanic.* Groves declaró haberle contestado que sí que era un barco de pasaje, pero que a las 2340 había apagado parte de las luces y se había parado. Como parece que también intentó explicarle (al capitán de un barco de pasajeros) que los barcos de pasajeros solían apagar las luces para animar al pasaje a acostarse; Lord hizo mutis por el foro. Pero lo realmente alarmante es la hora, pues todos sabían que a las 2340 el *Titanic* había caído a babor antes de tragarse el iceberg y quedar parado por lo que, desde el *Californian*, sus luces hubieran podido dar la impresión de apagarse. Groves suele aportar detalles para fijar sus horas con precisión, pero aquí se pasó de preciso; ahora sé que las 2340 del *Titanic* eran las 2330 del *Californian*, pero la lectura de las actas me indica que en 1912, aun teniendo el dato ante sus propias narices, ni el comité británico ni Groves debieron caer en la cuenta. *¡Bye, bye, colega!*

A medianoche el tercero salió de guardia pero, reacio a salir de escena, declaró que a las 0015 se dirigió a la radio, donde encontró al agotado Evans frito en su camastro con una revista sobre el pecho, despertándole para preguntarle: *What ships have you got, Sparks?* Sorprendentemente el radio no le agredió, limitándose a contestar *I had got the Titanic, you know, the new boat on its maiden voyage. I got it this afternoon*, antes de volver a quedar frito. Groves se puso los auriculares y, tras medio minuto de no escuchar nada, se los quitó y se fue, lo que le sirvió *a posteriori* para filosofar sobre las llamadas de socorro que justamente entonces estaría emitiendo el *Titanic* y los cientos de almas que habían visto su último amanecer (literal). Tan insigne radioaficionado aclararía que no oyó nada por no percatarse que *the clockwork of the magnetic detector had run down* (¡receptor apagado!), pero acierta en una cosa: el *Titanic* había emitido su primera llamada de socorro a las 0005 del *Californian*.

### Guardia de media: el pusilánime

A medianoche entró de guardia el 2.º oficial, Herbert Stone, con certificado de 1.º oficial, 24 años de edad y ocho de experiencia embarcado, a quien Groves ha descrito como poco imaginativo y con escasa confianza en sí mismo. De la que subía al puente aquella noche, el capitán le señaló el hielo y las luces del otro buque (que seguía parado hacia el S-SSE), ordenándole vigilarlo e informándole que estaría descansando (en el sofá de la derrota y vestido, no encamado en pijama como aparece en alguna película). También debió pedir que se le despertara apenas amaneciera, en la esperanza de descansar cuatro horas. Conforme a la mejor tradición de la Marina Mercante, a las 0015 el agregado James Gibson (veinte años y tres embarcado) apareció por el puente con el café y, ahora que tres oficiales aparte de Groves han visto la dichosa luz, es un buen momento para que nos la describan de moderno a

antiguo: el agregado declaró ver un único tope a simple vista y, ya con prismáticos, una luz roja (estaría rolando) y unas pocas luces blancas; no le pareció un buque de pasaje y calculó que estaba a unas siete millas. El 2.º oficial declaró un solo tope, una luz roja y dos o tres pequeñas luces indistintas, juzgándolo como un *small tramp steamer* situado a unas cinco millas. Finalmente, el capitán vio unas pocas luces de lo que estimó *a medium sized steamer* que se acercó dándoles la verde hasta situarse a cuatro o cinco millas, pero que no era el *Titanic*; cuando le preguntaron cómo podía estar tan seguro, explicó a su inquisidor lo evidente: *You can never mistake those ship's by the blaze of light*.

Apenas quedó solo, el 2.º oficial también intentó comunicar por luz Morse (diez millas de alcance) sin obtener respuesta y, apenas tomado el café, el agregado (que había creído ver señales en la luz blanca) repitió el intento, pero los prismáticos le confirmaron que solo eran oscilaciones y Stone comentó que quizá el buque usara candiles de aceite; hacia las 0025 Gibson bajó a abrir una nueva singladura en el Cuaderno. A las 0035, el insomne Lord llamó por el tubo acústico para preguntar si el otro buque seguía parado, siendo informado que así era. Diez minutos después comenzó la verbena: a las 0045 Stone creyó ver sobre el buque parado una estrella fugaz (una más aquella noche tan clara), pero durante los siguientes veinticinco minutos vio otros cuatro resplandores a intervalos regulares. Como alguno pudo verlo con prismáticos los identificó como cohetes blancos en la misma demora, pero bastante por detrás del buque que tenía a la vista ya que no se elevaban siquiera a la mitad de sus palos. A 0110 el oficial sopló por el tubo acústico y el capitán saltó del sofá para dirigirse a su propio camarote, donde estaba el tubo más próximo (¡alucinante!). Stone le informó de los cohetes, Lord le preguntó *are they Company's signals?* (¿no puedes apartar de mí este cáliz?), Stone insistió *I do not know, but they were all white* (lo siento, pero parecen señales



El *Californian* llega al lugar del desastre (fotografía tomada desde la cubierta del *Carpathia* hacia las 0830).



de socorro) y Lord concluyó *call her up on the Morse lamp and when you get an answer let me know by Gibson* (esto no puede ocurrirme a mí... ¡aclárate!).

Cuando el agregado regresó, la conversación ya había terminado y, aunque él aseguró haberlo hecho hacia las 0055, el comité no parece haberse percatado de la posible contradicción o escaqueo (¡estos alumnos!). Puesto en antecedentes, Gibson le dio a la lámpara durante otros tres minutos y enfocó con los prismáticos a tiempo de ver *a white flash apparently on her deck* seguido de un cohete y, pasado un rato, otro más. Como el *Californian* rolaba lentamente a estribor, las luces estaban casi a proa cuando, tras el séptimo cohete, Gibson dejó de ver la roja *but her masthead light was just visible*; tras marcarle, Stone le habría comentado que el otro buque estaba *slowly steering away towards the SW*. Gibson siguió dándole a la lámpara y, ya con las luces abiertas una cuarta por babor, vería el octavo y último cohete hacia la 0140, antes de que las luces desaparecieran hacia las 0200, en demora SW y abiertas dos cuartas por babor. El relato de Stone apenas difiere y (aunque ninguno oyó las explosiones) también él creyó percibir que uno y sólo uno de los cohetes salía del buque observado, puntualizando que, al dejar de verse la roja... *showed us her stern light and her masthead's glow was just visible* y que se desplazó al SW *altering her bearing fast*. A las 0205 Stone ordenó al agregado: *Call the Captain and tell him that the ship has disappeared in the SW, that we are heading WSW and that altogether she has fired eight rockets*. Gibson declaró haber cumplimentado la orden, y que el capitán le preguntó la hora... y el color de los cohetes pero, como Lord declaró a su vez no recordar tal conversación y sí una puerta cerrarse entre sueños (muy listo), cabe cuestionar la energía utilizada para despertar al capitán (muy comprensible).

Stone reconocería que, poco antes de las 0200, las luces presentaban un aspecto raro, comentando a Gibson... *a ship is not going to fire rockets at sea for nothing*. El *Titanic* tenía una excelente razón para hacerlo y disparó una docena escasa (de estrellas blancas y a intervalos más o menos regulares) aunque, al no haber constancia exacta, es usual hacer coincidir su número y hora (error incluido) con los avistados desde el *Californian*. Existen pocas dudas de que éstos fueron los cohetes avistados por Stone y Gibson, pero la identidad de las luces es harina de otro costal. En pura lógica, si el buque avistado a las 2255 por el *Californian* hubiera sido el *Titanic*, a la distancia que llegaron a estar hacia las 2330 el avistamiento hubiera sido mutuo pero, aun siendo archiconocido que desde el *Titanic* se avistaron luces (posiblemente en la dirección que debería estar el *Californian*), va a haber que buscarse otro primo porque Frederick Fleet (el serviola del *Titanic* que vio el iceberg) declaró no haber visto ninguna luz desde su puesto, siendo el suyo un «punto de vista» especialmente valioso porque permaneció en la cofa hasta las 2355 del *Californian*.

Boxhall (4.º oficial del *Titanic*) oyó a alguien señalar una luz poco antes de sus 0030, un rato después vio una blanca y, ya con prismáticos, distinguió los

topes de un buque (dando la roja pero sin roja) abiertos media cuarta por babor del *Titanic*, que se supone aproado al N; Boxhall mostró la luz al capitán y fue entonces cuando comenzaron los fuegos artificiales, digamos que hacia las 0035 del *Californian*. Después, Boxhall vería acercarse las luces (*quite sure... evidently she was, because I was stopped*), distinguiéndole con prismáticos la roja y la verde y luego solamente la roja; hacia las 0055 distinguiría la roja a simple vista y, poco después, la luz de alcance. Como otros, calculó que la luz estaría a unas cinco millas; naturalmente frieron al contacto con la luz Morse pero sin resultado. Aunque el 5.º oficial, Lowe, también pudo ver los topes y la roja, el 2.º oficial —Lightoller— recuerda las luces como estacionarias a unas cuatro millas, estaba a otras cosas y no las observó tan atentamente, pero eso dijo y no se puede descartar que el buque avistado estuviera parado en el hielo y rolando. Aburrido de tanta indiferencia, el *Titanic* se hundió a las 0210 del *Californian*; la luz seguiría viéndose desde los botes hasta desaparecer con el día.

A las 0240 Stone llamó de nuevo al capitán para informarle personalmente de que el buque había desaparecido por el SW, pero a las 0320 Gibson vio otra luz en el cielo hacia el SSW donde, al poco, Stone vería con prismáticos otra más que juzgó muy distante. Eran cohetes lanzados por el *Carpathia* (de la Cunard), que, procente de una estima propia equivocada y proa a la igualmente errónea emitida por el *Titanic*, estaba a punto de toparse con los botes por pura chiripa navegando avante toda, a oscuras y entre icebergs. A las 0400 llegó el 1.º oficial quien, apenas Stone le contó la historia, echó un vistazo hacia el S y dijo: *There she is; there is that steamer; she is all right...* El pasmado Stone cogió los prismáticos, vio un buque a rumbo paralelo (WNW) y respondió: *That is not the same steamer; she has two masthead lights*. Estaba en la misma demora donde el *Carpathia* acababa de encontrar los botes, pero el primero (que lo vio de día) declarararía que, aunque con cuatro palos como el *Carpathia*, su chimenea era amarilla y no la negra de la Cunard. Buena guardia.

## Guardia de alba: el profesional

Tengo la impresión de que el 1.º oficial, George Stewart, era el marino más cualificado a bordo del *Californian*, que su valía como persona no le iba a la zaga y que supo que algo andaba mal desde el momento que entró de guardia. En 1912 ya tenía el título de capitán y debía andar camino de los cuarenta pero, quizás, sólo fuera uno de esos marineros fiables tan necesarios para que los brillantes no sufran accidentes en su carrera. A las 0430 despertó a Lord informándole que Stone había avistado cohetes, éste le respondió *Yes, I know, he has been telling me* y, antes de que a las 0501 comenzara el crepúsculo, ya estaba el «viejo» en el puente decidiendo si rodear o atravesar el campo de

hielo. Había decidido atravesarlo hacia el W cuando, ya con la máquina en *stand by*, el prudente Stewart se dejó caer con un *Will you go down to look at this steamer to the southward?* (el de la chimenea amarilla), respondiendo Lord *Why, what is the matter with it?* Stewart le indicó que el otro podía haber perdido el timón en el hielo y, ante las dudas de Lord (*Why?, he has not got any signals up*), le recordó los cohetes; Lord capituló (*Go and call the wireless operator*). Veinte minutos más tarde Stewart volvió de la radio con noticias del *Frankfurt* (*There is a ship sunk*), que al poco amplió: el *Titanic* posiblemente se había hundido tras chocar con un iceberg en posición 41° 46N 50° 14W. Lord comprobó que la situación estaba 19 millas al S16W de la suya estimada de las 2225 (42° 05N 50° 07W) y, hacia las 0600, salió zumbando a través del hielo. El desdichado Evans, presionado para confirmar datos, organizó tal escándalo en la frecuencia de trabajo que (¡otra vez!) fue expeditivamente silenciado.

Según Lord, el campo solo tenía allí una o dos millas de ancho, pero a él le interesa justificar el máximo tiempo navegando a la máxima velocidad, aumentando así la distancia «real» entre su buque y el *Titanic*. Dijo haber atravesado el banco al 196 y estar avante toda en aguas libres a las 0620, pero desde el *Mount Temple* le vieron y aparenta rascar en rumbo y en tiempo. También Groves —¡cómo no!— recuerda oír ocasionales *bumps* (cierto que a buena velocidad) cuando le despertaron a las 0640 y, aún peor, ver al *Carpathia* por el través de babor al otro lado del campo tras subir al puente hacia las 0650. Por suerte, alguien sabía exactamente dónde estaba: el *Mount Temple*, 49 millas al WSW y camino de Canadá con 1.466 pasajeros, había recibido el SOS a las 0030 de a bordo, aproando en el acto a la posición dada por el *Titanic*. Su capitán (James Moore) dijo llegar a la famosa posición a las 0430, aunque lo cierto es que, tras comenzar a ver hielo a las 0300 y estar a punto de comerse una goleta a las 0325 (reconoce que entonces le faltaban 14 millas), *at 0325 I stopped the engines, and then went slowly to avoid the ice, because it was too dark to proceed full speed on account of the ice*. Llegaría hacia las 0530 y, sin ver otra cosa que el *pack* unas cinco millas al frente, dedujo que el accidente había sucedido en su parte E, cayendo al SSE para buscar un punto de cruce. Pero tras ver al *Carpathia* recoger los botes, hacia las 0630 aprobó al N sin intentarlo, considerando quizá que, dadas las instrucciones escritas de su armador (*Not to enter field ice at any time, no matter how light it may appear*), podía ahorrarse protagonismo y aventura. Tanta sabiduría en el único capitán presente con experiencia constatada en hielo resulta tan significativa como la primera de las dieciséis normas generales que para cruzarlo da el *Mariners Handbook* británico: *Ice should not be entered if an alternative, although longer, route is available*. Y como, además de experiencia, Moore tenía un 4.º oficial extra-máster (él no lo era), clavaron dos longitudes en el vertical primario (tuvo que ser a sus 0740) y ahora sabemos la del *Californian* cuando se cruzaron a una milla de distancia poco más tarde (50° 09W).



A la sombra del cañón: testigos del *Californian* tras declarar ante la comisión británica. El cuarto por la izquierda es el agregado Gibson, el quinto el segundo oficial Stone y el séptimo el capitán Lord. El tercero, sexto y octavo parecen ser, respectivamente, el radio Evans, el primer oficial Stewart y el tercer oficial Groves.

Según Lord, el cruce ocurrió *about 0730* (¡vuelve a «rascar»!) y, al rato, lo hizo con otro buque (el *Almerian*, sin radio); enterado ya que la fiesta era al otro lado del *pack*, volvió a cruzarlo hacia las 0755 (dice que sin moderar) llegando a las 0830 al costado del *Carpathia*, que estaba recogiendo a los ocupantes del último bote. A las 0900 su capitán (Arthur Rostrom) abandonó el área camino de la fama con los 705 supervivientes del *Titanic* y 13 de sus botes a bordo, dejando a Lord dando vueltas alrededor de los otros siete. Resulta curioso que Rostrom sólo avistara uno de los mil quinientos cadáveres que alfombraban la mar (Lord ni eso) y que la búsqueda se cifiera en apariencia al sector SW del lugar del naufragio, siendo conocido que los ahogados «navegan» con la corriente, que en este caso sería SSE (ver metodología). Propongo a los lectores tres explicaciones: 1) la búsqueda se limitó al entorno de los botes, presumiblemente abatidos al SW por el viento que se levantó al amanecer; 2) los cadáveres estaban entre el medio centenar de icebergs que decoraban el paisaje, y 3) nadie sabía qué hacer con mil quinientos cadáveres ni cómo explicar no haber hecho nada. Elija cada cual la versión más acorde con su concepto de la vida: de los cadáveres se ocuparon cuatro expediciones que recogieron 328 en seis semanas, cada vez más hacia al E, hasta que la corriente del Golfo se los llevó. Durante meses, los buques de pasaje eludieron la zona dando un rodeo para evitar el espectáculo a su clientela.

A las 1120 Lord completó un segundo círculo (como mucho de 2 millas de radio) y reanudó viaje, dejando los botes en posición 41° 33N 50° 01W y cruzando el *pack* por tercera vez en el día, pero no antes de que el inefable Groves le señalara unos improbables supervivientes gesticulando desde una

placa de hielo. Lord le explicó que eran focas pero, como en el caso de la radio, también aquí Groves pudo salvar al mundo: con el tiempo escribiría que un cadáver aparecido 300 millas al SE en un bote, un mes más tarde, pudo llegar ¡nadando! desde el hielo (era uno los tres abandonados en el plegable A cuando sus ocupantes fueron trasbordados al n.º 14). Antes de llegar a puerto, Lord demostró su mala conciencia no mencionando en el Diario haber avistado cohetes (¿quién iba a saberlo?) y su buen instinto guardando para sí los partes por escrito que, sobre lo ocurrido en su guardia, ordenó redactar a Stone y a Gibson. Habría demostrado también su inteligencia admitiendo, entonces, no haber investigado los cohetes en presencia de hielo y a oscuras por considerar prioritaria la seguridad de su propio buque (en el *argot* hay sinónimos perfectamente honorables para la palabra miedo). Pero la soberbia le jugó una mala pasada y cuando, más tarde, intentó explicar a unos inquisidores desesperadamente necesitados de un «culpable» que los cohetes no tenían por qué significar necesariamente lo evidente, ya viajaba en el carro del verdugo.

### Guardia saliente: el capitán

Si a alguien le crecieron los enanos hasta arruinarle el circo, fue a Stanley Lord que, apenas llegado a Boston, vio cómo su carpintero le iba con la historia de los cohetes a la prensa, viéndose obligado a explicar que él estaba a veinte millas para, ya totalmente «descolocado», salirse con que su posición era *state secret* (¡ja!). El 24 de abril, el 2.º calderero causó sensación en otro periódico al declarar haber visto a las 2356 *a very large steamer about 10 miles away* y cohetes hacia las 0030, pero, como también «declaró» (a Evans) *I think I will make about \$500 on this*, y (según Lord) habría desertado, puede que solo intentara «hacer las Américas». Ambos lenguaraces dieron a su capitán una indeseada notoriedad en el peor momento posible, pues el 19 de abril el Senado norteamericano abrió una investigación sobre el desastre, seguida el 2 de mayo por otra del Board of Trade británico, resultando Lord doblemente citado y empapelado. Los norteamericanos concluyeron que el *Californian... was nearer the Titanic than the 19 miles reported by her Captain, and that her officers and crew saw the distress signals of the Titanic and failed to respond to them in accordance with the dictates of humanity, international usage, and the requirements of law*, y los británicos que estaba *...not more than eight to ten miles... when she first saw the rockets the Californian could have pushed through the ice to the open water without any serious risk and so have come to the assistance of the Titanic. Had she done so she might have saved many if not all of the lives that were lost*. La escasa libertad de movimientos del Board of Trade (que debiera haberse empapelado a sí mismo), el rol de chivo expiatorio asignado al *Californian* y los modos inquisitoriales usados con sus oficiales, hicieron inevitables unas conclusiones poco rigurosas. Tampoco ayudó que las luces avistadas

desaparecieran hacia el SW, demora aproximada desde el *Californian* de la supuesta situación del *Titanic* (ahora sabemos que se hundió hacia el SSE).

Puestos a fastidiar, la *White Star (Titanic)* resultó pertenecer a la IMM (J. P. Morgan), que también controlaba la *Leyland Line (Californian)* y apenas emitidas las conclusiones del comité británico, Lord fue «autodespedido» (*asked to resign*). Para un profesional de su carácter y trayectoria, convertirse en un paria (*Lord of the Californian*) tuvo que ser una experiencia espantosa; por entonces tenía 35 años y llevaba veinte en la mar, siendo indicativo que, con tan sólo 23, ya fuera extra-máster y desdeñara por impropia una plaza de oficial «junior» ofrecida por la prestigiosa *White Star*. En marzo de 1913, tras siete meses de paro y una carta de recomendación de un agente de la *Leyland*, Lord encontró trabajo de capitán en la ruta del nitrato con *Lawther & Latta*, donde desarrolló una carrera ejemplar con felicitaciones de franceses y norteamericanos, durante la primera guerra mundial, por su labor transportando caballos, el posible hundimiento (iba artillado) de un submarino alemán y como capitán de buque comodoro. Ayudado por su excelente situación económica, se retiró en 1927 por problemas de salud, y el mismísimo Sir John Latta le escribió una carta de encomio y agradecimiento que emociona leer, falleciendo en 1962 a los 84 años. Su antiguo 1.º oficial ya le había precedido en 1940, cuando su país necesitó a todos sus marinos para no morir de hambre y Stewart (ya retirado) embarcó de tercero en el *Barnhill* (lo mandaba un amigo...), resultando hundidos por un avión alemán frente a la isla de Wight. Herbert Stone, también mal de salud, cambió en 1933 la mar por los muelles de Liverpool, donde murió sin blanca en 1959 mientras arrastraba sus 71 años camino del trabajo. A Groves le fue mejor, pero no a su entorno: extra-máster desde 1914, en 1916 navegaba en el submarino *E-17* cuando embarrancaron en Holanda, pasando el resto de la guerra internado. Fue capitán con mando, superintendente en Newcastle de la *Sheaf Line* y hasta ¡asesor del Almirantazgo!; murió en 1961 dejando al Imperio Británico definitivamente arruinado. El *Californian* fue torpedeado en 1915, el *Carpathia* en 1918 y al *Mount Temple* se lo cargó el corsario *Mowe* en 1916.

Habiendo sido citado ante los comités como testigo, y sin estar acusado de nada, Lord no pudo recurrir sus conclusiones, aunque la asociación profesional a la que pertenecía intentó que la Administración británica reabriera el caso en 1965 y 1968, saliéndose con la suya en 1990 tras localizarse el pecio. En 1991, el inspector encargado decidió que las conclusiones de 1912 eran correctas y Lord habría estado a algo menos de 10 millas del *Titanic*, pero su jefe no estuvo de acuerdo; el informe concluyó en 1992 que la distancia era de unas 18 millas y el *Titanic* no era visible pero... *that Titanic's distress signals were seen, and that proper action was not taken*. Trabajando por libre (desconozco los fundamentos de tal informe), a mí me salen unas 15 millas, algo menos de creer ciertos chismes al precio de ignorar evidencias más serias. En pura teoría, una noche clara con sobrerrefracción sería posible ver los topes

del *Titanic* a tal distancia. Pero tras casi veinte años de guardias, mi récord de «caza-topes» está en las catorce y, aun distando mucho de ser «ojo de águila», no debemos confundir lo posible con lo probable. Mi opinión personal es que el *pack* (N-S en un punto de recalada E-W) actuó con el tráfico a modo de almadraza dejando la zona como «Sanlúcar en verano», y que un tercer buque pasó entre el *Titanic* y el *Californian*. Tal opinión es muy común y existe un sospechoso, pero no removamos más basura especulando: lo incuestionable es que Stone debió haber sacado a su capitán a rastras de la derrota y que, visto lo que tardaron en llegar al día siguiente, el resultado hubiera sido el mismo.

## Fuentes y metodología

He confeccionado este trabajo utilizando básicamente las actas de los comités norteamericano (US Senate-Committee on Commerce: *Titanic Disaster Report*, 1912) y británico (Formal Inquiry on the Loss of the S/S *Titanic*, 1912), así como los partes entregados a Lord (Stone's/Gibson's Affidavits, 18 April 1912) y un relato casi inédito que (cual moderno Julio César) Groves escribió en tercera persona (Charles V. Groves: *The Middle Watch*, 1957, British Titanic Society). Naturalmente le debo medio artículo a Ballard (Robert D. Ballard: *The Discovery of Titanic*, Madison Pub. Inc. 1987) que, al difundir la posición exacta del *Titanic*, me ha permitido reconstruir el cuadro mediante el viejo truco de la estima inversa. Respecto al cómo, ya que el propio informe final británico se queja, refiriéndose al *Californian*, de *contradictions and inconsistencies in the story as told by the different witnesses*, ahorraré cuitas. Los datos astronómicos están calculados con *software* del US Naval Observatory (ICE 0.51) y el gráfico anexo es un modelo basado en una corriente constante SSE de un nudo; la corriente S es axiomática y una componente E ampliamente aceptada, pero la posición donde el *Californian* dijo haber dejado los botes ha llevado a especular con una corriente SW. Sin descartar otra posible chapuza (es una estima inversa desde la meridiana) creo que, inicialmente, algunos botes «abatieron» al W a remo (unos huían de los nadadores y otros remaban hacia una luz), y después con el viento (probablemente NE tras el frente frío, a las 2200 había calmado siendo ya N) fuerza 3 a 4 que se levantó (el sobrecargado n.º 12 casi no lo cuenta y el n.º 14 remolcó a vela al plegable D). Finalmente, el atípico nudo de «mi» corriente (0.5 es más habitual) explicaría la estima uniformemente errónea hacia el E del *Titanic*, *Californian* y *Carpathia*; quede claro que el entorno no tenía nada de habitual, con las corrientes del Golfo y Labrador desplazadas hacia el S y *pack* en latitudes inauditas. Como para hacer posible el gráfico he tenido que creer a unos más que a otros podrá ser discutido, pero todo debería estar en su sitio con muy poco margen.

Sigo en jartorre@eresmas.com.

# NUESTROS PRIMEROS REMOLCADORES DEL SIGLO XX

Alejandro ANCA ALAMILLO  
del Círculo Naval Español

## Primeros encargos del siglo xx: el *Antelo*



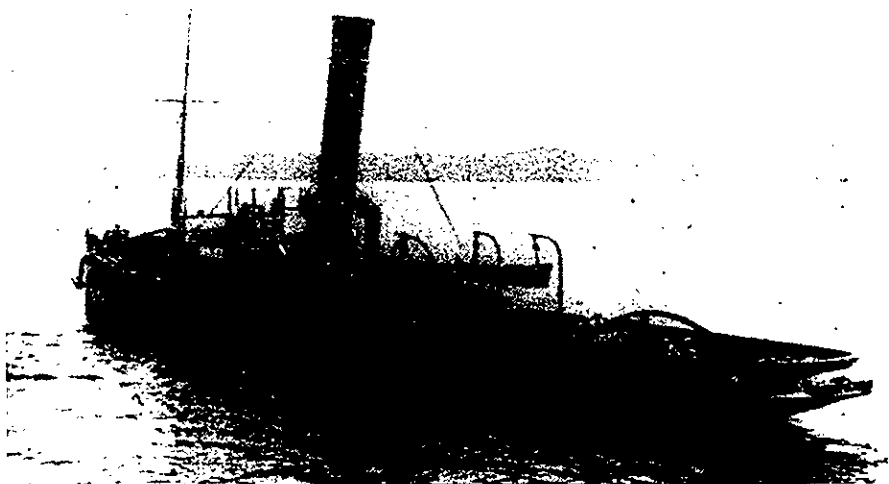
RAS la pérdida de nuestras últimas colonias ultramarinas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, la Armada se enfrentó a una profunda y necesaria reestructuración de todo el material a flote que quedó después de nuestra guerra contra los Estados Unidos, encontrándose buena parte de estos buques obsoletos o inútiles para el servicio. El Ministerio de Marina, con acertado criterio, ordenó una política de bajas que derivó en la venta por gestión directa de muchos de ellos, pero esta decisión provocó a la vez una grave carencia en nuestra flota, al no poder reemplazar con nuevas unidades las bajas producidas debido a la difícil situación económica por la que atravesaba el país en aquellos momentos.

Dentro de este contexto se enmarcaba un Real Decreto de 3 de enero de 1900, que autorizó la construcción de un remolcador para el servicio de arsenales, especificando que la adjudicación del mismo se haría «sin las formalidades de subasta dada la urgente necesidad de disponer de él en el menor plazo de tiempo posible». Consecuencia directa de la norma citada sería el *Antelo*, que podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que fue el primer buque construido para la Armada en el siglo xx.

De la realización del mismo se encargó la sociedad denominada «La Constructora Naval Española», de Cádiz, que no era otra que la *Vea Murguía, Noriega y Cía.*, responsable de la construcción del gran crucero protegido *Emperador Carlos V*. La quilla del entonces denominado simplemente como remolcador *número 1* se arboló en marzo de 1901, para lanzarse al agua en el mes de octubre siguiente y ser entregado a mediados de 1902, pasando a prestar servicio en el arsenal de Ferrol.

De excelentes condiciones marineras, sus características eran las siguientes: 39,50 metros de eslora, 6,81 de manga, 2,42 de calado y 3,92 de puntal. Desplazaba 335 toneladas a plena carga. Una máquina vertical de triple expansión de acción directa le daba una potencia máxima de 650 caballos, alcanzando una velocidad de 13 nudos. La dotación estaba compuesta por un contraestre mayor de 2.ª clase, como patrón, un primer maquinista, un tercer maquinista y 15 marineros.





El *Antelo* en una de las escasísimas fotografías que del buque se conocen.  
(Foto: colección J. L. Coello Lillo).

Como ya hemos señalado, en un principio se le denominó como *Número 1* para más tarde, en enero de 1905, a propuesta del capitán general del departamento de Ferrol, asignarle finalmente el nombre de *Antelo*. Hagamos aquí un pequeño paréntesis para recordar, aunque sea de forma breve, la figura del personaje al que debe su nombre: nacido en Ferrol, Andrés Antelo fue operario de este arsenal en los últimos años del siglo XVIII, distinguiéndose por su gran inventiva e ingenio; entre otros trabajos, participó activamente en la construcción de las bombas del dique número 1 del astillero ferrolano, además de dotar de reloj a la torre de la catedral de Santiago.

Volviendo al remolcador, señalemos el hecho, generalmente olvidado, de que también tuvo el honor de haber sido el primer minador de la Armada española. Aunque pueda parecer sorprendente para el lector, en efecto fue así: el 26 de junio de 1915 se dispuso su transformación para este propósito como resultado de las enseñanzas de la primera guerra mundial en el mar, dotándose de los medios necesarios para que fuera posible desde el mismo la conducción y lanzamiento de minas submarinas. Estos trabajos fueron realizados por la Sociedad Española de Construcción Naval en su factoría ferrolana, ascendiendo su importe a 6.487 pesetas de la época.

En el dilatado historial del *Antelo* nos encontramos con la varada que sufrió el 26 de abril de 1917 cerca del cabo Prioriño Chico. A pesar de lo

aparatoso del accidente, el buque sólo hacía un poco de agua por la cámara de máquinas y la popa, ya que las piedras sobre las que varó no penetraron en el casco. Rápidamente acudió a su auxilio el acorazado *Alfonso XIII*, descargando las minas que tenía a bordo para así facilitar su rescate. Al día siguiente se le intentó reflotar sin éxito con la ayuda del remolcador civil *Consort*, pasando a encargarse de los trabajos para su recuperación la Sociedad de Salvamento de La Coruña, cosa que se consiguió poco tiempo después.

El *Antelo* continuó realizando sus labores habituales durante el resto de su vida operativa hasta ser dado de baja en la Lista de Buques de la Armada el 19 de septiembre de 1931.

Nos gustaría reseñar en este epígrafe, aunque quizá no sea lo más apropiado, otra pequeña lancha remolcadora que ha quedado para siempre olvidada con el paso de los años: la *Grandal*.

Debo de confesar que ha supuesto para mí una gran satisfacción personal lograr conocer su origen y características básicas, fruto de una intensa labor de investigación entre miles de documentos del fondo correspondiente al arsenal de Ferrol, que se encuentra en el palacio del Viso del Marqués; gracias a este esfuerzo he conseguido saber, por ejemplo, que esta pequeña unidad no fue a diferencia del *Antelo*, una nueva adquisición de nuestra marina; la lancha *Grandal* era en realidad la anteriormente denominada lancha cañonera *Diamante*, construida por Otero Gil y recibida, junto con sus compañeras de serie, la *Perla* y la *Rubí*, en marzo de 1888, para desempeñar la vigilancia de las Rías Bajas. Cuando la Real Orden de 22 de junio de 1899 dispone que la *Diamante* deje de figurar en la Lista de Buques de la Armada, se ordenaba además que, una vez terminado su desarme, quedara afecta al servicio del arsenal de Ferrol; pero hay más: una carta de misma fecha específicamente que «... dicho buque se destinase al servicio de aquel arsenal en sustitución de una lancha de vapor cuyo alquiler se autorizo al Capitán General de Departamento para reemplazar al remolcador *Guipuzcoano*...». Dejando aparte la valiosa información que ha supuesto para nuestro trabajo estas informaciones, todo esto nos hace reflexionar sobre la gran necesidad que por aquellos años tenía el arsenal ferrolano de estas unidades, pues durante un periodo indefinido de tiempo se tuvo que recurrir al flete de particulares. Pero volvamos a saber qué paso exactamente con la *Diamante*.

Luego de habilitarse para su nuevo cometido, tomó el nombre de remolcador *Número 2*, disponiéndose su cambio de nombre en la misma fecha que el *Antelo*, pasando a denominarse *Grandal*, en recuerdo de otro operario de la mastranza del arsenal ferrolano, y del que desconocemos si fue alguien real o un personaje de ficción. En la novela que lleva su mismo nombre, escrita en 1897 por Francisco Suárez García, se nos describe a *Grandal* como un obrero de descomunal fuerza, sencillo, justo y horado, en una trama de buenos y malos, donde se nos desvela su trágico final, ya que según el relato murió asesinado en Cádiz.

Sus dimensiones eran las siguientes: 18,42 metros de eslora, 3,608 de manga y 2,020 de puntal. Su casco, de acero galvanizado, estaba dividido por cuatro mamparos estancos. Nada reseñable podemos destacar de su historial, desempeñando durante años las labores rutinarias de esta clase de unidades.

En febrero de 1913, y debido a su deplorable estado, se hizo urgente su retirada del servicio, planteándose el gran problema de su sustitución, pensándose en un primer momento en reemplazarla por una lancha de muy parecidas características que se encontraba surta en el arsenal. Dicha lancha, denominada *Ferrol*, tenía las siguientes dimensiones: 17,30 metros de eslora, 4,40 de manga y 2,05 de puntal. Montaba una máquina de 80 caballos y *a priori* se presentaba como la unidad idónea para su relevo; pero luego de estudiarse detenidamente el asunto, y debido al informe desfavorable del ingeniero encargado de su examen, se llegó a la conclusión de que la *Ferrol* no era precisamente la más apropiada para desarrollar el cometido.

Mientras todo esto sucedía, y en fecha que desconocemos, se dio definitivamente de baja a la *Grandal*, autorizándose la venta de su casco a finales de 1914.

Otro remolcador de esta época fue el *Pasajes*. Construido para la Marina por la casa Eraso y Cía. de Pasajes, se le asignó el nombre de esta localidad en febrero de 1918. Era de casco de madera, dividido en compartimentos estancos. Sus dimensiones eran las siguientes: 18,50 metros de eslora por 4,70 de manga, calando 2,20. Propulsado por una máquina de alta y baja presión que le proporcionaba una fuerza de 75 CV, su dotación la componían ocho hombres.

De anónimo historial, poco o casi nada podemos contar relevante durante su vida activa, permaneciendo en las listas de buques de la Armada durante casi medio siglo, hasta su baja en el año 1967, luego de ostentar en su casco desde 1941 el nombre de *RP-27*.

También tenemos constancia, gracias a la crónica de Quintana sobre la Marina de guerra española en África y, por qué no decirlo, a mi examen meticuloso en el Diario Oficial del Ministerio de Marina del año 1909, de la existencia de otro remolcador, adscrito al arsenal de La Carraca y que llevaba por nombre el de *Arlanza*.

Si bien desconocemos por completo alguna de sus características técnicas, sí podemos contar un servicio menor de la pequeña unidad en aguas africanas.

Corría el año de 1911. La rebelión en Marruecos contra el sultán que motivó la intervención francesa hizo que, en previsión de lo que pudiera ocurrir en los territorios de nuestra jurisdicción, se enviaran fuerzas del segundo regimiento de Ferrol a la zona, fuerzas éstas que se dividieron en dos batallones, integrados por 200 hombres el primero y 100 el segundo, saliendo de aquel puerto a bordo del trasatlántico *Cataluña* de la Compañía Trasatlántica, arribando en La Carraca el 18 de abril, donde una parte de los efectivos fueron reembarcados en el auxiliar *Número 6*, propiedad de la citada compañía, y otra pasó a embarcarse en el remolcador, desembarcando ambos buques la fuerza aquella misma noche en la Avanzadilla.

## El quinteto de 1921

Aunque el gran peso de una nos haga caer en el olvido de la otra, dos fueron en realidad las razones por las que se compraron con carácter de urgencia en el extranjero estos buques.

Es obvio que la primera viene determinada por la urgente necesidad de alistar unidades con el objetivo de no disminuir el servicio de bloqueo en la costa de Marruecos, en tanto llegaba el material apropiado —guardacostas de los tipos *Uad* y *Alcázar*—, encargado en el futuro de cumplir adecuadamente este servicio. Así, el Real Decreto de 31 de agosto de 1921 autorizaba la adquisición de remolcadores sin formalidades de subasta o concurso, pudiendo ser contratados directamente por la administración con cargo al crédito de dos millones de pesetas correspondientes a la asignación que existía dentro del capítulo I del presupuesto urgente destinado a la llamada «Acción en Marruecos». La otra razón, no menos importante, era la imperiosa necesidad de reemplazar a los escasos escampavías que todavía quedaban por aquellas fechas en servicio, y que realizaban, entre otras, las labores propias de los remolcadores.

La Comisión de Marina en Europa comenzó a trabajar a toda prisa desde su sede en Londres con el fin de realizar las oportunas gestiones para la compra de varias unidades de este tipo, adquiriendo finalmente cinco buques de estas características.

Una vez llegados a España se les acondicionó convenientemente para su empleo en Marruecos, dotándoseles de veteranas piezas Nordenfelt de 57 mm procedentes del cañonero *Marqués de Molins*, que se encontraba en situación de desarme.

Nos ocuparemos primero de los *Ferrolano*, *Gaditano* y *Cartagenero*, al ser los tres idénticos, tanto en origen de su construcción como en características.

Construidos en 1918-19 en Lytham (Inglaterra) por la firma The Lytham Shipbuilding and Engineering Co. Ltd., no llegaron a participar activamente en la primera guerra mundial. Precisamente al finalizar ésta, la Disposal and Liquidation Commission británica vendió los buques el 5 de octubre de 1921 a la firma Chrichton, Thompson & Co. Ltd., establecida en Londres, que a su vez los revendió a nuestro país en contrato legalizado en el Consulado General de España el 12 de noviembre siguiente.

De esta manera los llamados en principio *H.S.78*, *H.S.80* y *H.S.82* pasan a ser conocidos en nuestra Marina como *Ferrolano*, *Gaditano* y *Cartagenero*, respectivamente.

El *Gaditano* llegó a España ese mismo mes de diciembre, mientras que los *Ferrolano* y *Cartagenero* demoraron su llegada hasta enero del año siguiente.

De casco de acero, sus modestas dimensiones eran las siguientes: 25,46 metros de eslora, 6,55 de manga y 3,50 de puntal. Desplazaban unas 300 tonela-

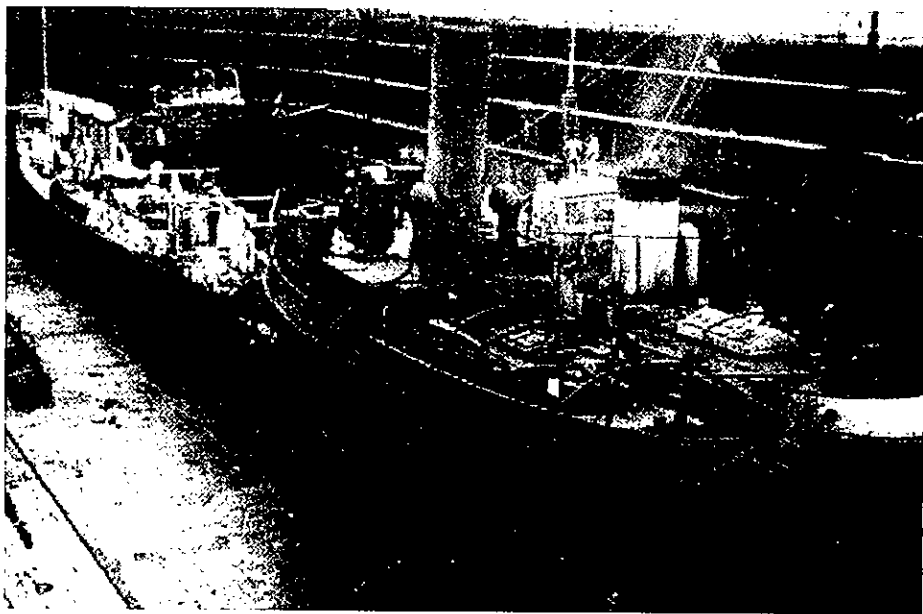
das y estaban propulsados por una sola hélice, desarrollando una potencia máxima de 430 CV. La dotación se completaba con 18 hombres.

Los tres, como ya señalamos, fueron enviados a Marruecos, permaneciendo en aquellas aguas hasta bien entrado el año 1922. El *Ferrolano* pronto se distingue, junto con los torpederos *Número 14* y *Número 20*, el cazatorpedero *Bustamante* y el falucho *Faraón*, consiguiendo realizar una eficaz protección de los convoyes que se dirigían a apoyar a los peñones de Vélez de la Gomera y de Alhucemas. Por abril llega a Ferrol, donde pasa a realizar las funciones propias de su clase dentro del arsenal, para años más tarde, concretamente en 1929, incluirlo en la escuadrilla afecta al Polígono de Tiro Naval Janer, formada ésta por el cazatorpedero *Villaamil*, el torpedero *Número 3* y el guardacostas *Uad Martín*.

El *Gaditano*, después de su experiencia africana, pasa en agosto al arsenal de La Carraca.

Del *Cartagenero* sabemos que, tras pertenecer a las fuerzas navales que nuestra Marina tenía en el norte de África junto al *Gaditano*, fue el que más tiempo permaneció en este destino, hasta que en 1935 se le envía a la Escuela de Tiro de Marín.

El *Cíclope* fue el cuarto buque llegado a España por esta misma circunstancia. Construido en 1919 por la firma Ferguson Bros Ltd. en su astillero de Port Glasgow, antes de llegar a nuestra Marina sirvió por un breve espacio de



El *Cartagenero* en dique seco. (Foto: Instituto de Historia y Cultura Naval).

tiempo en la Marina británica, donde ostentaba el nombre de St. Clement. De casco de acero, sus dimensiones eran las siguientes: 43,50 metros de eslora, 8,85 de manga y 4,50 de calado. De 1.200 CV de potencia, su dotación la componían 36 hombres, siendo artillado con un cañón Skoda de 7 cm.

El contrato de compraventa entre la Armada y la firma Chrichton, Thompson & Co. se firmó el 29 de octubre de 1921, fijándose el importe del mismo en 22.000 libras. El buque se encontraba en el puerto de Portland, donde se entregó formalmente a nuestra Marina, dándosele de alta a comienzos del mes de diciembre siguiente. Antes de llegar a España, se le ordenó dirigirse a Brest para recoger una lancha gasolinera que dejó con anterioridad en ese puerto el transporte *Contramaestre Casado*, debiendo llevarla a Cádiz. Como sus hermanos, recién llegado a España en 1922, desarrolló un breve periplo africano.

Quizá debido a ser en aquella época el mayor remolcador que existía en la Armada —superaba las 800 toneladas de desplazamiento— se le equiparó el 21 de noviembre de 1923 como cañonero de 2.ª clase, cosa hasta cierto punto lógica, debido a que, como hemos visto en los casos anteriores, desempeñaba por aquella época más dicha labor que la propia de esta clase de barcos.

En julio de 1924 se envió al *Cíclope* a Marsella con el fin de remolcar a la grúa flotante *Atlas*, de 45 t, adquirida en mayo por nuestra Marina, y que debiera haber facilitado la recuperación del *España*, que se encontraba desde el 26 de agosto del año anterior embarrancado en el cabo de Tres Forcas, junto a Melilla. Aunque fue del todo imposible su salvamento, al menos la grúa desembarcó las planchas de blindaje del acorazado antes de se partiera finalmente en dos.

También participó activamente en las operaciones del desembarco de Alhucemas, en septiembre de 1925. Digno es de mencionar el transporte desde Cádiz hasta cala Quemada de una caldera de 50 toneladas destinada a habilitar una planta destiladora allí instalada, y que era fundamental para asegurar las necesidades de agua potable de las fuerzas desembarcadas. Más adelante, el *Cíclope* tuvo el cometido, ayudado por dos barcasas *K*, de evacuar las bajas sufridas durante el desarrollo de la operación.

Otra destacada comisión fue la que realizó en noviembre de 1929, cuando llevó a Cartagena el submarino ideado por Isaac Peral, que permanecía arrumbado hasta ese momento en el arsenal de La Carraca, y que finalmente fue sacado de su olvido, quedando expuesto como monumento frente al edificio de la Base y Escuela de Submarinos.

También en 1930 cambia su destino al departamento de Cádiz, para volver a depender de las Fuerzas Navales del Norte de África en 1935.

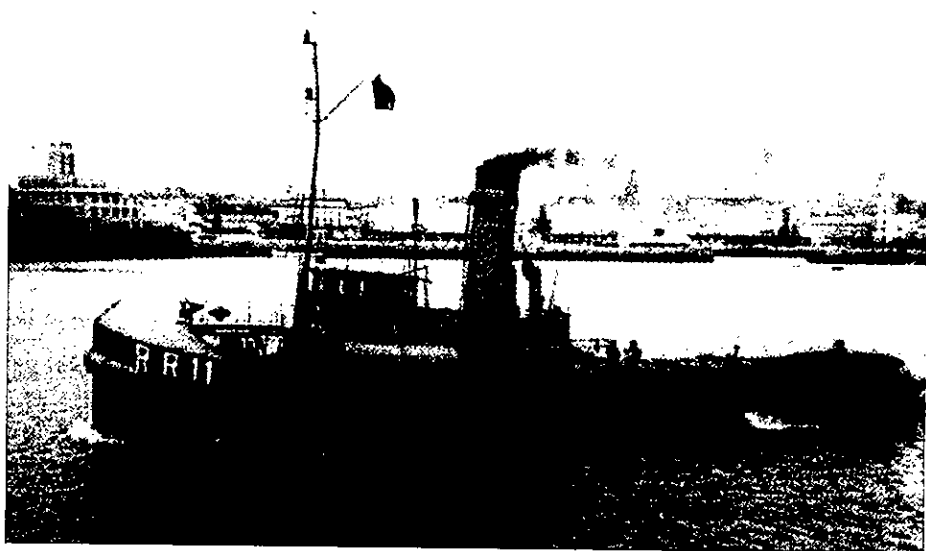
El último de origen foráneo fue el *Galicia*. Muy común ha sido el error de atribuir a este remolcador una procedencia inglesa, cuando en realidad fue construido en Holanda; la razón es bien sencilla, pues también como los anteriores fue adquirido por la Comisión de Marina española en Europa, radicada

en Londres, pero aunque las gestiones administrativas partieron de esta ciudad el buque se adquirió por 9.000 libras en el puerto de Rotterdam, donde se encontraba ostentando su primigenio nombre de *Z.A.R.I.* El contrato fue presidido por el coronel de Ingenieros Carlos Preysler, para ser levantada el acta de recepción en Ferrol el 18 de febrero de 1922.

Salido de los astilleros N.V. van der Kuy & van der Ree's Machinefabrick Scheepswerf, Rotterdam, tenía 30,65 metros de eslora, 6,40 de manga y 3,35 de calado. Era de casco de acero, desarrollando 550 CV de potencia, desplazaba unas 350 toneladas con una velocidad máxima de 10 nudos. Iba armado con un cañón Nordenfelt de 57 mm y su dotación estaba compuesta por 18 hombres.

Al llegar a España ostentaba la denominación provisional de *R-5*, para adoptar oficialmente el nombre de *Galicia* por Real Orden de 1 de marzo de 1922. Como dato curioso, recordemos que antes se pensó en llamarle *Mahonés*, desestimándose este nombre a última hora por motivos que desconocemos.

Tras su breve experiencia africana, el 22 de julio se le afecta al Polígono de Tiro de Marín, debiendo entonces desmontar su artillería; es precisamente durante este periodo cuando fue protagonista de un curioso accidente ocurrido el 22 de enero de 1923, mientras remolcaba desde Ferrol dos gabarras destina-



El *Galicia*, en una foto tomada posteriormente al año 1941, ostentando su nueva denominación.  
(Foto: Instituto de Historia y Cultura Naval).

das a constituir depósitos flotantes de carbón de aquella base. Sorprendido por un temporal a la altura de Corcubión, perdió el remolque de las mismas, dándose la especial circunstancia de que en su interior transportaba unas 200 minas Vickers, que aparecieron después diseminadas en diversos lugares de la costa, siendo inmediatamente recuperadas en los días siguientes a los hechos.

## El Tren Naval de 1923

Aunque más adelante entraremos a fondo en lo que ahora conocemos como «Lista de Unidades del Tren Naval», bastantes años antes de su creación, nos hemos encontrado con varias relaciones parciales, enviadas por las distintas dependencias, fechadas en 1923, en las que al menos se intentaba indicar por departamentos los buques que en aquel momento lo integraban. Recordemos que estas unidades menores no se incluían en las listas de buques que figuraban en los anuales estados generales de la Armada, siendo imposible saber con certeza el número de unidades existentes.

Por Real Orden de 12 de diciembre de 1923 se pidió a los capitanes generales de los tres departamentos que remitiesen con urgencia al Estado Mayor Central del Ministerio la relación de los remolcadores, lanchas, barcas, aljibes y demás elementos flotantes auxiliares, incluyéndose a los que estuvieran tanto en los arsenales como en las bases navales afectas a su jurisdicción.

De las respuestas recibidas, hemos compuesto la siguiente relación donde, lamentablemente, se echan en falta las embarcaciones afectas al arsenal de La Carraca:

- Ferrol: remolcadores *Antelo*, *Ferrolano* y *Pasajes*. Lanchas de vapor *Toralla*, *Sálvora*, *Fradera* y *Orión*. Aljibes *B* y *D*. Barcaza *K-1*.
- Bases navales de Vigo, Marín y Arosa: remolcador *Teis*. Lanchas de vapor *Aldán*, *Vigo* y *Victoria*.
- Cartagena: remolcadores *Cartagenero* y números *1*, *2* y *3*. Aljibes *Eulalia* (Número *1*), *Pilar* (Número *2*) y los números *3*, *4* y *5*. Estación Torpedista: pontón (antiguo crucero) *Isabel II*.
- Estación Torpedista de Mahón: faluchos *San Armengol*, *Weiler* y *Bienvenida*.

Poco podemos aportar para un mayor conocimiento de estas unidades; de hecho, de alguna lo único que hemos conseguido es una fotografía y poco más, sin embargo de otras sí que hemos encontrado algo más de información, como es el caso de las que nos ocupan seguidamente:

El remolcador *Teis* prestó servicios en la Base de Ríos para, años más tarde, pasar a Marín, siendo reparada su caldera en el año 1926. Sabemos que



sobrevivió a la guerra civil, y que en el año 1941 se la rebautizó como *RL-47*, estando basada en el arsenal de Ferrol. Años más tarde, la única referencia que hemos podido encontrar referente a esta lancha, es una orden fechada el 24 de mayo de 1955 por la que se sacaba a concurso público la adjudicación de obras para la construcción de un nuevo casco, pero desconocemos si dicha licitación fue finalmente adjudicada o quedó desierta, precipitando su baja oficial algún tiempo más tarde.

La lancha de vapor *Aldán* fue construida en los astilleros de Pasajes. De casco de madera, sus dimensiones eran 15 metros de eslora por 3,20 de manga y 1,50 de puntal. Podía alcanzar una velocidad de 7,85 nudos gracias a su máquina de 20 caballos de potencia, que movía una hélice de cuatro palas de bronce. Su capacidad de carboneras llegaba a las cuatro toneladas, y su dotación estaba integrada por seis hombres.

De las lanchas remolcadoras *Auto números 1, 2 y 3* sabemos que eran de casco de madera, variando en algo las dimensiones de la primera respecto a sus dos compañeras: tenía la *Número 1* 12,30 metros de eslora, 3 de manga y 1,10 de puntal, y las dos restantes, 12,80 metros de eslora, 2,84 de manga y 1,62 de puntal. Todas ellas sobrevivieron a nuestra contienda civil, cambiando también su denominación en 1941, rebautizándose como *RL-41, RL-42 y RL-43*, respectivamente. Las órdenes de 6 de mayo de 1960 —en el caso de la *RL-41*— y de 29 de noviembre de 1961 —en el caso de las *RL-42 y RL-43*— las dieron definitivamente de baja en la Armada.



La lancha remolcadora *Teis*. (Foto: Instituto de Historia y Cultura Naval).

## Los enigmáticos remolcadores de La Carraca y la serie de seis construida por Corcho Hijos

Otros remolcadores prácticamente desconocidos son los que se construyeron por aquellos años —probablemente autorizados en el año 1921— en el arsenal de La Carraca. En un informe que hemos encontrado fechado en 1929 se trata de ellos, detallándose su estado de construcción; sólo uno había sido botado, tres se encontraban en grada y dos en proyecto. Estos dos últimos creemos que nunca se llegaron a construir.

El citado informe señalaba defectos graves de diseño, detectados en el único remolcador botado y que afectaban principalmente a su estabilidad, debido a su escasa manga y excesiva potencia (800 caballos). Bautizados como *R-1*, *R-2*, *R-3* y *R-4*, suponemos que el primero de ellos nunca llegó a prestar servicio en la Armada, subsanándose con éxito en el resto los graves defectos citados, ya que prestaron dilatados servicios en nuestra Marina. Sus dimensiones eran de 37,80 metros de eslora, 8,38 de manga y 3,05 de calado.

Señalar únicamente que en los estados generales de la Armada de aquellos años aparecen una serie de seis remolcadores numerados correlativamente del 1 al 6 que, sospechamos que deben corresponder a éstos

También nos ha sorprendido encontrar a lo largo de nuestras investigaciones referencias de otros seis remolcadores de puerto construidos para la Armada a finales de los años 20, ya que desconocíamos totalmente su existencia. Desgraciadamente, pocos datos podemos aportar sobre ellos. Realizados para dotar al arsenal de Ferrol por la sociedad santanderina Corcho Hijos (antes denominada Astilleros de San Martín) en 1927, se les asignaron los números de construcción del 25 al 30. Al parecer su entrega se dilató varios años por causas que desconocemos, llegando a prestar sus servicios en nuestra Marina. Gracias a una foto que hemos podido encontrar de ellos, podemos tener una idea general de sus dimensiones, que delatan su escasa entidad naval.

## Los seis remolcadores del concurso de 1933

Pero la carencia de remolcadores no quedó del todo cubierta con los anteriormente descritos, se necesitaban más unidades de tipo medio con los que cubrir debidamente las labores de puerto. Un decreto de 6 de junio de 1933 autorizó al ministro de Marina a contratar por medio de concurso la adquisición de seis remolcadores de 100 toneladas, además de dos buques aljibes, seis barcasas petroleras y un gánguil, demostrando así el déficit que de estas unidades auxiliares existía en aquel momento.

La construcción nacional de los mismos estuvo en gran parte determinada por la «discriminación positiva», que se aplicaba con el fin de proteger la industria nacional de aquel tiempo; ésta consistía en admitir la concurrencia

extranjera sólo en segunda convocatoria de concurso y, aun en ésta se daba siempre preferencia a la sociedad española si no superaba el 10 por 100 de la proposición más módica extranjera.

Dura fue la competencia entre los constructores navales españoles, acudiendo a la llamada la Sociedad Española de Construcción Naval, la Constructora Guipuzcoana, la Sociedad Hijos de J. Barreras, S. A., y la Unión Naval de Levante.

Su propuesta más elaborada, junto con el compromiso de entregar los mismos completamente pertrechados por un importe total de 2.575.479 pesetas, dieron como ganadora del concurso a la Unión Naval de Levante, sociedad constituida el 11 de abril de 1924, siendo su director general, desde mayo de 1930, Manuel Soto Redondo, que firmó en representación de su empresa la escritura del contrato, formalizado en Madrid el 19 de septiembre de 1933.

Construidos en el astillero que la empresa poseía en Valencia, sus dimensiones eran las siguientes: 24 m de eslora, 5 de manga, 2,60 de puntal y 2,24 de calado. Desplazaban algo más de lo esperado, 154 toneladas a plena carga. El aparato propulsor se componía de una máquina de vapor de triple expansión que desarrollaba una potencia de 280 CV, alcanzando una velocidad de casi 10 nudos sin remolque y cinco con él. Diez hombres debían completar su dotación.

Entregados en mayo de 1935, los *R-11* y *R-12* fueron destinados al arsenal de Cartagena; los *R-13* y *R-14* pasaron a Mahón, en tanto que los *R-15* y *R-16* quedaron afectos al arsenal de Ferrol.



# EL BUQUE DE SALVAMENTO DE SUBMARINOS *KANGURO*

Juan Luis COELLO LILLO  
Círculo Naval Español



NO de los buques más desconocidos de la Armada española durante el recién finalizado siglo xx fue, sin duda, el buque de salvamento de submarinos *Kanguro*, que a su insólito y peculiar aspecto unía una no menos sorprendente denominación y ortografía. Unidad de discreta vida marinera, en las líneas que siguen no nos ha guiado otro propósito que el de acercarlo al lector interesado en la historia y vicisitudes de nuestros buques.

## Encargo de un buque de salvamento a un astillero de Holanda

En primer lugar, debemos tener en cuenta que el artículo adicional de la Ley Miranda de 17 de febrero de 1915, que dio origen a la adquisición de los cuatro primeros submarinos de la Armada, autorizaba también al Ministerio de Marina la adquisición por gestión directa de un buque especial de salvamento para submarinos, tipo de unidad cuya necesidad se consideraba por entonces como prioritaria, pues no en vano los primeros años de la existencia del submarino como buque de guerra estuvieron plagados de accidentes, muchos de ellos con un trágico balance de pérdida de vidas.

Pocos días después, el 10 de marzo, se recibía en Madrid una oferta de una firma holandesa especializada en la construcción de dragas y maquinarias especiales, de amplia experiencia y contrastada garantía técnica, la Werf Conrad, de Haarlem (Holanda). La propuesta incluía la especificación de un buque de salvamento para submarinos de hasta 650 toneladas y un borrador de contrato. Al tiempo que se pedía a la casa holandesa que ampliara la información sobre el buque, el Ministerio de Marina se dirigió a la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) invitándola a presentar proposiciones y planos de buques de este tipo, respondiendo aquella el 20 de abril con el envío de dos proyectos: uno de Armstrong (el llamado «diseño 741») y otro de Vickers («diseño 653»). El primero era una embarcación de doble casco del tipo conocido comercialmente como *Kanguro* —denominación debida al buque de este tipo construido en Francia para la Marina del Perú, el llamado *Kanguroo* (con doble «o»)—, mientras que el segundo levantaba un peso de tan sólo 450 toneladas, cuando los planes de la Armada contemplaban para entonces el



Buque de salvamento *Kanguro*. (Foto: Casau, colección J. L. Coello Lillo).

levantamiento de submarinos de 650 a 700 toneladas. Además, las informaciones sobre ambos proyectos eran bastante escuetas y no se adelantaba nada sobre precios, ya que los socios británicos de la SECN preferían que el Ministerio de Marina explicitase el tipo de buque de salvamento que deseaba, para ajustar así el proyecto a lo pedido.

Pero esta aparente parsimonia de la SECN, en un tema prioritario en ese momento para el Ministerio de Marina, iba a ser aprovechada por la Werf Conrad, cuyo proyecto había recibido entretanto los informes favorables de los organismos técnicos de la Armada, a lo que había que añadir la condición de neutral de Holanda, alcanzándose en junio de 1915 un acuerdo para la construcción del buque de salvamento ofertado, cuyo precio quedó fijado en 79.000 libras esterlinas, equivalentes a 1.990.800 pesetas al tipo de cambio entonces vigente. El contrato se firmó el 21 de julio siguiente, debiendo presentarse el buque a realizar sus pruebas en un puerto holandés a los doce meses, con entrega definitiva en un puerto español. Al mismo tiempo se contrató una pequeña draga, que sería entregada en febrero de 1916.

### **Problemas para su entrega: el pleito con la Werf Conrad**

El acopio de materiales se llevó a cabo con toda la celeridad que permitían las circunstancias —recordemos que Europa se desangraba entonces en plena Gran Guerra—, poniéndose la quilla del buque poco después como obra número 486 del astillero y cayendo al agua el 28 de julio de 1916, con algún retraso sobre las fechas previstas, lo que comenzó a provocar problemas entre

el astillero y la comisión inspectora española. Pero éstos no habían hecho sino empezar, pues para entonces, y dada la situación de guerra en que se encontraban las costas holandesas, para la realización de las pruebas de mar era necesario contar con la autorización del gobierno holandés, que pudo conseguirse en octubre gracias a las gestiones de nuestro Ministerio de Estado.

Dichas pruebas debían llevarse a cabo en la rada de Nieuwdiep, pero pronto surgió un nuevo problema, el de la obtención del carbón necesario, que no fue posible solventar antes de julio de 1917, cuando el gobierno holandés suspendió el aprovisionamiento de carbón a todos los barcos extranjeros ante la gran escasez de dicho combustible en los Países Bajos. Nuestro buque de salvamento se quedaría por tanto sin poder realizar sus pruebas en tanto durase el conflicto bélico, y ello pese a los intentos de la parte española para situar en Holanda en barcos neutrales unas 600 toneladas de carbón que permitieran realizar las pruebas de recepción del buque y su navegación hasta nuestro país.

A este retraso motivado por las citadas causas de fuerza mayor se vino a añadir otra no menos importante, como fue la actitud de la Werf Conrad respecto al cumplimiento de las cláusulas del contrato, al alegar un notable encarecimiento de los costes de los materiales y mano de obra a causa del conflicto bélico, al que debían añadirse los gastos derivados de su conservación, seguros, intereses, etcétera, fijando el coste definitivo del buque al término del conflicto en cerca de 4.200.000 pesetas, como vemos más del doble del precio contratado en 1915, habiendo abonado la Armada hasta entonces al astillero en diversos plazos un total de 1.200.000 pesetas.

El Ministerio de Marina desestimó las reclamaciones de la Werf Conrad, al considerarlas exageradas y no ajustadas a los términos del contrato, y una vez resuelto el tema del suministro de carbón y conseguida nuevamente el 11 de marzo de 1919 la autorización del gobierno holandés para verificar las pruebas de la nave, se decidió en el siguiente mes de mayo el envío a Holanda de una comisión encargada de llevar a cabo dichas pruebas y recepcionar definitivamente el buque, comisión presidida por el capitán de corbeta Tomás de Sostoa Martínez, nombrado comandante del mismo. Pero la comisión española no pudo realizar su misión, y regresó a finales del mes de julio, tras negarse la firma holandesa a llevar a cabo las pruebas en tanto no se resolviesen las reclamaciones al contrato hechas al Ministerio de Marina, llegando a amenazar con la rescisión unilateral del mismo y la puesta en venta del buque al mejor postor.

El conflicto se prolongaría aún durante bastantes meses, y obligó a la intervención de los Ministerios de Estado de las dos naciones implicadas, llegando a cuestionarse por parte de la Armada la conveniencia de hacerse con el buque de salvamento, sobre todo tras la llegada de la paz y el hecho de que marinas como las británica y francesa no hubieran adquirido este tipo de buque. Pero, finalmente, se decidió acceder a la mayoría de las condiciones de la Werf

Conrad y evitar un largo, costoso e incierto procedimiento judicial ante un tribunal extranjero, llegando a un acuerdo con el astillero holandés en el verano de 1920 y nombrándose el 2 de septiembre una comisión de la Marina para la recepción definitiva del buque, presidida por el propio jefe del Arma Submarina, capitán de corbeta Mateo García de los Reyes, y recayendo su mando en el de su mismo empleo Francisco Martínez Doménech.

Por fin el polémico buque, terminado desde julio de 1917 y conocido por parte española con la denominación genérica de tipo *Kanguro* —con «k», por el motivo antes señalado—, pudo realizar las preceptivas pruebas de mar, saliendo de Amsterdam el 18 de noviembre de 1920 convoyado por el transporte *Almirante Lobo* y llegando a Ferrol el día 24 tras haber encontrado tiempo duro, lo que obligó a un intenso trabajo de navegación, teniendo diversas averías de poca consideración. Una vez reparadas, salió de Ferrol nuevamente en conserva con el *Almirante Lobo* con rumbo al Arsenal de La Carraca el 4 de diciembre, a donde llegó el día 8 para continuar seguidamente viaje a Cartagena, su base prevista, donde recalaría a mediados de mes.

Allí se incorporó a la recién denominada (21 diciembre) División de Instrucción de Submarinos, y quedó en tercera situación desde el 15 de enero de 1921, siendo bautizado el siguiente día 26 precisamente con el nombre de *Kanguro*, convirtiendo así en oficial la denominación con que venía siendo conocido por nuestros marinos desde que se contrató su construcción.

## El primer catamarán de la Armada (1)

En esencia, el *Kanguro* era una poderosa grúa flotante, capaz de levantar un submarino de 650 toneladas desde una profundidad de unos 40 metros hasta seis sobre el nivel del mar, dejándolo luego depositado sobre dos calzos situados entre los dos cascos que constituían la nave, que estaba conformada por tanto a modo de un gran catamarán. Dichos cascos estaban separados entre sí ocho metros, yendo unidos sólidamente a proa y popa —es decir, por su castillo y toldilla—, así como en su parte central por un gran castillete que albergaba los mecanismos de elevación de pesos, constituyendo la principal característica distintiva del buque y confiriendo a éste su peculiar aspecto.

Sobre dicho castillete se emplazaba el puente de mando, además de la caseta de control de los cuatro aparejos de elevación, con una capacidad unitaria de unas 165 toneladas, accionados por motores eléctricos cuyos cables

---

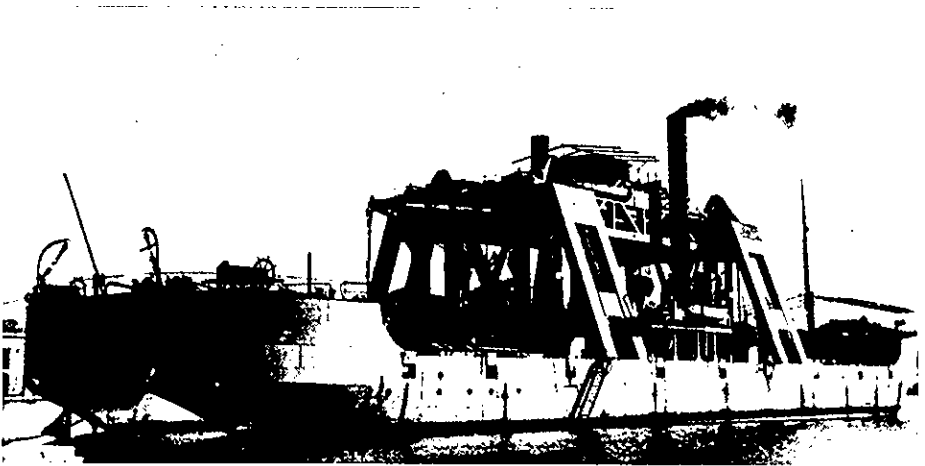
(1) Una detallada descripción del *Kanguro* la puede encontrar el lector en el artículo del entonces capitán de fragata y jefe del Arma Submarina Mateo García de los Reyes, «El nuevo buque de salvamento de submarinos», en REVISTA GENERAL DE MARINA, abril de 1921, pp. 435-446.

eran asegurados al submarino a rescatar por los buzos, una vez situado el buque de salvamento sobre él. Estos mecanismos se complementaban con cinco grúas, cuatro de ellas horizontales y situadas en los extremos del castillete, con capacidad para cinco toneladas, más una quinta eléctrica situada en la parte superior del castillete y con movimiento en sentido longitudinal, destinada a extraer pesos del submarino, una vez colocado éste a flote sobre los calzos. Estos últimos, de formas adecuadas al casco de un submarino, podían desplazarse a lo largo del hueco central del *Kanguro* hasta quedar asegurados en los lugares convenientes. Para las prácticas de salvamento se adquirió también un casco de plancha de hierro, de la longitud y diámetro de un submarino y que podía llenarse de agua para obtener el peso que se deseara, hasta un máximo de 700 toneladas.

En cuanto a la maquinaria propulsora, con un peso total de 223 toneladas, se repartía por igual entre ambos cascos, consistiendo en cada uno de ellos en una máquina alternativa vertical de triple expansión de unos 630 caballos indicados de potencia máxima, alimentada de vapor por una caldera cilíndrica de tres hornos y accionando su hélice correspondiente.

El buque disponía de los oportunos pañoles, alojamientos y talleres para emprender reparaciones limitadas, lo que le confería cierta capacidad para actuar como nodriza de una pequeña agrupación de submarinos, siendo utilizado varias veces como tal durante sus primeros años de servicio.

El principal defecto del *Kanguro* para el desempeño de su función de salvamento era la carencia de un motor auxiliar de combustión interna, tipo diesel, lo que obligaba, cuando había algún submarino navegando, a tener permanentemente encendida y en presión una de las dos calderas principales, con un elevado consumo de combustible y desgaste del material; en caso



Buque de salvamento *Kanguro*. (Foto: colección J. L. Cocello Lillo).



contrario, si los servicios del buque resultaban necesarios, no se podría contar con él en unas diez a doce horas, tiempo necesario para encender y levantar presión. Por lo que sabemos, no llegó a instalarse ningún motor diesel, manteniendo siempre el *Kanguro* esta importante limitación, así como su escasa velocidad, inferior a los 10 nudos.

Las características principales del buque de salvamento eran las siguientes: desplazamiento: 2.480 t normal, 2.750 a plena carga; dimensiones: eslora 92 m máxima, 84 m entre perpendiculares; manga 20 m; puntal 5,79 m; calados 3,50 m normal y 4,20 m con un submarino a bordo; separación entre cascos: 8 m; maquinaria: 2 máquinas alternativas verticales de triple expansión de 630 caballos indicados de potencia máxima cada una, 2 calderas cilíndricas de tres hornos (presión de trabajo 13,4 kg/cm<sup>2</sup>), 2 ejes, 1.260 hp; velocidad: 9,57 nudos máxima en pruebas, 8,7 máxima con un submarino a bordo, 7,2 económica; combustible (carbón): 150 t normal, 200 máximo; autonomía: 1.266 millas a toda fuerza y 2.448 a velocidad económica; armamento: 4 cañones Nordenfelt de 42 mm (montados a finales de 1921); planta eléctrica: 2 grupos electrógenos de 200 kW cada uno; dotación: 97 (a su entrada en servicio en 1921).

### Actividades del *Kanguro*. De la paz a la Guerra Civil

El *Kanguro* fue un buque de tranquila vida marinera, siendo de reseñar durante sus primeros años de servicio su presencia en el primer ejercicio aeronaval de la Armada, celebrado en Barcelona el 18 de septiembre de 1921, así como el viaje llevado a cabo a las islas Canarias en 1922, seguido a finales de ese mismo año de un periplo por diversos puertos del Mediterráneo donde tuvo ocasión de exhibir sus novedosos equipos de salvamento. Pero, sobre todo, hay que destacar su participación en los trabajos de salvamento del acorazado *España*, varado en el cabo Tres Forcas el 26 de agosto de 1923, haciéndose cargo durante 1924 del rescate y transporte hasta Cartagena de la artillería del desgraciado buque, muy especialmente de los grandes y pesados cañones Vickers Armstrong de 305 mm y 50 calibres que constituían su armamento principal.

Con la entrada en servicio de los submarinos de la clase C, a finales de los años veinte, el *Kanguro* comenzó a mostrar sus limitaciones, llevando desde entonces una vida anodina en su base de Cartagena, con escasas navegaciones.

El inicio de la Guerra Civil en julio de 1936 sorprendió al *Kanguro* fondeado en El Espalmador, adonde había sido remolcado tras declararse el «estado de guerra» en Cartagena durante la reciente huelga de gas y agua en aquella ciudad, con la misión de reforzar el destacamento de Infantería de Marina encargado de la vigilancia del polvorín ubicado en dicho lugar. El buque de

salvamento se encontraba en la llamada segunda situación, con dotación reducida, desde el pasado día 1 de abril, encontrándose compuesta su oficialidad a mediados del mes de julio por: comandante, capitán de corbeta Cayetano Rivera Almagro; segundo comandante, teniente de navío Alfredo Oliva Llamusi; alféreces de navío Óscar Scharfhausen Kebbon, Gregorio Gómez Meroño y Agustín Albarracín, y teniente de Intendencia Dictinio del Castillo Elejabeitia, habilitado del buque. Su último jefe de máquinas, capitán maquinista Manuel Cerdido Aneiros, había desembarcado en el mes de junio anterior, no habiendo tampoco destinado ningún oficial médico a bordo.

El día 20 de julio por la mañana, el *Kanguro* recibió un radio del destructor *Almirante Valdés* previniendo a la dotación contra sus oficiales, que fue entregado a su comandante por el cabo radio de servicio. Poco después, un remolcador con marinería armada procedente del Arsenal se atracó al buque de salvamento, comunicando a la dotación su intención de detener al mando; la dotación del *Kanguro* permaneció al margen del asunto, sin ponerse de su lado ni en contra. El comandante y los oficiales fueron detenidos y conducidos a la Comandancia General del Arsenal donde, después de ser cacheados y permanecer allí unas horas, se les facilitó ropa de paisano, mandándoles el comandante del Arsenal, contralmirante Camilo Molins Carreras, irse a sus casas. En cuanto al buque, de nulo valor militar, quedaría por tanto del lado del Gobierno del Frente Popular, figurando durante todo el conflicto en las filas de la Marina republicana.

Son muy escasas las noticias que se tienen del *Kanguro* a lo largo de la contienda civil, permaneciendo siempre en Cartagena. A finales de 1936 se encontraba mandado por el segundo maquinista Tomás Díaz Martínez. En 1937 se convirtió en el buque insignia de la Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cartagena, creada en dicho año, en cuyo cometido parece que continuó hasta el final del conflicto.

### **Un final inesperado: empleo de su planta propulsora en dos guardacostas**

Con la llegada de la paz, y la práctica desaparición del servicio de los submarinos de la clase *B*, el *Kanguro* se consideró como innecesario para el servicio, quedando en segunda situación desde el 1 de mayo de 1939, antesala de su baja el 20 de octubre siguiente. No obstante, ésta debió reconsiderarse poco después, pasando el buque en primera situación desde el 1 de febrero de 1940, afecto al Departamento Marítimo de Cartagena, hasta que fue nuevamente dado de baja, esta vez definitiva, el 23 de noviembre de 1943, procediéndose a su desguace en 1946.

Pero no todos los elementos del *Kanguro* iban a caer a manos del soplete. Y es que, dado su poco uso durante sus años en servicio, la planta propulsora del buque de salvamento se encontraba aún en un aceptable estado; ello, unido

a las dificultades y escaseces del momento, animó al Estado Mayor de la Armada a considerar su utilización en algún nuevo casco destinado a tareas de vigilancia, encargándose a la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares, en marzo de 1943, el estudio de algún buque en que aprovechar sus máquinas.

El resultado de dicho estudio sería el llamado proyecto n.º 42 de buque guardacostas, de junio de 1944, que en su forma definitiva n.º 42-R (R por revisado) fue aprobado por el Consejo Superior de la Armada en mayo de 1945, siendo lo más destacable que se preveía la construcción de dos unidades, utilizando en cada una de ellas la mitad de la planta propulsora del *Kanguro*, consiguiendo así un importante ahorro y una óptima utilización de los elementos de aquella.

Como es conocido, con dicha maquinaria se dotaron la pareja de guardacostas de 478 toneladas a plena carga y 11,25 nudos *Procyón* y *Pegaso*, botados en la Factoría de Cartagena de la Empresa Nacional Bazán el 27 de julio de 1948. Conocidos popularmente como «canguritos», debido a la procedencia de su planta motriz, ambos guardacostas prestaron servicio desde su entrega en febrero de 1951 hasta su baja en marzo de 1974, lo que supondría una vida total para la maquinaria del *Kanguro* de casi 54 años de servicios a la Armada. Como anécdota, debemos reseñar las diferentes condiciones evolutivas de ambos buques, al girar las hélices en sentidos contrarios.

Para terminar, nos referiremos a los poderosos aparatos elevadores del *Kanguro*, también en buen estado, que tras el desguace del buque de salvamento permanecieron en el Arsenal de Cartagena en espera de algún uso, estudiándose a partir de finales de 1950 su instalación en un buque de salvamento y nodriza de submarinos de nueva construcción, a solicitud de la Escuela de Submarinos. Aunque el proyecto llegó a estar bastante avanzado, contemplando un buque de 1.047 t a plena carga, dos motores diesel con 1.200 caballos de potencia y dimensiones de 62,20 metros de eslora total por 11 de manga, 5,60 de puntal y 2,53 de calado medio a plena carga, lo cierto es que la maquinaria elevadora del antiguo *Kanguro* se terminaría vendiendo a comienzos de 1953 a la firma madrileña Hierros y Metales, S. A., quedando suspendido, por tanto, el desarrollo del proyecto.

#### FUENTES

- Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués (Ciudad Real). Sección Buques, *Kanguro*.
- Archivo Histórico de la Flotilla de Submarinos, Cartagena.
- Diario Oficial del Ministerio de Marina (años 1919 a 1943).
- Estado General de la Armada (año 1936).

# INTERNAMIENTO DE UNIDADES DE LA FLOTA REPUBLICANA EN BURDEOS-LE PAILLAC

Manuel RUIZ SIERRA  
Coronel de Caballería (DEM)

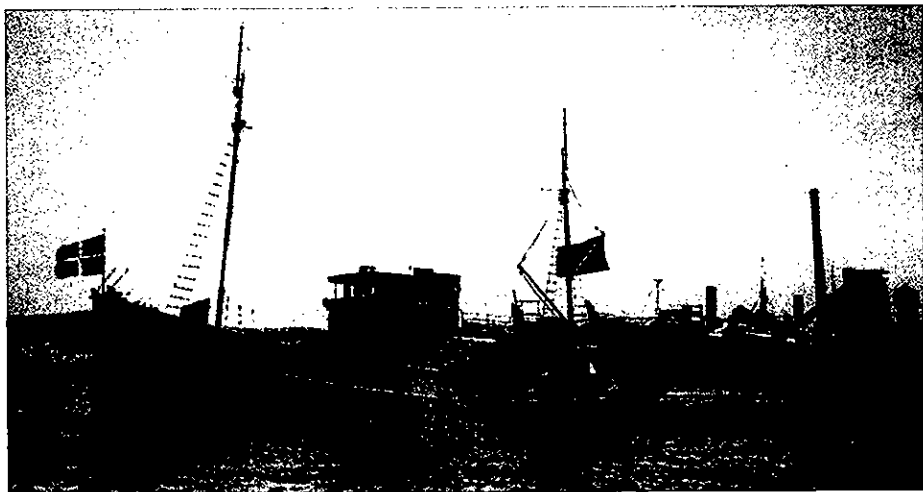


N las guerras generalizadas, bien en el ámbito nacional, continental e incluso mundial, uno de los sucesos frecuentes que se pueden producir, cuando ha existido un frente de operaciones naval, suele consistir en un «internamiento» de la Escuadra o un grupo de buques de guerra del perdedor, antes que rendirse se refugian en aguas extranjeras. En esta situación, los buques permanecen en aguas de una potencia a la cual arriban y con la que establecen ciertas condiciones que permiten a sus buques y dotaciones afrontar

«dignamente» las secuelas de la derrota, situación que termina con la devolución de los buques al vencedor e incluso, en ocasiones, con el hundimiento «voluntario» de las unidades por sus propias dotaciones. Ejemplos tenemos muchos, de los más conocidos podríamos citar el de Tolón, donde la Escuadra francesa hundió sus buques antes de que los apresasen los alemanes del III Reich, era el 27 de noviembre de 1942; el internamiento de la Escuadra alemana en Scapa Flow, a finales de 1918, hundida por sus dotaciones mientras permanecían internados.

También en nuestra guerra de 1936-1939 existieron al menos dos casos, uno bastante conocido, el internamiento de la Flota republicana en Bizerta, marzo de 1939, a consecuencia de él se recuperaron tres cruceros, ocho destructores y un submarino para la España nacional; el otro fue el internamiento de los buques, de menor categoría militar, pertenecientes a la Marina de guerra de la República y de la denominada «Marina de Euzkadi», a finales del año 1937, en Burdeos-Le Paillac. Tras la caída de Asturias, en el puerto de Gijón quedaron hundidos el destructor *Ciscar* y el submarino *C-6*; el torpedero *Número 3* rompió el bloqueo y arribó a Burdeos; otros buques llegaron, o ya habían llegado, a dicho puerto o estaban en otros.

El submarino *C-2* estaba en Brest desde septiembre de 1937; el submarino *C-4* había entrado el 29 de agosto en La Verdum; ambos submarinos sufrieron vicisitudes que no corresponden a este trabajo. A partir del día 22 de octubre, en Burdeos estuvieron internados los siguientes buques de guerra: torpedero *Número 3*; bous *Guipúzcoa*, *Vizcaya* e *Iparreko-Izarra*; rastreadores de minas *L-1*, *Mitote*, *San José* y *Justiniano*. Por Orden Ministerial de 3 de noviembre



Bou Iparreko-Izarra. (Foto: archivo P. Ajuria).

de 1937 quedaba nombrado comandante militar del conjunto de buques internados el teniente de navío comandante del torpedero *Número 3*, único oficial procedente del Cuerpo General de la Armada, al que se le concedían plenas atribuciones sobre las dotaciones, pero bajo el control del cónsul español en Burdeos José Castelló García-Trevijano, de este oficial quedaba excluido el submarino *C-4*.

Desde el momento en que entró en el puerto de Burdeos, el torpedero *Número 3* recibió unas «instrucciones» del capitán de fragata francés, capitán de puerto, por las cuales quedaba prohibido a su dotación saltar a tierra, el buque quedaba vigilado desde el muelle por la gendarmería francesa, el comandante quedaba autorizado exclusivamente a llevar a cabo las visitas «habituales», para lo cual debería llevar un «pasaporte» de la comandancia del puerto; toda comunicación con tierra quedaba *interdite* al igual que con el Estado Mayor de la Armada, salvo a través del consulado de España; quedaba el buque autorizado a reabastecerse sobre el comercio local, las posibles averías podrían repararse a bordo con apoyo de medios locales, cuando lo precisasen, bajo el control y la vigilancia de un oficial de la Marina francesa designado al efecto.

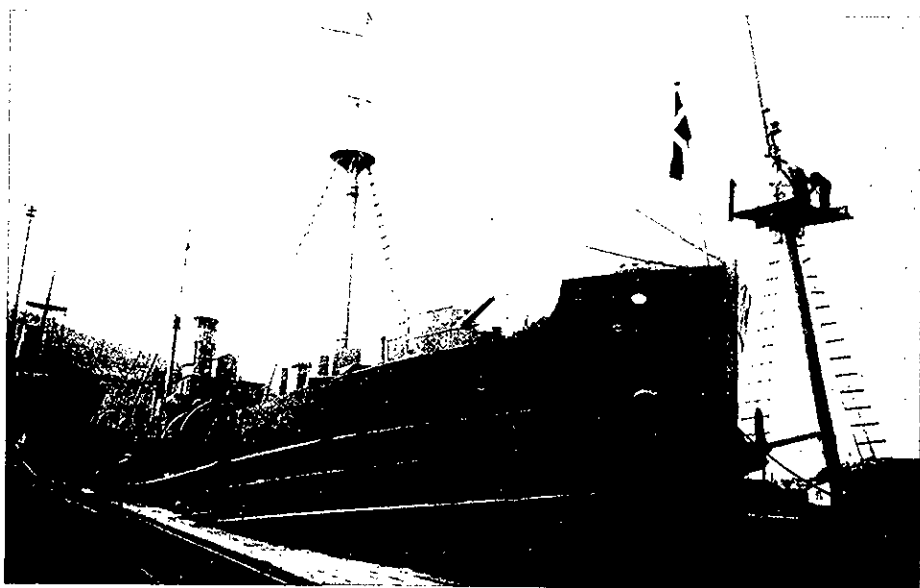
El buque debía quedar desprovisto de todo aquello que le permitiese hacerse a la mar; quedaba absolutamente prohibido el empleo de las radio-comunicaciones de a bordo, y sólo al final de «la guerre civile se ravitailler dans un port français».

La situación de los bous y rastreadores de minas, que ya estaban con anterioridad en Burdeos, era francamente deplorable; el Estado Mayor de la

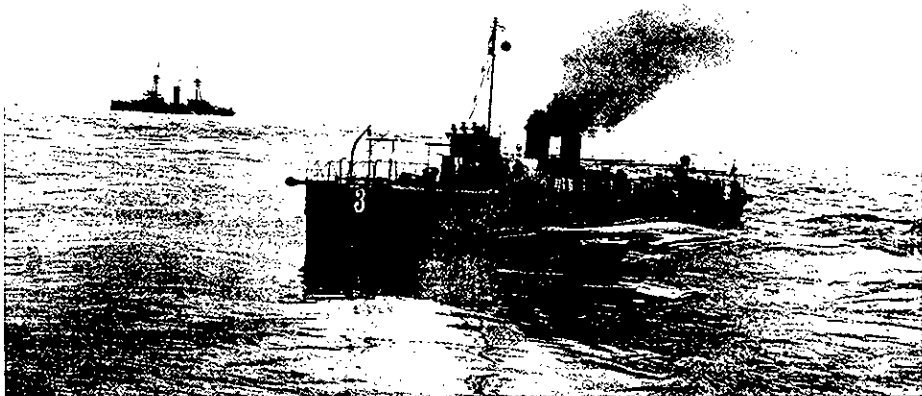
Marina republicana, conocedor de los problemas, desde el primer momento estuvo en trámites para «enajenar» dichos barcos «por ser un constante foco de gastos y jaleos» —palabras textuales del jefe de Estado Mayor de Marina, capitán de navío Velentín Fuentes, en carta personal al teniente de navío comandante del torpedero y comandante militar del resto de buques internados— y de que los hechos eran así, valga de muestra: los fondos para atender a los gastos de alimentación, por ejemplo, los abonaba el consulado, a razón de 10 francos por hombre-día (equivalentes en aquel momento a unas 20 pesetas), mientras que las reclamaciones de los buques se hacía a 7,89 francos, como estaba estipulado, lo cual sería un problema de «alcance económico»; las dotaciones no percibían sus pagas con regularidad, esto ya venía de antes del internamiento, por lo que recurrían a peticiones de anticipos que luego no sabían si podrían reintegrar; los actos de indisciplina de aquellas dotaciones, en especial de los marineros vascos, eran constantes, y un largo etcétera constituía la vida cotidiana de aquellos buques internados.

Entre los informes solicitados por el Estado Mayor de la Armada al comandante del torpedero figuró uno relativo al «funcionamiento del canal Burdeos-Mediterráneo», a través del cual se intentaban llevar las lanchas rastreadoras *L-1*, *Mitote*; bous *Justiniano* y *San José*, e incluso si fuera posible el torpedero número 3, a zona republicana mediterránea.

Aquella posibilidad quedó descartada con posterioridad por el informe solicitado; las razones son fáciles de deducir. Respecto a las dotaciones, el jefe



Bou Bizkaya. (Foto: archivo P. Ajuria).



Torpedero *Número 3*. (Foto: colección A. Anca Alamillo).

de Estado Mayor de la Armada y el comandante de las unidades planificaron el desembarco de dicho personal, dejando a bordo de cada buque «un mínimo indispensable» y de cierta confianza hasta que se resolviese la situación de manera definitiva; el primer proyecto que se hizo consistía en desembarcar las dotaciones al completo, cada una en un día establecido; pero aquella solución pronto alertó al mando de que tendría serias consecuencias; por ello, se decidió llevar a cabo la operación en «tres tandas»: la primera, sobre la base de los más indisciplinados, completándola con los más jóvenes si fuera preciso; la segunda, los tripulantes clasificados por edades, de menor a mayor, y la tercera, por aquellos que «voluntariamente» desearan volver a la España republicana. Todo esto era consecuencia de la «nueva» incorporación a puestos y destinos que el Ministerio de Defensa Nacional de la República estableciese y creyese necesario cubrir con este personal recuperado.

Podemos suponer la reacción de aquellos que consideraban que para ellos había acabado la guerra; aunque estuviesen pasando dificultades, siempre menores que las que una nueva campaña pudiera «ofrecerles». Hemos de hacer saber que por aquella disposición que hemos comentado sobre las «comunicaciones» entre mando de los buques y el Estado Mayor directas era «preciso» pasasen por manos del cónsul, ya que no hubo, pese a haberlo propuesto el teniente de navío comandante al mismo jefe de Estado Mayor de la Armada en Barcelona, un sistema de cifrado «interno», por el cual cualquier proyecto, orden o disposición era conocida por los comisarios políticos y por los más «politizados» miembros de las dotaciones antes de ser puestas en

marcha. Estas «maniobras» quedaron detectadas y corrieron a cargo del PCE y sus agentes del SIM en territorio francés, y por ellas se produjeron las vicisitudes que a continuación se relatan. Decidido el envío hacia zona republicana de las dotaciones, se fijaron las fechas para las tres tandas de «repatriados»: los días 7, 10 y 12 de noviembre de 1937. Las tandas (ver cuadros adjuntos) fueron equilibradas en número, la primera de 41, la segunda 41 y la última 31, lo que hizo un total de 113 hombres a desembarcar y repatriar. Pero las fuertes presiones propagandistas, en especial hacia la dotación del *Iparreko*, buque que estaba todo él «procesado» por un hecho flagrante de «deserción frente al enemigo», hizo que se corriese la voz de que en cuanto llegasen a España se les fusilaría sin más juicio; sumemos a esta propaganda lo antes dicho sobre evitar nuevos peligros de acciones de guerra y tendremos el panorama existente para llevar a cabo la evacuación de aquellos tripulantes.

Llegado el momento, y sabida la catadura de los componentes de la primera tanda, desertaron 18 de ellos; se supo que casi todos buscaron refugio en los pesqueros bermeanos surtos en el puerto, y como tales desertores, militarmente las autoridades francesas nada podían hacer por razón del hecho y por haberse «acogido a pabellón español». En la segunda tanda se produjeron nuevas deserciones, pero hemos de comentar una variante: el comandante de las unidades, a los desembarcados y repatriados, les había abonado los «socorros de marcha», consistentes en 100 francos, por lo que, junto a los desertores, se perdieron con cargo al tesoro los 1.800 francos que aquellos se llevaron. Si por razón del hecho de desertar militarmente no podían ser buscados por la gendarmería, por el hecho de «estafa al Estado» al apropiarse de dinero, firmando un recibo personal, sí podían ser capturados.

Con aquellos 20 nuevos desertores, al menos se evitó se perdiesen otros 2.000 francos, pues conocedores de la nueva «modalidad» de delito se negaron a cobrar sus socorros en el momento de partir, pues se les abonaban a punto de salir el tren. La última tanda también tuvo desertores, pero siendo voluntarios para regresar, no era de esperar.

Aquí se notó la acción del delegado político del submarino *C-4* y segundo comandante Antonio Rey, del propio cónsul y del auxiliar segundo naval Juan Sobier, segundo comandante del torpedero *Número 3* durante aquellos días, para impedir y evitar la repatriación de aquel personal. Finalizada la operación, el teniente de navío comandante del torpedero tuvo conocimiento de que se iba a proceder a «su cese inmediato» y a su «devolución» a zona republicana, pues sus ideales y actividades «pronacionalistas» eran plenamente conocidas, y por ello estuvo constantemente vigilado por la policía francesa y por miembros del SIM Y así ocurrió, fue pasaportado y escoltado por el SIM hasta Barcelona y de allí a la Base Naval de Cartagena.

Como último dato «curioso» puedo aportar la información que el periódico *El Diluvio*, de Barcelona, número 287, fecha 2 de diciembre de 1937, publicó: «En la Delegación de Marina de Madrid, Hogar del Marinero, tuvo lugar un



agasajo en honor del comandante del torpedero *Número 3* Guillermo Aneiros Monday, quien había salvado al buque en momentos difíciles y trágicos... en San Sebastián, Bilbao, Pasajes y por lo visto en Gijón, arrojando con heroísmo ejemplar los innumerables peligros que le acechaban...». La noticia no puede ser más falsa; el auxiliar de segunda de máquinas Guillermo Aneiros Monday perteneció a la dotación del torpedero *Número 3* y cesó siendo desembarcado el día 10 de noviembre de 1937 en la segunda tanda, habiendo cobrado sus socorros de marcha, según consta en recibo personal junto a otros cuatro tripulantes, y devuelto a la España republicana. ¡Una falacia más de aquella terrible contienda!

Espero que estos rápidos apuntes sirvan, a tantísimos años de suceder, para esclarecer o al menos intentar clarificar a las próximas generaciones «la verdadera odisea por la que hubieron de pasar los oficiales de la Armada que se vieron obligados a padecer penalidades en el bando marxista». Estas últimas palabras no me pertenecen, son transcripción de un respetadísimo superior, un incansable investigador de hechos y sucesos de nuestra gloriosa Marina de guerra y un magnífico historiador. ¡Muchas gracias, almirante! Como usted sabe muy bien, estas palabras me las escribió refiriéndose a mi padre, el teniente de navío, «verdadero» comandante del torpedero *Número 3*, durante el internamiento de Burdeos-Le Paillac.

CUADRO NÚM. I

SECUENCIA DEL DESEMBARCO DE LAS DOTACIONES INTERNADAS EN BURDEOS-LE PAILLAC			
BUQUES	DÍAS	NÚM. DE DESEMBARCADOS	TOTALES
<i>Vizcaya</i>	7-nov-1937	15	37
<i>Guipúzcoa</i>	7-nov-1937	15	
<i>Iparreko</i>	7-nov-1937	7	
<i>L-1</i>	8-nov-1937	4	4
<i>Vizcaya</i>	10-nov-1937	16	41
<i>Guipúzcoa</i>	10-nov-1937	11	
<i>Iparreko</i>	10-nov-1937	9	
Torp. Núm. 3	10-nov-1937	5	
<i>Vizcaya</i>	12-nov-1937	6	30
<i>Guipúzcoa</i>	12-nov-1937	7	
<i>Iparreko</i>	12-nov-1937	8 (uno hospitalizado)	
Torp. Núm. 3	12-nov-1937	9	
Torp. Núm. 3	25-nov-1937	1	
Total desembarcados			113

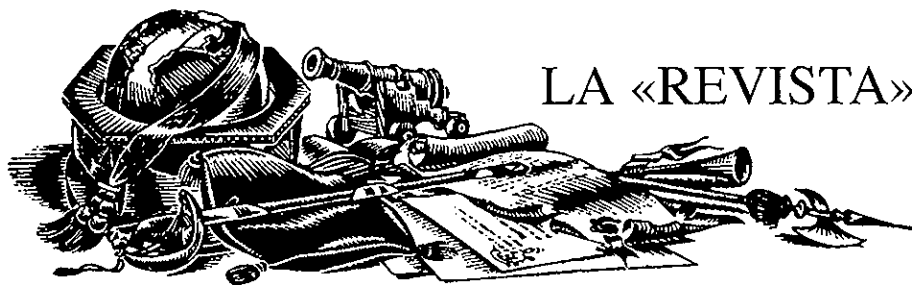
CUADRO NÚM. II

SECUENCIA DE DESERCIONES EN EL DESEMBARCO DE LAS DOTACIONES INTERNADAS EN BURDEOS-LE PAILLAC			
BUQUES	DÍAS	DESERTORES	TOTALES
<i>Vizcaya</i>	9-nov-1937	5	18
<i>Guipúzcoa</i>	9-nov-1937	10	
<i>L-1</i>	9-nov-1937	3	
<i>Vizcaya</i>	11-nov-1937	4	20
<i>Guipúzcoa</i>	11-nov-1937	9	
<i>Iparreko</i>	11-nov-1937	7	
<i>Vizcaya</i>	13-nov-1937	4	8
<i>Iparreko</i>	13-nov-1937	4	
<b>Total desertores</b>			<b>46</b>

NOTA: las fechas de las deserciones se cumplían al consumarse las faltas a lista reglamentarias.

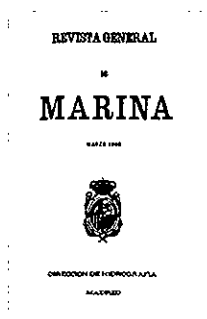


Helicóptero *Sea King* de la Marina británica tomando a bordo del *Príncipe de Asturias*.  
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).



## LA «REVISTA»

### HACE CIENTO AÑOS



Abre el cuaderno de abril de 1902 un trabajo del teniente de navío de 1.ª Luis F. de Parga, titulado *Aparatos sistema Seliner* para la producción de señales eléctricas con registro automático. Siguen: *Acorazado ruso Poivieda*; *Defensa marítima nacional*, por

Arsenio Rojí, teniente de navío; *Ajuste de presupuestos*, por Luis Pando, contador de navío de 1.ª clase; *El Vittorio Enmanuel* y su comparación con los acorazados modernos, por Vittorio E. Cuniberti, traducido por Manuel Pasquín, teniente de navío de 1.ª (conclusión); *Memoria presentada por el Excmo. Sr. Ministro de Estado*, por Gutiérrez Sobral, agregado naval de la Comisaría Regia en el África occidental y jefe de la expedición exploradora de los territorios del Muni; *Los últimos Congresos Internacionales de Higiene y Demografía*, por el doctor Federico Montaldo, médico de 1.ª de la Armada; *Apuntes sobre reorganización de la Marina de Guerra*, por Joaquín de Cifuentes, coronel-capitán del Real Cuerpo de Alabarderos y antiguo jefe de Artillería de la Armada (continuación); *El presupuesto de la Marina inglesa*, por Federico Obanos, comandante de Infantería de Marina (traducción); *La Marina militar del Brasil*, por J. A. Posadillo, teniente de navío; *Resumen Naval* (marzo), por Mario Rubio Muñoz, teniente de navío; *Circular de la Liga Marítima Española; Necrológica* y finaliza con *Bibliografía*.

### HACE CINCUENTA AÑOS



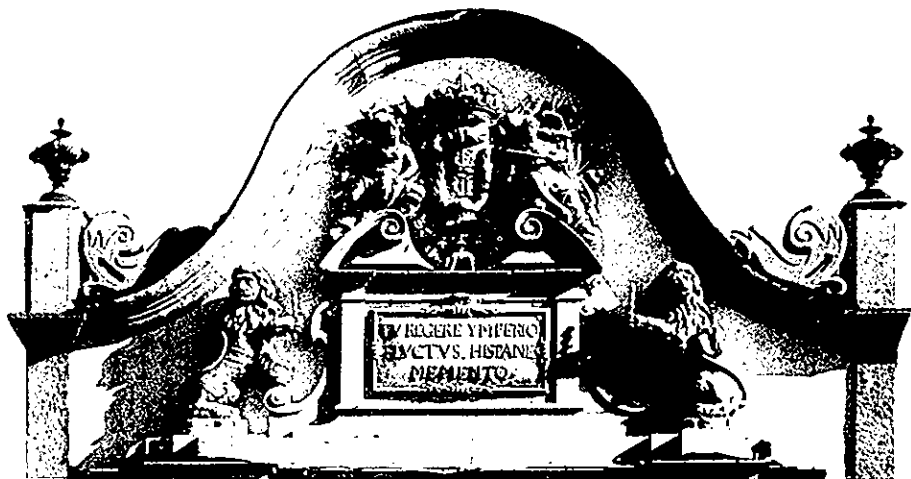
Se inicia el cuaderno del mes de abril de 1952 (tomo 142) con un artículo titulado *Pasado y presente del comandante de quilla*, del que es autor el capitán de corbeta Miguel Romero. Siguen: *La acción antisubmarina*, por el teniente de navío Guillermo G.

de Aledo y Rittwagen; *Protección antiatómica en los buques*, por el comandante médico de la Armada Juan Francisco Soler Cantó; *Letreros de a bordo*, por Rafael González Echegaray.

En *Notas profesionales* se incluyen: *Síntesis de la guerra submarina en 1952*, aparecido en la *Revue Maritime*, por el vicealmirante Pierre Barjot, traducido y adaptado por el capitán de fragata M. de la Puente; *Nuestro flanco vulnerable*, del capitán de navío Thomas, del Naval Institute Proceedings, traducido y extractado por el teniente de navío Sánchez-Reus, y *Fichas sobre las clases de portaaviones*, por el comandante de Aviación Querol Müller.

En *Miscelánea* se publican desde la n.º 48 hasta la n.º 64. En *Libros y Revistas* se reseñan un total de 18 libros y revistas, nacionales y extranjeros. Finaliza con *Noticario*, con *Crónica Internacional* y diversas noticias nacionales e internacionales.

Se incluyen en este número cincuenta ilustraciones.



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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL

### En tal día como hoy...

#### Día Año

1 1939.—Termina la cruel guerra civil en España. Se abre la esperanza para los dos bandos.

2 1405.—Don Alfonso Enríquez, almirante mayor de la Mar en Castilla, derrota en aguas de Gibraltar a una fuerza naval sarracena, doble en número de la castellana.

3 1909.—Fallece en Puerto Real el almirante don Pascual Cervera Topete, comandante general de la escuadra que se batió en Santiago de Cuba.

4 1340.—Tiene lugar en aguas de Gibraltar el glorioso combate de una escuadra de Castilla, mandada por don Alfonso Jofre Tenorio, contra otra sarracena de muy superior fuerza. Jofre Tenorio muere heroicamente luchando, abrazado al estandarte que defiende con el mayor brío.

5 1940.—Se concede la medalla militar al valeroso comandante de la flotilla de *bous* del Cantábrico, teniente de navío Ozániz.

6 1874.—En Filipinas tiene lugar un desembarco en Pateán, poblado de moros y

piratas. Se cubren de gloria las columnas de desembarco de las corbetas *Vencedora* y *Santa Lucía*.

7 1741.—En la defensa de Cartagena de Indias, atacada por buques ingleses con fuerzas de desembarco, Blas de Lezo ordena barrenar sus galeones para obstruir la entrada de los enemigos por el canal de Boca Chica (el realmente practicable).

8 1807.—Dice el brigadier de la Armada Santiago Liniers en Buenos Aires ante el ataque de los ingleses: «Los títulos de la nación española son reñir con intrepidez y triunfar con magnanimidad, el enemigo vencido es nuestro hermano...» (lo dice una vez que ha vencido).

9 1805.—Sale de Cádiz la escuadra española, mandada por Gravina, para unirse con la francesa del almirante Villeneuve, que juntas atraen a las Antillas a la de Nelson y ésta deja libre el canal de la Mancha.

10 1781.—A diez leguas al noroeste de cabo Finisterre la balandra española *Flecha*, mandada por el teniente de navío Hidalgo de

Cisneros, apresa a otra inglesa, corsaria, del porte de ocho cañones y veintidós pedreros.

**11 1759.**—Los jabeques *Cuervo* y *Vigilante*, al mando del capitán de fragata Diego de Argote, baten a una escuadrilla de moros y turcos.

**12 1808.**—Ante las costas de Galicia una división de seis cañones, mandada por Francisco Piella, se bate con una fragata y una goleta inglesa y salva el convoy que con sus cañones escoltaba.

**13 1759.**—El capitán de navío Tilly, con el navío *Atlante* a su mando, apresa un pingüe argelino y rescata dos barcos de Canarias que aquél se llevaba.

**14 1864.**—Hernández Pinzón, con las fragatas *Resolución* y *Triunfo*, se apodera de las islas Chichas para forzar a Chile a que dé las explicaciones pertinentes por las ofensas inferidas a España por aquel gobierno. Son los prolegómenos de la gloriosa campaña del Pacífico (1866).

**15 1566.**—Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, sigue cosechando victorias; cerca de Melilla apresa tres fustas de turcos.

**16 1755.**—Cerca de Alicante, los jabeques de la flotilla mandada por el capitán de fragata José de Flor echan a pique a tres argelinos de Aggi-Muza, de 24, 22 y 14 cañones, llevando prisioneras sus dotaciones a Cartagena.

**17 1521.**—En las Filipinas, en la isla de Mactan, muere heroicamente Magallanes luchando contra los indígenas.

**18 1781.**—Siguen los combates por la toma de Mahón a los ingleses, que se defienden en el castillo de San Felipe. Se distinguen en los ataques las fuerzas navales que manda el brigadier de la Armada Buenaventura Moreno.

**19 1740.**—Cerca de cabo Prior, el navío *Princesa*, mandado por el capitán de fragata Pablo Agustín de Aguirre, sostiene desigual combate contra tres ingleses del porte de 70 durante más de siete horas.

**20 1637.**—Se ocupa la plaza de Grave-lingas para asegurar la acción de los corsarios de Dunkerque, aliados de España.

**21 1781.**—En medio del Atlántico el bergantín *San José* se bate bizarramente durante tres días con una goleta inglesa,

rompiéndose al fin el contacto, con grandes pérdidas por ambas partes.

**22 1279.**—El rey Alfonso X de Castilla crea la Orden Militar de Santa María de España en Cartagena, dirigida a los «fechos de mar».

**23 1494.**—Cristóbal Colón efectuaba su segundo viaje, ya con miras colonizadoras. Habrá de encontrar destruido por los indios el fuerte de Navidad que dejó en su primer viaje en tierras de Santo Domingo.

**24 1610.**—En Playa Honda, en Filipinas, una improvisada escuadra española, mandada por el gobernador general de las islas, derrota a una holandesa de superior fuerza, muriendo en la lucha el almirante de ésta.

**25 1741.**—Frente a las costas de Brasil, cerca de la isla de Santa Catalina, naufraga el navío español *Guipúzcoa* después de una heroica lucha con el temporal.

**26 1565.**—Venciendo grandes dificultades en la navegación, llega López de Legazpi a las Filipinas. A pesar de la resistencia de los indígenas se establece en San Miguel (así llama al lugar), en la isla de Cebú.

**27 1818.**—La fragata española *Esmeralda*, mandada por don Luis Coig, es atacada por un navío que se le acerca arbolando la bandera inglesa. Coig rechaza varios abordajes y pone al navío enemigo en retirada atestado de muertos y heridos. Es condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando.

**28 1528.**—En aguas de Italia, cerca de Amalfi, tiene lugar el combate de cabo del Orso contra los genoveses. Resultan grandes pérdidas en su escuadra y en la española. Muere luchando bravamente Hugo de Moncada, capitán general de la Mar.

**29 1836.**—Durante la primera guerra carlista, en la costa catalana, en Amposta, saltan a tierra fuerzas de marinería y tropa del bergantín de la reina, *Patriota*, a las órdenes de los alféreces de navío Ramón Tabors e Ignacio Santiago, que baten y dispersan a un numeroso grupo enemigo.

**30 1937.**—Durante la guerra civil (1936-1939), frente a Santander, el acorazado *España* choca con una mina y termina hundiéndose tras muchos esfuerzos de sus tripulantes y muchos actos de valor de los mismos.

## CAPITÁN MARVAL

# VIEJA FOTO



Es de un día de jura de bandera en la antigua Escuela Naval, en San Fernando. No al final de un curso, sino de modo más constructivo, en medio de uno, para decir «ahora más», ahora eres un soldado de España. La foto es del año 1926, un día 31 de octubre. Esto es, una vez recibida la instrucción militar preparatoria.

Presentemos a los caballeros aspirantes de Marina que están preparados para el gran acto.

En la fila de atrás, en pie, caballeros: Pablo Yoldi Lucas, Carlos Esteban Hernández, Sebastián Gallo Martínez, Javier de Carsi y Aránsolo, Carlos Martínez-Valverde, José Ramón Fernández de Mesa y de Hoces, Manuel Beardo y Morgado, Javier Pedrosa y Fontenla, Federico Vidal y de Cubas, Julio García Sánchez, José Cerviá Cabrera, Pedro García de Quesada y de Gregorio, Joaquín Rivero Picardo e Ignacio del Cuvillo y Merello.

En la fila de delante: Pedro Recacho y Eguía, José Manuel Werner Bolín, Enrique Manera y Regueyra, José María Moreno y Mateo Sagasta, Rafael Bravo Gómez, Carlos Moya Blanco y José Moscoso del Prado y de la Torre.

Faltan en la foto, para decir promoción, no se sabe la causa, Antonio González-Aller y José Vagué Pérez. ¿Servicio?, ¿ya habían jurado? Se agradecerá de alguien la solución. También cualquier otro detalle aclaratorio.

Es foto que dice mucho de un hermoso día. Se juró, representando a la bandera nacional, el pendón real, morado con las armas reales completas que regaló a la Escuela Naval S. M. la reina Doña María Cristina, bordado el escudo por sus reales manos. En cada esquina un ancla en negro, con corona real.

«COLECTOR»



## MISCELÁNEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

### 25.937.—Catalán de pro



Lo es el cabo de mar Esteban Fradera Bohigas (vive aún en la mente de los patriotas). Nació en Malgrat (Gerona) el 26 de noviembre de 1837. Murió en El Callao, de Lima, el 5 de febrero de 1865, asesinado por las turbas enardecidas contra España, luchando valientemente. «No podía sufrir su honroso uniforme las vejaciones de la canalla», dijo blandiendo su cuchillo mariner, dispuesto a defenderse.

Él mató a cuatro antes de morir, lo hizo luchando bravamente. Una pedrada le dejó colgando un ojo, él quitó el colgajo que le molestaba para ver bien a sus enemigos, pereció al fin.

El motín se había producido contra unos francos de la fragata *Resolución* a la tripula-





ción a la cual pertenecía Fradera. Habían saltado a tierra pacíficamente, creyendo que las cosas iban mejor.

Fradera murió «como un valiente catalán», como aquellos que pedía Prim a sus paisanos en su arenga antes de la batalla africana de Tetuán (1860). Les pidió, en catalán, que fuesen el orgullo de Cataluña y de España entera.

Almirante R.

### 25.938.—Navegación por el Nilo



El Nilo reúne unas características especialmente favorables para la navegación. El viento del norte sopla casi todo el año con intensidad de brisa desde el delta a la primera catarata, y entonces las embarcaciones van a vela para regresar a favor de la corriente. Herodoto dice que para que el barco no se atravesara a la corriente arrastraban por el fondo, desde la popa, una piedra de dos talentos, equivalente a ciento doce libras.

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

### 25.939.—Visita... Antonio de Ulloa



Mucho efecto causó en el viajero inglés Townsend (1787) la visita que hizo a Antonio de Ulloa en su escala en Cádiz. Era la época de los grandes viajes, de los que después quedaban interesantes memorias: es siglo XVIII, llamado «de las Luces». Lo que dice Townsend de la milenaria ciudad es muy de tener en cuenta. De ello podemos hacer resaltar lo que cuenta de su visita a Antonio de Ulloa, ya anciano éste: «Este gran hombre es de diminuta estatura y extrema delgadez y se encuentra encorvado por la edad». Allí, en la casa de este venerable anciano, en confusa dispersión, se encontraban mesas, baúles, cajas, libros papeles, una prensa, ropas, herramientas, barómetros, fósiles, minerales, antigüedades americanas y una momia de las islas Canarias.



Al despedirse, regaló Ulloa a Townsend un ejemplar de su *Historia Natural de América del Sur*?

Las memorias del viajero no son el colmo de exactitudes en otros asuntos, pero sí es cierta la impresión que le causó el anciano general de la Armada. Impresión de gran admiración, sin duda.

C. M.-V.

### 25.940.—La isla de Cers



Pequeña entre las pequeñas, se encuentra situada en la costa normanda y que, cuando corría el mes de octubre de 1553, fue tomada por un corsario holandés llamado Adriano Crole. Este último se la regaló al emperador Carlos V, que juzgó tal regalo dispendioso e inútil y, a su vez, pretendió que María Tudor se quedase con ella, pues Inglaterra podría disfrutarla, sacándole partido dada su estratégica posición. Tampoco la quiso la que, al siguiente año, se conver-

tiría en su nuera, desaconsejada por sus ministros, que trataba de evitar todo motivo de ruptura con los franceses. Mientras que los consejeros de nuestro Carlos I discutían qué hacer con tal regalo, fue retomada por el gobernador de Normandía, Martín de Bellay.

J. B. N.

#### 25.941.—Similitud



El generalísimo turco en Lepanto, Kapoudan-i-derya (Gran Almirante) Műezzinadé Alí Pachá, antes *agha* de jenizaros, nunca había mandando un barco, como el duque de Medina-Sidonia, capitán general de la Gran Armada, cuya figura es obligado reivindicar como ejemplo de un extraordinario jefe naval que en las circunstancias más adversas supo cumplir órdenes fielmente.

J. M.ª M.-H.

#### 25.942.—Leva



Importante fue la que ordenó al emperador para proveerse de marinería flamenca para la desgraciada campaña de Argel (octubre 1541). En su agosto nombre, Jean de Bonnot, señor de Boussu, pidió a las provincias de Holanda y Zelanda cien navíos de guerra y ordenó embargar todos los navíos aptos para el transporte de tropas. Expidió cartas-patentes prescribiendo el enrole de marineros y pilotos, a los que se prometieron primas proporcionales a sus servicios y, por si el voluntariado no llegaba, que nunca llega, ordenó a los justicias de aquellos reinos: «...de faire appréhender au corps prisonniers tous malfaiteurs forts et rudes, dispotz et non affolez, ayant aucument desservi la mort, hoiseux et vagabondz; de les garder en bonne prison; de les faire acoustrer, si acoustrer n'estoient, de vieil drap gris, et de les envoyez enferrez, sous bonne et seure-garde, en la ville de Anvers, pour etre menez en Zelande...».

Traducción: «...de tomar del cuerpo de prisioneros todos los malhechores fuertes y rudos, ágiles y no alocados, y no habiendo jamás asesinado, holgazanes y vagabundos; guardarlos en buena prisión; vistiéndolos, si no lo estuviesen, de paño gris viejo, y enviarlos esposados, bajo buena y segura guardia, a la villa de Amberes, para ser conducidos a Zelanda...».

J. B. N.

#### 25.943.—Uniformes



El uniforme llamado «pequeño», para todo servicio de oficiales de guerra de la Armada, proviene (el expuesto en la figura) de 1802; tiene las solapas rojas y



triangulares. El sombrero está galoneado y con alto plumero, ya usado en los finales del siglo anterior «que le da un punto muy militar». El chaleco es blanco, el cinturón de charol negro.

Una innovación importante es el sable, en sustitución de la espada, más a propósito para el combate por su golpe de corte. Es «sable de ceñir», pendiente de tahali.

Había otro uniforme azul, sin galones para servicios no de armas; con él no se usaba sin sombrero totalmente negro y sin plumero. Se usaba en los arsenales.

C. M.-V.

### 25.944.—Fuego de Santelmo



El fenómeno luminoso de naturaleza eléctrica que puede aparecer en tiempo tormentoso en los mástiles de los barcos se atribuyó en la Edad Media a Santelmo, y fue bautizado con su nombre, *Fuego de Santelmo*; y así se mencionó en los relatos de los viajes realizados por Colón y Magallanes. Pero también ha recibido otros nombres según la región y la época. Los griegos lo llamaban *Helen* o *Dioscurus*. Los españoles lo llamaron *Cuerpo Santo*. En Escocia es *La*



*tía de Corbie*. En Inglaterra se llama *Jack el del farol* y *Luz de San Elmo*. Los franceses lo llaman *Fuego de San Elme* o de *San Erme*. También se les conoce como *Fuego de Santa Elene*, *Fuego de San Ferme* o *Jack Harry*. Cuando aparecen dos luces también se llaman *Cástor* y *Polux*. Y cuando son tres, a la segunda le llaman *Fuego de San Nicolás* y a la tercera *Fuego de Santa Bárbara*.

M. G. F.

### 25.945.—El cabo de Hornos



El cabo de Hornos debe su nombre a Hoorne, lugar de nacimiento del holandés Schoten (1615), su descubridor, contrariamente a la creencia bastante extendida de serlo por su apariencia de cuerno desprendido del continente.

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

### 25.946.—Mazmorra



Como es bien sabido, el bizcocho o galleta fue durante centurias la alimentación casi exclusiva a bordo de las naves, acompañado de un cocimiento de arroz. A este bizcocho, que se hacía con harina sin fermentar, cociéndolo dos veces para resecarlo y así retrasar su descomposición, se le daba la forma de torta. Igualmente arranchaban legumbres que aliñaban en forma de menestra, aunque no tenía buena aceptación entre los médicos, que las consideraban «melancholcas e implativas del cerebro». También estaba presente en la dieta de las navegaciones una sopa, llamada «mazmorra», que se hacía a base de legumbres, previamente deshidratadas por desecación, para mejor conservarlas. Los frutos secos y pescados salados (ccciales), secados al sol, completaban este singular y monótono menú de nuestros marinos de siglos pasados.

M. M. C.

25.947.—Honores



Por una Real Orden de 10 de mayo de 1816, se dispuso que «próximo á llegar a Cádiz las infantas de Portugal, y no habiendo allí Guardias de la Real Persona, hagan el servicio, tanto á bordo como en tierra, los Guardias Marinas». Se nombró al efecto una guardia de honor de estos caballeros, al mando de su capitán comandante Juan José Martínez de Espinosa, jefe de escuadra a la sazón.

Eran estas infantas portuguesas Isabel de Braganza y Borbón y María Francisca de Asís, hijas de Juan IV de Portugal y de la infanta Carlota Joaquina. La primera casó con Fernando VII y la segunda con el infante Carlos.

J. F. G.

25.948.—Antigüedad de la Marina veneciana



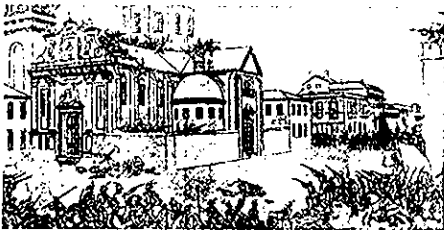
Se tiene a la veneciana como la primera marina organizada y que en el 809 venció en Malamocco a la franca de Pipino, rey de Italia e hijo de Carlomagno.

J. M.ª M.-H.

25.949.—Gallegos



El brigadier de la Armada Santiago Liniers, cuando defendió Buenos Aires, en 1807, una de las unidades que organizó fue el Tercio de Gallegos. Lo mandó Cerviño, se portó heroicamente.



Los ingleses fueron frenados en su arrollador avance y un gran número de ellos hubieron de refugiarse en el convento de Santo Domingo, especialmente en sus altos. Fueron desalojados y vencidos por los gallegos del señor Cerviño. Éste tenía a sus órdenes algunos oficiales profesionales, uno de ellos el capitán Varela, que fue de los mejores. ¡Y ello era difícil!

Este combate, derrota de los enemigos, tuvo lugar el día 3 de julio, y fue uno de los principales que formó parte de la gran victoria sobre los invasores.

Por ella Liniers fue ascendido a jefe de escuadra y mariscal de campo del ejército. ¡Llor a los inimitables gallegos del capitán Varela!

En todos los combates se distinguió el Batallón Real de Marina, mandado por el capitán de navío Gutiérrez de la Concha. No podían quedarse atrás. Lo mismo los naturales y oriundos de otras regiones.

Almirante R

25.950.—Montesquieu



«Quizá sea la Marina la única cosa que no puede improvisar el dinero.»

Ésta es, probablemente, una de las citas menos difundidas del celebrado autor del *Espíritu de las Leyes*. Pertenece a su obra *Consideraciones sobre las causas de la grandeza de los romanos*.

G.

25.951.—Alumbrado eléctrico en el canal de Suez



La noticia la recogía la REVISTA GENERAL DE MARINA, en su cuaderno de enero de 1889, del *Army and Navy Gazette*, rezaba así:

«La luz eléctrica instalada en el *Serapis* para pasar el canal de Suez de noche funcionó perfectamente, habiendo sido la mejor, á

lo que parece, que hasta la presente se ha visto en el citado canal. El contratista de carbón en Port-Said, mediante la suma de 10 libras, se encarga de la instalación y funcionamiento de luces eléctricas en los buques durante su paso por el canal.»

El día 16 de noviembre de 1869 se abrió al tráfico el canal de Suez, que inauguró la española Eugenia de Montijo, emperatriz de los franceses. A este acontecimiento asistieron gran número de barcos de todas las nacionalidades, que fondearon en la rada de Port-Said, puerto nacido con la obra, al igual que Suez. Por parte de España concurrió la fragata *Berenguela*.

J. F. G.

### 25.952.—Ataque a Mahón



Fue atacado y tomado a los ingleses. Mandaba las fuerzas hispano-francesas el duque de Crillon (1781). Se distinguieron las tropas españolas en el asalto al castillo de San Felipe. Las fuerzas navales españolas las mandaba don Buenaventura Moreno. Se apoderaron de dos fragatas inglesas.

La vista está tomada dentro de la ría; aparecen, a la izquierda, las estribaciones del

monte que ocupa hoy (no entonces) el castillo de la Mola. Se ven claramente un navío y una fragata, franceses. En lontananza, la ciudad de Mahón, que ya había sido tomada (desembarco en cala Mezquita, a la derecha extrema, en el mar de afuera).

El formidable castillo estaba a babor, entrando en la ría. Era sumamente fuerte y estaba muy bien guarnecido por los ingleses, que consideraban a Mahón como una de sus «perlas del Mediterráneo».

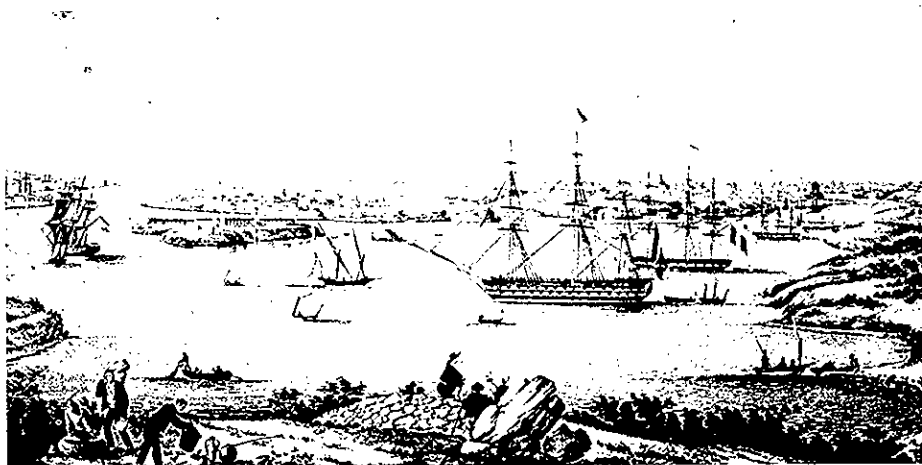
Fue de gran importancia su conquista mediante esta operación combinada. Se distinguió, en la parte naval, el teniente de fragata Liniers, que más tarde había de reconquistar Buenos Aires. Una corbeta española se avista en la estampa cerca del fuerte enemigo.

Almirante X

### 25.953.—*Libro del Consulado del Mar*



Durante el siglo XIII surge una publicación en el ámbito editorial hispano, tratando de hacer más leve la situación de los marineros embarcados en las naves peninsulares. Su autoría estaba bajo el control del monarca aragonés Jaime I. Nos referimos al *Libro del Consulado del Mar* que vio la luz en 1270. En él aparecen indica-



dos los primeros conatos humanitarios a favor de los marineros, marcando las obligaciones de los patronos hacia ellos, entre las que estaban «dar de comer a los marineros tres días por semana de carne» y el resto «potaje». Inclusive se señalan los alimentos que por las tardes deben suministrarse al marinero como acompañante del pan: «queso, cebollas, sardinas u otros pescados», así como de vino «tres veces por la mañana y todas las tardes».

M. M. C.

25.954.—Navegación



De la mejor época para navegar son varios los autores que de ella se han ocupado, entre ellos Alfonso X el Sabio, quien en su *Código de las Siete Partidas* (Partida V, Título IX, Ley IX), determina que:

«El prescer de los navíos auine a las vegas, por culpa de los maestros, o de los gouernadores dellos. E esto podría acaescer, quando começassen andar sobre mar, en tal sazón que no fuesse tiempo de nauegar. E el tiempo que non es para esto, es desde el onzeno día del mes de Nouiembre, fasta diez dias andandos de Março. E esto es, porque en estos temporales son las noches grandes, e los vientos muy fuertes, e anda la mar tornada, por la fortaleza del Invierno. e acaescen en esta sazón muy grandes tormentas, e muy grandes peligros, a los que andan nauegando...»

J. F. G.

25.955.—Campeonato



Tan escaso de romeros para las galeras como sobrado de pícaros por-dioseros con taras simuladas que infestaban las calles y las puertas de las iglesias, el duque de Osuna, virrey de Sicilia, ideó un sistema de reinserción que resolviera simultáneamente ambos problemas. Convocó un

concurso deportivo de saltos de altura con premio de un doblón para los que superasen un listón, y un escudo de oro para los que lograsen salvar otro más alto. Fue un éxito de asistencia. Cojos, ciegos, mancos, tullidos de toda especie se curaron instantáneamente para aspirar al premio. Los que lo lograron, obtuvieron su doblón o su escudo... más diez años de condena a galeras por tramposos. Quizá la halterofilia hubiese sido un deporte más afín a lo pretendido, pero... ¿tal vez no sería demasiado obvio?

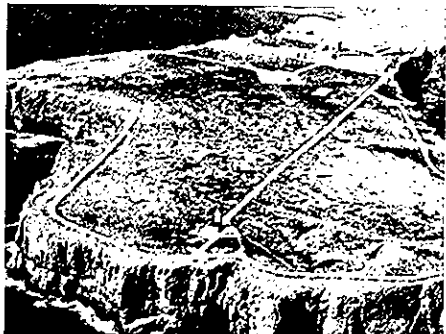
G.

25.956.—Observatorio



En *o pais irmao* en su costa, existe un promontorio que a todos los marinos dice mucho: el de Sagres, donde tuvo su observatorio el infante Enrique, titulado «El Navegante»; es una de las glorias de Portugal. Éstas fueron, en mucho, emuladas por la España de los Reyes Católicos. En Sagres se estudiaban matemáticas y navegación, de ahí el título que se le dio al infante Enrique que después de combatir en África (se distinguió en la toma de Ceuta) se retiró a su observatorio de Sagres desde donde continuó enseñando y alentando a todos los navegantes, directamente a los portugueses y, por copia, a los de otras naciones. Con España tuvo diferencias náuticas Portugal: *cousas entre irmaos*, al cabo.

C. M.-V.



25.957.—Salvamento



En 1882 se publicó el *Anuario del Oficial de Marina*, redactado por real orden por el comandante de Infantería de Marina Antonio Martín de Oliva. En él se dan nueve instrucciones para salvar a los que se están ahogando, traducidas de su autor inglés Dr. Hodgson por Miguel Lobo. El texto incluye el *Tratamiento de las personas que*



*en apariencia están ahogadas*, traducido del original inglés y publicado en mayo de 1867 por la Sociedad Real Nacional de Botes Salvavidas, y *Reglas para restablecer la respiración artificial en los ahogados*, del doctor Benjamín Howard de Nueva York.

M. M. C.

25.958.—Jabeques redondos



Algunos jabeques de mayor tonelaje solían cruzar el trinquete y, a veces, también el mayor, aparejando velas latinas en mayor y mesana, por cuya razón eran llamados redondos. Entre éstos se contaba el llamado *Ibicenco*, que bajo el mando de Pedro de Helguero combatió en 1755 junto con los llamados *Catalán*, *Gavilán*, *Garzota* y *Aventurero* con la fuerza del pirata argelino Archimusa frente a la cata de Benidorm, hundiéndole tres jabeques y haciéndole quinientos prisioneros.

G.

25.959.—Vida natural de un buque



Tomada de la revista *Iron*, la REVISTA GENERAL DE MARINA, en su cuaderno de noviembre de 1892, sección de *Noticias varias*, daba la que transcribimos:

«Según cálculos de Mr. Robert Thompson, el nuevo presidente del N. E. Coast Institution of Engineers, que la vida de un buque es, hasta cierto punto, una cuestión que depende del paraje donde aquél se construyó; los construidos en los Estados Unidos sólo duran, por término medio, 18 años; los franceses, 20; los holandeses, 22; los alemanes, 25; los ingleses, 26; los italianos, 27; y los noruegos, 30. Parece que se prefiere el hierro al acero para ciertas partes del buque, como son las altas de los aljibes y las cubiertas expuestas á la intemperie, si bien, á juicio de Mr. Thompson, sería más conveniente emplear el mismo material, en cuanto fuera posible, siendo preferible que el acero fuese de igual espesor que el hierro.»

J. F. G.

25.960.—*Drakkars*, dragones... vikingos, normandos



Barcos y hombres del norte (*north men*). Los hombres de origen escandinavo causaron el terror en Europa entre los siglos VIII y XI. Tanto que se rogó en la letanía que Dios guardase de ellos.

Sus buques eran de remo y vela y tenían proa y popa rematadas de forma peculiar que quería representar la cabeza de un dragón (de ahí su nombre, *drakkar*). En año año 844 llegaron en sus depredaciones a Sevilla, y en el 855 hasta Algeciras y Málaga, y solían afincarse, tiempo, en algunas islas tales como en la de Ons, en la ría de Pontevedra.

Corría el 1112 cuando el obispo Gelmírez, en Galicia, creó una escuadra para hacerles frente, precursora de la Marina de Castilla.

Los vikingos eran hombres corpulentos, buenos guerreros y magníficos navegantes, y muy audaces. Sabido es que se les atribuye



Barcos venecianos empleados en las cruzadas. (Biblioteca Nacional. París).

una llegada a tierras americanas anterior a Colón y a Sánchez de Huelva.

Los reyes vikingos se enterraban en tierra con sus barcos. Fueron recuperados algunos y conservados en muscos, uno de ellos el de Oslo.

C. M.-V.

### 25.961.—*Canis fidelis*



Por el año 1896, Dionisio de Múxica y Cortés, seudónimo del capitán de navío Emilio José Butrón, publicaba un artículo titulado *Los animales de á bordo*: en él, recordaba a varios de éstos, al referirse al *perro*, que es el «animal más común en los buques» y que «a bordo, cuando alcanza la plaza de *perro del buque* nunca confunde los

*botes*; se deja acariciar por todo marinero; sube cuando el *pito del mostramo* manda embarcar un bote: nunca pasa á *popa* del *palo mayor*, diferenciándose mucho del *perro* del comandante. Ese perro se da tono, no sale del *combés*, no come *rancho*, no se junta con marineros y *gruñe* á los que no son oficiales».

Pues bien, después de este exordio, citaba algunos dignos de recordarse, veamos: el «perro *Favor* de la goleta *Caridad*, que se quedó en tierra en El Ferrol seducido por los encantos de una pachona gallega, y dos meses después aparece en Cádiz á bordo de la goleta; la del *perro* que se rompe la cuerda con que lo amarran en tierra y nada contra viento y marea las seis millas que lo separan de su buque; la de los perros de Terranova que salvan marineros, y otras muchas no menos curiosas».

J. F. G.





## LA CHISPA

Es de todos conocida la viveza de ingenio (la chispa) que adorna a mis paisanos, cualidad que yo no poseo, pues, siendo andaluz de nacimiento y corazón, mi ascendencia no es andaluza.

En la Escuela Naval de San Fernando dos guardias marinas disfrutaban de unas cocorotas monumentales, la de uno era de forma armoniosa, pero de diámetro casi como el del rueda de una plaza de toros, y la del otro alargada en el sentido de proa-popa, por lo que le llamábamos Cabeza de Buque.

Yendo el primero de paseo por la calle Real de San Fernando, se tropezó con una chiquilla, quien exclamó:

—¡Anda hijo!, que si los garbarso fueran como tu cabeza habría que ponerlo a remojar en el estrecho de Gibraltar.

Cabeza de Buque, a su vez, se cruzó con dos muchachas, y una de ellas, asombrada, le espetó:

—¡Ojú, mi arma!, si tu cabeza fuese diamante serías millonario.

A lo que otra replicó rápidamente:

—¿Qué diamante ni ocho cuarto? Manque fuera carne de membrillo.

Creo que todo el mundo conoce, pues hace mucho tiempo que ocurrió, pero aprovecho la ocasión para repetirlo, el caso del oficial que al presentarse al almirante éste le amonestó:

—¡Esa gorra no es reglamentaria!

Y el oficial, descubriéndose todo compungido, le contestó:

—Perdone, mi almirante, pero verá que la que no es reglamentaria es mi cabeza.

Y el caso del almirante a quien siendo achaparrado le endilgaron:

—¡Ole, mi niño!, que e ma fasi sacarte que darte la güerta.

J. A. S. P.

*Nota.*—Éste es el último trabajo recibido en la REVISTA del vicealmirante José A. Samalca Pérez, recientemente fallecido.



## JOHN HUSTON: ENTRE AGUAS TURBULENTAS (I)

*La obra de John Huston no es tan interesante como su propia vida.*

Orson Welles.

Muchas y diversas (de toda índole y condición) fueron las aguas, a menudo turbulentas, en las que supo y quiso navegar el director cinematográfico, hoy motivo de nuestra atención, John Huston (Nevada, Estados Unidos, 1906-New Port, Reino Unido, 1987). Aventurero apasionado, cazador indomable y tozudo (interrumpió el rodaje de *La reina de África* para ir a la caza del elefante, hecho histórico que tradujo muy bien en imágenes Clint Eastwood en la excelente cinta *Cazador blanco,*

*corazón negro*), amante de la odisea y experto en mil oficios, desde boxeador a periodista, de director de cine a guionista, de gran bebedor de whisky a criador de caballos, pasando por una especial pasión desmesurada: su amor hacia México, país en el que vivió (y rodó películas) largos e intensos años. Una vida, la suya, ciertamente aventurera. «Mi vida se compone —escribió en sus memorias, editadas en España en 1998 por Espasa en su colección biografías— de episodios fortuitos, tangenciales y

disparatados. Cinco esposas, muchos enredos, algunos más memorables que los matrimonios. La caza, las apuestas, pintar, coleccionar, boxear, escribir, dirigir e interpretar películas (el lector recordará, entre otros varios ejemplos, su magnífico trabajo de obispo católico en *El cardenal*, dirigida por Otto Preminger). Desisto de encontrar un ápice de coherencia en mis matrimonios. Ninguna de mis esposas ha sido ni remotamente parecida a las otras... y, ciertamente, ninguna de ellas se parecía a mi madre. Forman un grupo heterogéneo: una colegiala, una dama, una actriz de cine, una bailarina y un cocodrilo...». Toda una declaración de principios la que se desprende al leer sus interensantísimas memorias. Un reflejo agudo y visual, inteligente, claro y nítido de su personalidad.

Para esta ocasión, de su abultada filmografía (rodó más de cincuenta películas), donde aparecen todos los géneros posibles, elijo dos películas que, desde diferentes ópticas interpretativas, tienen como mar de fondo muchas y revueltas aguas: *La reina de África* (1951) y *Sólo el cielo lo sabe* (1957). Paisajes diferentes unidos por el amor y la aventura en estado de pureza. De las atormentadas aguas de un río salvaje de Tanzania a otras no menos revueltas, y a menudo sangrientas, del Pacífico. *La reina de África* está ambientada en los primeros días de la llamada Gran Guerra, la otra, la segunda guerra mundial.

*La reina de África* marca un punto de inflexión en la colaboración entre su director y el actor Humphrey

Bogart, que permitió al principal intérprete de *Casablanca* alcanzar el Óscar de Hollywood. Inspirada en la novela original de C. S. Forester del mismo título, fue filmada en escenarios naturales de Tanzania, en lucha permanente contra la naturaleza. Con contratiempos de todo tipo (abandono del rodaje, infecciones, enfermedades, inclemencias meteorológicas profundas...), narra la aventurera navegación a bordo de un vapor que es pura reliquia y que, como aquel que dice, se aguanta de puro milagro, en su travesía a lo largo del río Ulanga. Un vapor llamado *La reina de África*, en el que conviven dos personajes interpretados por Katherine Hepburn y el citado Bogart. Dos personajes en apariencia diferentes, opuestos (lo que permite una guerra de sexos, tan habitual en el cine americano), pero en el fondo, quizá no tan en el fondo, muy semejantes. Ambos son de carácter seco y adusto (ella más que él, por supuesto), producto de la soledad que les caracteriza. Huyen de un pasado escasamente confortante y poco gratificador. El encuentro, pese a los disimulos y «despistes» iniciales de Katherine Hepburn, supone para ambos acceder a un estadio de gloria... La gloria del amor. La violencia del marco ambiental, la agresividad de su paisaje, la finalmente enorme persecución del ejército alemán, constituyen, y de forma eficaz, el encuentro, el enamoramiento generoso y sin fisuras. Por todos estos motivos (también hay otros), *La reina de África*, cincuenta años después, sigue siendo un clásico de toda la vida.

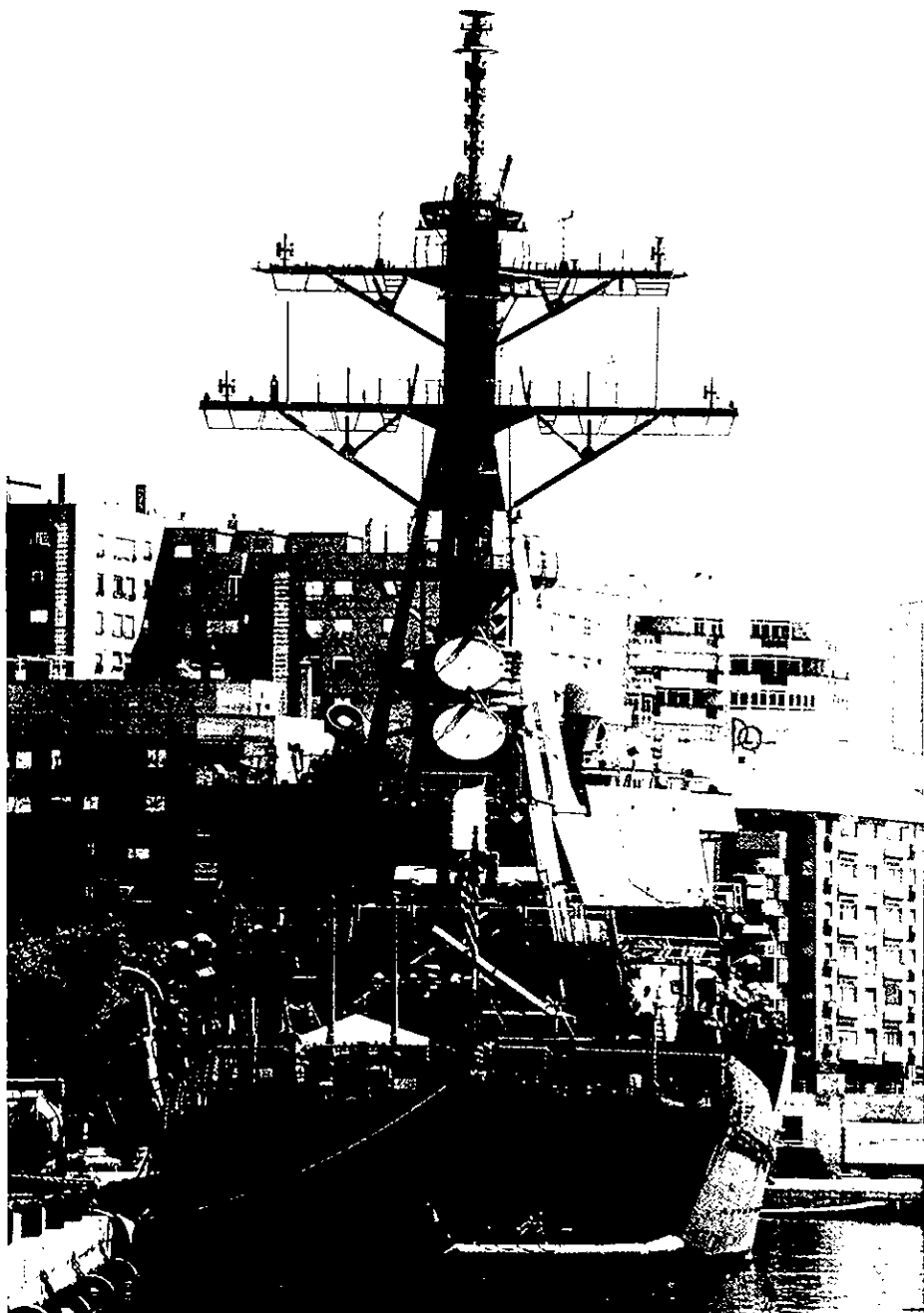
*Sólo el cielo lo sabe* (1957) presenta, en cierta manera, una temática parecida. De nuevo dos solitarios entran en escena, un oficial del ejército americano y una monja, a los que las circunstancias de la guerra —todo transcurre después de un combate aéreo-naval duro y sangriento—, les convierte en náufragos arrojados a una isla. Otra vez los elementos atmosféricos y bélicos en su contra. «Una monja irlandesa —escribe el historiador de cine Adrian Turner— y un marino borrachín americano están desamparados en un atolón del Pacífico; sus relaciones evolucionan con humor, desafiando la atmósfera de la guerra; pero Mitchum y tiene que luchar contra una unidad de japoneses...».

El conflicto estalla cuando el oficial, muy bien interpretado por Robert Mitchum, se enamora de la monja, un sensible y sensitivo trabajo de la gran actriz inglesa, hoy por hoy injustamente olvidada, Deborah Kerr. Una monja, toda entrega y espiritualidad, que también lentamente se acerca a su antagonista a nivel teórico, lógicamente. Y se acerca entre un clima de horror personal y ante el huracán amoroso que puede empezar a surgir en cualquier momento. Su condición de religiosa convencida le impide no solamente mostrar unos sentimientos que ella considera impuros, sino también injustos. ¿Cómo ha sido posible la creación de esta situación sin aparente salida, esta situación de amor, metafísicamente imposible? Son las preguntas



que ella formaliza y cuestiona, preguntas que hace directamente a Dios, en la soledad de la isla. *Sólo el cielo lo sabe* parece ser la respuesta. Los designios de Dios. Una película simple, sencilla, armónica, llena de belleza, narrada a base de buen pulso y mejor espíritu, al más puro estilo de John Huston, quien una vez más nos cuenta una historia de perdedores que constituyen el paisaje místico y estético de la sociedad americana, que su director reflejó en cintas memorables como *El tesoro de Sierra Madre*, *La jungla de asfalto*, *El hombre que pudo reinar*, *El juez de la horca*, *La carta del Kremlin*, *Ciudad dorada* o *Los muertos*, cinta que en 1987 cerraba una filmografía memorable. Volveremos con John Huston y sus encuentros marítimos.

Toni ROCA



El buque de la Marina de los Estados Unidos *González*. Puerto de Málaga.  
(Foto: A. Anca Alamillo)

# La Mar en la Filatelia



## FILATELIA Y MANIPULACIÓN

El sello de correos no sólo es un documento de pago, sino también un medio de comunicación y, a veces, una verdadera obra de arte, por lo que en algunas ocasiones suele presentarnos la realidad deformada en función de lo que en el cine se conoce por *necesidades del guión*.

Viene esto a cuento del artículo que el capitán de navío Marcelino González publicó en la REVISTA GENERAL DE MARINA (Tomo 241, julio de 2001), en el que se hace una meritoria reseña histórica de la Real Armada de los Borbones en el siglo XVIII, e ilustrada con fotografías de varios sellos emitidos por el correo español dedicados a los buques de esa época. Figuran, entre otros, los navíos *Catalán* y *Real Felipe* que, tal como hace notar el capitán de navío González, fueron construidos en 1719 y 1732, respectivamente. Sin embargo, aparecen representados en los sellos portando banderas o gallardetes como los actuales. Pero como

esta bandera fue implantada en la Armada en 1785, las imágenes que aparecen en los sellos contienen un error histórico o una manipulación.

Probablemente los buques ya estaban representados así en las láminas originales que sirvieron de modelo para la realización de los sellos, y el autor, de época muy posterior a los buques, estimó que los barcos *quedaban más bonitos* luciendo esas banderas. Por tanto, nos encontraríamos ante una manipulación por razones estéticas u ornamentales.

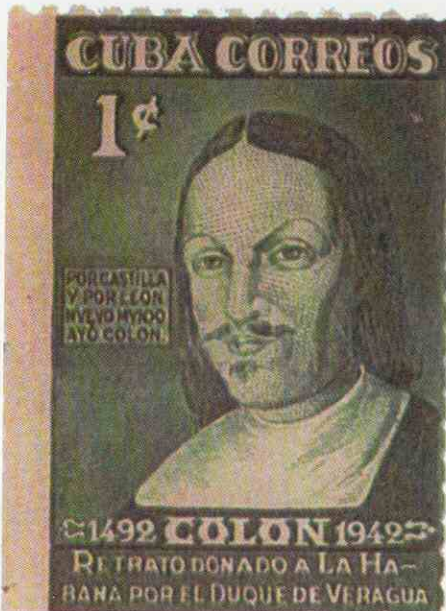
No es éste el caso de la serie emitida también en España en 1930 con motivo de la Exposición Iberoamericana de Sevilla (sello núm. 1) cuyos valores de 25 cts., 40 cts. y 1 ptas., grabados por Sánchez Toda y realizados por la empresa británica Waterloo & Sons de Londres, volvieron a ser emitidos en 1992 para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento y realizados con las mismas planchas por la Fábrica



Sello núm. 1.

Nacional de Moneda y Timbre. En ellos figura la leyenda: «Por España y con Pinzón, nuevo mundo hallé Colón. 12 octubre 1492».

He visto la famosa leyenda escrita de varias maneras: «Por Castilla y Aragón...», «Por España y con Pinzón....» o, como en el sello de Cuba (sello núm. 2) emitido en 1942, en el que aparece el *Almirante de las Mil Caras* con mostacho y perilla como en la época romántica.



Sello núm. 2.

Creo que la leyenda que figura en este último sello, con la ortografía del siglo XVI, es la auténtica, porque tal como se indica en el sello es la reproducción de un cuadro regalado a la ciudad de La Habana por el duque de Veragua en 1796. En tal caso, la inscripción que figura en las emisiones españolas de 1930 y 1992 sería una manipulación interesada, ya que tanto el descubrimiento como el poblamiento de América fueron empresas absolutamente castellanas.

Otro caso nos lo presenta la serie emitida como propaganda de guerra en 1938 realizada en Suiza por la empresa Fussli de Zurich. Esta serie, impresa en hoja bloque, muestra dos sellos (2 cts. y 5 cts.) dedicados a la Armada, en los que aparece un crucero tipo *Almirante Cervera*. Pero si analizamos esta imagen del buque, podemos ver que a partir de la superestructura de popa ha desaparecido el resto del casco, llevándose por delante toldilla y montaje artillero de popa (sello núm. 3).

Posiblemente, para realizar el sello se partió de una fotografía que sería casi imposible de encajar en el



Sello núm. 3.

limitado espacio del recuadro, salvo que fuese reducida a un tamaño en el que la imagen del barco tendría muy poca significación. Entonces se habría optado por el *trucaje* y *retoque*, por lo que nos encontraríamos ante una manipulación por razones técnicas.

Pero volviendo a la hoja bloque (sello núm. 4) vemos que en la parte baja figura la inscripción: «Homenaje al Ejército y a la Marina». De la aviación no se dice nada ni aparece representada en ninguno de los sellos. Hay que tener en cuenta que la emisión se hace en plena guerra civil y que, al estallar el conflicto, la aviación se había decantado en su



Sello núm. 4.

totalidad por el bando republicano y, tal vez por eso, se habría considerado que no había demasiados motivos para homenajearla.

Si esto fue así, estaríamos ante una auténtica manipulación, aunque subliminal, por motivos políticos.



Sello núm. 5.

También se dan otro tipo de *inexactitudes*, como las que nos presentan los sellos de la pequeña República de San Marino, emitidos en 1952 con motivo del quinto centenario del nacimiento (?) de Colón (sello núm. 5). En los valores de 2 liras y 5 liras aparece la efigie del almirante y una nao *Santa María* dotada de una vela anacrónica (un foque). Esto no es una manipulación, es simplemente desconocimiento, por decirlo de una forma suave.

En fin, la filatelia, considerada como ciencia auxiliar de la historia, lo mismo que el resto de los medios de comunicación, se ve sometida a los efectos de la ignorancia, errores y manipulaciones. Pese a todo, podemos tener la completa seguridad de que, más bien pronto que tarde, serán descubiertos.

Jesús SUÁREZ MOSQUERA



# MARINOGRAMA NÚMERO 382

Por DOBLAN

1 M	2 Q	3 E	4 V	5 E	6 S	■	7 I	8 M	9 H	■	10 B	11 F	12 M
13 R	14 F	15 U	16 P	17 B	18 L	19 P	20 J	■	21 A	22 P	23 K	24 A	25 D
26 D	27 J	28 D	29 G	30 L	■	31 M	32 E	■	33 P	34 A	35 B	36 A	37 D
■	38 O	39 B	40 T	41 E	42 F	43 T	44 M	45 A	46 L	■	47 J	48 E	49 A
■	50 L	51 A	52 E	53 P	54 C	55 I	56 D	57 G	58 R	59 P	60 N	61 A	■
62 K	63 C	■	64 G	65 V	66 B	67 C	■	68 G	69 D	70 S	71 U	72 D	73 C
74 T	75 G	76 A	■	77 J	78 I	79 K	■	80 F	81 V	82 V	83 M	84 T	85 Q
■	86 N	87 N	88 O	89 J	90 S	91 E	92 D	93 O	94 H	■	95 F	96 D	■
97 M	98 L	99 Q	100 F	101 N	■	102 A	103 K	■	104 G	105 C	106 I	107 J	108 E
109 F	110 K	111 M	■	112 Q	■	113 Ñ	114 C	115 N	116 C	117 G	118 M	119 O	120 G
121 I	122 H	■	123 D	124 Q	125 I	■	126 Y	127 R	128 Q	129 B	130 I	131 R	132 Ñ
133 Q	■	134 L	135 Ñ	136 L	137 R	138 O	139 S	140 S	141 N	142 L	143 I	■	■

## DEFINICIONES

## Palabras

A.— Zool.: Radiolarios . . . . .	49 21 102 45 36 24 76 34 51 61
B.— Zool.: Nombre común que se aplica a las diversas especies de aves marinas primarias . . . . .	10 66 129 17 35 39
C.— Arq. Nav.: Taladro que se hace en el extremo de un tronco grueso para arrastrarlo desde el lugar de tala hasta la playa . . . . .	63 73 114 54 116 105 67
D.— Arq. Nav. y Tact.: Conjunto de elementos mediante los cuales el buque se defiende de la acción destructora del enemigo . . . . .	123 25 37 26 56 28 72 92 36 69
E.— Mit.: Máxima divinidad del mar en la mitología greco-romana y una de las mayores del Olimpo . . . . .	3 32 108 41 5 52 48
F.— Bot.: Árbol de las islas Filipinas, alcanza hasta cuarenta metros de altura y uno o más de diámetro . . . . .	80 42 11 14 95 91 100 109
G.— Nav.: Refiriéndose al viento, es soplar con violencia sobre algún sitio, y a la mar, estrellarse con furia contra determinada parte . . . . .	104 75 117 64 29 120 68 57

H.— Zool.: Pequeño pez que durante la pleamar está en el agua y en la baja mar en la arena .....	9	110	87	97	94	122
I.— Man.: Quita las arrugas de una vela .....	55	78	143	130	7	106 121
J.— (Plural). Cavidad grande y muy profunda en la tierra. ....	47	27	89	107	20	
K.— Pesca: Salabre de gran tamaño empleado en el Cantábrico ...	23	125	62	103	79	
L.— Astr. (plural): Dícese del astro que sale y se pone con el Sol .	50	142	30	18	136 134	98 46
M.— Pesca: Nombre dado en algunas localidades de Galicia a la estacada. ....	118	111	44	8	83 135	12 31 1
N.— Pesca: Corteza de pino que se emplea para entintar las artes de pesca .....	86	60	101	141	115	
Ñ.— Encargado de tomar cuenta y razón de todas las mercancías embarcadas o desembarcadas por él. ....	113	71	132	135		
O.— Man.: Impele una embarcación en pasajes de poco fondo, apoyándose en la proa una pértiga contra el fondo y viniendo hacia popa a medida que aquélla avanza. ....	38	88	119	93	138	
P.— Man. (Plural): Vuelta que se pasa con un cabo a cualquier objeto que se desea suspender, haciendo las veces de eslinga o estrobo .....	33	16	22	59	19	53
Q.— Bot. (Plural): Nombre que se da a las células especiales llenas de un contenido refrigerante, en cuya composición entra en gran parte el yodo .....	112	124	99	2	128 85	133
R.— Man.: En las lonas, como en los demás tejidos, conjunto de hilos que unían la urdimbre y que por tanto son perpendiculares a las orillas de la pieza .....	13	131	127	137	58	
S.— Arq. Nav.: Buque portugués de dos palos y velas cangrejas usado en el comercio de cabotaje .....	70	140	90	139	6	
T.— Arq. Nav.: Embarcación de cabotaje de la costa de Coromandel. Alcanza 20 metros de eslora y tiene fondos planos, quilla ancha y encorvada hacia popa .....	74	40	43	84		
U.— Una de las islas que defienden la entrada de la rada de Marsella. En ella se encuentra el famoso castillo mandado construir por Francisco I, que sirvió de prisión del Estado .....	71	15				
V.—Arde. ....	4	65	132	82	81	

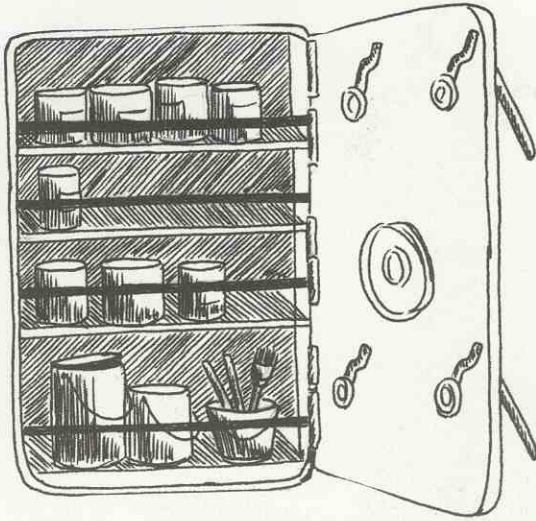


LST *Hernán Cortés* fondeado con la proa hacia el peñón de Vélez. (Foto: J. Tierno Rey).

MARINOGRAMA NÚMERO 381

PG DOBLAN

1	L	2	V	3	R	4	L	5	H	6	F	7	E	8	C	9	D	10	V	11	T
12	S	13	E	14	N	15	O	16	R	17	S	18	A	19	N	20	T	21	I	22	A
23	G	24	O	25	C	26	A	27	P	28	I	29	T	30	A	31	N	32	21	33	V
34	22	35	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
42	E	43	N	44	E	45	R	46	A	47	L	48	D	49	E	50	L	51	31	52	L
53	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
53	V	54	A	55	N	56	G	57	U	58	A	59	R	60	D	61	I	62	41	63	Q
64	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62
63	V	64	U	65	E	66	L	67	V	68	E	69	A	70	L	71	56	61	72	63	R
73	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73
74	L	75	I	76	G	77	R	78	O	79	D	E	80	L	81	61	66	71	76	81	C
82	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81
83	A	84	V	85	A	86	N	87	Z	88	A	89	D	90	I	91	L	92	81	93	L
94	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92
95	A	96	L	97	A	98	A	99	L	100	E	101	R	102	T	103	A	104	91	105	X
106	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101
107	E	108	N	109	G	110	U	111	S	112	I	113	O	114	S	115	A	116	101	117	D
118	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115
116	E	117	L	118	A	119	G	120	U	121	A	122	R	123	100	105	110	115	120	125	G
126	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122
127	M	128	O	129	N	130	T	131	A	132	E	133	N	134	100	105	110	115	120	125	X
136	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131
137	M	138	A	139	R	140	D	141	E	142	S	143	O	144	115	120	125	130	135	140	T
148	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
149	S	150	Y	151	E	152	S	153	T	154	R	155	E	156	L	157	128	133	138	143	V
158	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156
159	S	160	L	161	A	162	S	163	C	164	L	165	A	166	R	167	138	143	148	153	S
170	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
171	A	172	D	173	E	174	S	175	D	176	E	177	140	145	150	155	160	165	170	175	C
180	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
181	E	182	N	183	T	184	I	185	N	186	E	187	155	160	165	170	175	180	185	190	A
190	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169
191	E	192	N	193	T	194	I	195	N	196	E	197	160	165	170	175	180	185	190	195	H



# Pañol de Pinturas

## PEDRO CONTRERAS FERNÁNDEZ

Hoy «alojamos» en el *Pañol de Pinturas* a otro artista de los que podríamos llamar tardío en cuanto al momento de su dedicación a esta actividad pictórica, pues no puede decirse esto mismo en lo que se refiere a su edad, ya que bien puede considerársele como uno de los valores en potencia de lo que tiene que constituir en un futuro la base del grupo de pintores de la Armada, que esperamos no se acabe nunca.

Pedro Contreras, teniente coronel de Intendencia de la Armada en activo (Ferrol, 1949), ha tenido siempre una especial inclinación hacia todos los temas relacionados con el arte en general, decantándose por la pintura hacia el año 1989, fecha que, aunque pertenece ya al siglo pasado, no está, sin embargo, tan lejos como para pensar en este pintor como un vetusto artista.

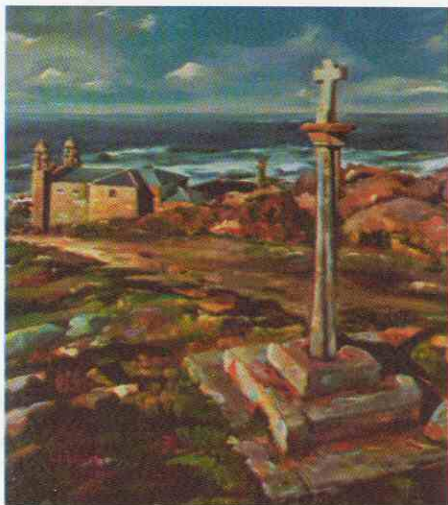
Como suele ser frecuente, las idas y venidas a que nos obliga la profesión en la Armada hacen que en ocasiones esos lugares donde nos instalamos sean motivo para iniciar estas actividades que completan nuestra personalidad, al margen del carácter propiamente militar. Éste es el caso de



Contreras, que asiste en Canarias a un taller-escuela dirigido por un prestigioso pintor de las islas.



En ese taller-escuela canario aprende durante año y medio, y por su orden, lo que a mi juicio es la base de un buen óleo, y que consiste en practicar primero el dibujo al carboncillo sobre temas del natural y, con la experiencia de este soporte, pasar luego al óleo, que es la técnica a la que se dedica



actualmente, como él dice, y suele ser común entre nosotros, «cuando el tiempo lo permite...» y no se habla aquí del meteo.

Tiene una especial predilección por los temas marineros pues, con independencia de su indudable estética, le traen buenos recuerdos de pasadas vivencias.

Algunas de sus obras han sido reproducidas y publicadas en la revista *Belart*; sin embargo, hasta la fecha no ha realizado ninguna exposición.

Su pintura es de corte figurativo, de colores atrevidos pero entonados dentro de cada obra, y reflejan con fidelidad los ambientes que priman en la climatología gallega, así como los personajes que son comunes en la misma. De todos es conocida la escena de las mariscadoras, una de las obras que publicamos, que trabajan habitualmente en la zona, entre otras, de Placeres, cercana a Marín.

Con el deseo de que Pedro Contreras encuentre ese tiempo que siempre nos falta a todos, para que pueda cultivar con frecuencia esas facultades artísticas que sin duda posee, le mandamos desde este *Pañol* un fuerte abrazo y nuestro respeto por su obra.

Rafael ESTRADA



# Galería de capitanes generales de la Armada

## JOSÉ RODRÍGUEZ DE ARIAS Y ÁLVAREZ DE LA CAMPANA

XXI capitán general de la Armada  
Caballero Gran Cruz de Carlos III,  
San Hermenegildo e Isabel la Católica  
Presidente de la Junta consultiva y directiva de la Armada

Nace en Palma de Mallorca, 1761. Sienta plaza de guardia marina en 1776; alférez de fragata en 1777, de navío en 1781; teniente de fragata en 1784 y de navío en 1790. Embarcado en el navío *San Dámaso* de la escuadra del marqués de Casa Tilly, asiste a la toma de la isla Santa Catalina y demás operaciones hasta la paz con los portugueses. En la escuadra combinada hispano-francesa participa en las dos campañas del canal de la Mancha. En 1787 embarca en la fragata *Santa Cecilia*, de la escuadra de Juan de Lángara, de la que transborda en 1788 al navío *San Ildefonso* de la escuadra de José de Córdova, y en 1794, como segundo comandante en el navío *San Juan* de la escuadra de Gabriel de Aristizábal, participa en las operaciones contra la isla de Santo Domingo, Bahía y toma del fuerte Delfín. En 1795 se le confiere el mando del bergantín *Habanero*, con el que combate con los ingleses, a los que rechaza con pérdidas. En 1797 pasa a mandar el bergantín *Galgo*, con el que sostiene glorioso combate con el de la misma clase inglés *Heroe* y otro en 1799 con la fragata *Crescent* en que es batido y apresado. Libre de cargos y sin menoscabo de su valor y lealtad en el consejo de guerra celebrado en La Habana, regresa a España en 1801, ascendiendo el año siguiente a capitán de fragata. Nombrado primer ayudante de Ignacio M.<sup>a</sup> de Álava, que enarbolaba la insignia en el navío *Santa Ana*, toma parte en la batalla de Trafalgar, donde se distingue por su valor, siendo ascendido capitán de navío en el mismo año. Participa en la rendición de la escuadra francesa en Cádiz en 1808. Cónsul



Anónimo español, 1850. Óleo sobre lienzo, 111,7 x 84 cm. Museo Naval, Madrid

general de España en Marruecos. En 1809 se le confiere el mando de la fragata *Cornelia*, con la que contribuye, al mando de una división de nueve buques, en la pacificación de las provincias de Costa Firme. En 1811 asciende a brigadier, y en 1815 toma el mando de una división con la que desempeña comisión de Estado cerca de las regencias de Argel, Túnez y Trípoli. En 1821, comisionado regio a las provincias de ultramar; comandante general del arsenal de Ferrol en 1823. Asciende a jefe de escuadra en 1829, comandante interino del departamento de Cádiz entre 1836 y 1839. Teniente general en 1837, es nombrado por rigurosa antigüedad capitán general de la Armada en 1847. Electo presidente de la Junta Consultiva y Directiva de la Armada, cargo que desempeña de modo nominal, a causa de sus años y achaques.

Asiste a todas las grandes acciones de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX. Muere en Cádiz en 1852. Sus restos descansan en el Panteón de Marinos Ilustres.

De aspecto noble y bondadoso, de carácter franco y amable, su justificada rectitud y honradez le dieron mayor realce que su elevada dignidad.

Atribuido a Cayetana Beránguer: sentado, de tres cuartos, de frente. Viste uniforme de gala de capitán general de la Armada (Real Orden de 20 de diciembre de 1844) y charreteras (Real Orden de 3 de mayo de 1845). Bandas y placas de las grandes cruces de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III, de la Real Orden Americana de Isabel la Católica y de la Real y Militar Orden San Hermenegildo. Con rostro adusto y bizco del ojo derecho, que lo era, su mano derecha con guante sostiene el bastón de mando, y la izquierda, cogiendo el otro guante, apoya su brazo en el del sillón con adornos en el respaldo en el que está sentado.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operaciones CHARLIE-SIERRA.**—La Fuerza de Infantería de Marina «Rama y Cancela» (FIMAR XVII), de entidad S/G Táctico, ubicada en Trebinje, se encuentra integrada en la Agrupación española SPAGT XVII.

El buque *Camino Español* ha proporcionado apoyo logístico a las operaciones CHARLIE-SIERRA y SIERRA-KILO mediante transporte marítimo de personal y material. Este buque efectuó una escala en Salónica del 10 al 12 de marzo y otra en Valencia del 19 al 20 de marzo, regresando a Cartagena el 21 del mismo mes.

**Operación LIBERTAD DURADERA (15 marzo-31 mayo).**—El Consejo de Ministros del día 22 de febrero autorizó la participación de los buques *Patiño*, *Numancia* y *Santa María* en la operación LIBERTAD DURADERA. Los buques salieron de Rota el día 15 para conducir operaciones en el cuerno de África (HOA) y norte del mar Arábigo (NAS) para mostrar la solidaridad española con los Estados Unidos en la lucha contra

el terrorismo, y cuya misión asignada inicialmente es llevar a cabo operaciones de inteligencia (ISR). Los buques efectuaron calibración magnética en aguas de Cartagena y al finalizar arribaron a Port Said (Egipto). El día 23 cruzaron el canal de Suez y entraron en el mar Rojo el día 24. El día 27 tienen prevista su llegada al estrecho de Bab el Mandeb.



El *Patiño* durante un aprovisionamiento en la mar.  
(Foto: L. Díaz-Bedia).



Fragata *Karlsruhe* (F-212).

La fragata *Santa María* realizará una escala en Djibouti del 27 al 28 y tiene prevista su llegada a la AOR HOA el día 30, quedando incorporada a la TF 150. La fragata *Numancia* continuará tránsito al puerto de Bahrein, donde entrará el día 2 de abril para recibir información e instrucciones sobre la operación. Por su parte, el *Patiño* llegará a la AOR NAS el día 31 de marzo, quedando incorporado a la TF 3.

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR (26 de octubre-finalización).**—La TF ENDEAVOUR (SNFM), compuesta por las fragatas *Salamis* (GR), *Grecale* (IT), *Gokceada* (TU), *Luebeck* (GE), *Sheffield* (UK), *Artigliere* (IT), *Elrod* (US), *Witte de With* (NL) y *Baleares* (SP), junto con el SSK *Uthaug* (NO) y el AOR *Rhoen* (GE), se encuentran en aguas del Mediterráneo oriental en apoyo de la operación LIBERTAD DURADERA. Se les ha asignado a los buques áreas de patrullas y puertos de descanso en los que se irán relevando. La fragata *Baleares* realizó una escala en Aksaz (Turquía) desde el 27 de febrero al 3 de

marzo; un periodo de patrulla del 3 al 6 de marzo; escala en Souda (Grecia) del 7 al 11 de marzo y periodo de patrulla y escala en Aksaz (Turquía) del 23 al 27 de marzo.

#### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORLANT.**—La agrupación, compuesta por las fragatas *Norfolk* (UK), *Vasco de Gama* (PO), *Karlsruhe* (GE), *Samuel B. Roberts* (US) y *Reina Sofía* (SP), participaron del 1 al 15 de marzo en el ejercicio STRONG RESOLVE y posteriormente efectuaron una escala en Bergen (Noruega).

**MCMFORSOUTH.**—Compuesta por los cazaminas *S. Mehmetpasa* (TU) (GTC), *Enez* (TU), *Numana* (IT), *Evniki* (GR), *Turia* (SP) y *Weiden* (GE), la agrupación realizó una escala en Cagliari (Italia) del 2 al 10 de marzo. Posteriormente participaron en el ejercicio GALLURA del 11 al 18 y efectuaron escala en Barcelona del 22 al 25 de marzo.

**EUROMARFOR (16 de febrero-25 de marzo).**—La Fuerza Marítima Europea activada del 16 al 25 de marzo realizó el TOUR O1/02 por aguas del Atlántico, mar del Norte y mar Báltico. Del 1 al 15 de marzo participó en el ejercicio STRONG RESOLVE y posteriormente efectuó escalas en Gdynia (Polonia) del 16 al 18 y Vigo del 23 al 24 de marzo.

### Ejercicios

**Ejercicios JMC-021 (15 de febrero-2 de marzo).**—El JMC (*Joint Maritime Course*) es un adiestramiento cuatrimestral, organizado por la Marina británica, programado por CINCFLEET y conducido por JMOTS (*Joint Maritime Operational Training Staff*). Se desarrolla en aguas de Escocia, teniendo como objetivo proporcionar un adiestramiento colectivo avanzado en un ambiente multiamenaza, con especial énfasis en operaciones de defensa antiaérea, antiperficie y antisubmarinas en aguas costeras.

Participaron las fragatas Andalucía, Santa María (con 1 SH-GOB) y Victoria, y el AOR

Patiño (con 1 SH-3D), formando un TG al mando del contralmirante español Otero Penellas (COM-SPTG), a bordo de la Victoria, que será quien el próximo mes de abril asuma el mando de la STANAVFORLANT.

Finalizado el ejercicio, las fragatas Andalucía y Victoria realizaron una escala en Faslane, del 28 de febrero al 4 de marzo, para descanso de dotaciones y asistencia al debriefing. Por su parte, el Patiño y la Santa María regresaron a sus bases de Ferrol y Rota, respectivamente.

**Ejercicios DOG FISH (4-28 de febrero).**—Es un ejercicio OTAN de mediana entidad, con orientación fundamentalmente ASW, que se desarrolló en aguas del mar Jónico y Sicilia, dirigido por COMNAV-SOUTH. Participaron los submarinos Delfin y Siroco, los cuales, al finalizar el ejercicio, realizaron una escala el día 1 de marzo en Augusta (Italia) para asistir al PXD, regresando posteriormente a su base de Cartagena.

**Ejercicios GRUFLEX (13-20 marzo).**—Ejercicio colectivo avanzado para aumentar el adiestramiento de unidades que se celebró



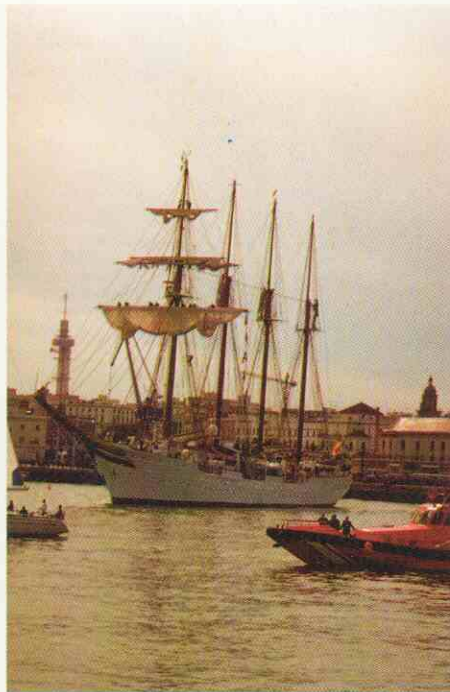
Fragata Andalucía (F-72).

en aguas del golfo de Cádiz, mar de Alborán y mar Balear que tiene como objetivo lograr el control de mar en el eje Estrecho-Baleares en coordinación con la defensa aérea del territorio, operaciones de control de MAR/MIO, operaciones ASW contra submarinos convencionales, conducción de operaciones de minado y MCM en ambiente litoral, protección de la fuerza ante amenaza terrorista y NBQ, STRIKES sobre objetivos en tierra, operaciones CSAR, apoyo a operaciones MCM y operaciones en ambiente litoral. Por parte de la Armada participaron el *Príncipe de Asturias*, *Marqués de la Ensenada*, *Victoria*, *Extremadura*, *Andalucía*, *Cazadora*, *Vencedora*, *Infanta Elena*, *Sella*, *Tambre*, *Genil*, *Sil*, *Odiel*, *Ebro* y la UOE. Como buques colaboradores participaron el *Siroco*, *Tonina*, *Mar Caribe*, *Neptuno*, *Laya*, *Acevedo*, *Quiroga*, *Izaro* y *Ordóñez*. Por parte de otros ejércitos participan aviones del Ejército del Aire y el MACTAE del Ejército de Tierra.

El ejercicio se dividió en cuatro fases, una de ellas denominada Fase del Puerto (15-17 de marzo). Las unidades participantes se dividieron en tres grupos, que visitaron los puertos de Málaga, Almería y Cádiz.

### Comisiones

**Juan Sebastián de Elcano (5 de marzo-21 de julio).**—El buque se encuentra realizando el LXXIII crucero de instrucción, realizando presencial naval en los siguientes puertos: Barcelona (13-18 de marzo); Lisboa (2-7 de abril); Valencia (19-24 de abril); Cartagena (27-28 de abril); Mallorca (2-5 de mayo); Mahón (9-12 de mayo); Vigo (23-28 de mayo); Villagarcía (31 mayo-2 de junio); St. Malo (12-17 de junio); Almería (27-30 de junio); Alicante (3-8 de julio); Marín (14-17 de julio). Entre las actividades previstas cabe destacar las siguientes: efectuar labores de captación en todos los puertos nacionales; en Barcelona, Valencia y Cartagena prestará apoyos necesarios a las actividades relacionadas con la presidencia española de la Unión Europea; en Mahón prestará el apoyo que se determine a los actos programados con motivo del bicentenario del Tratado de Amiens, y

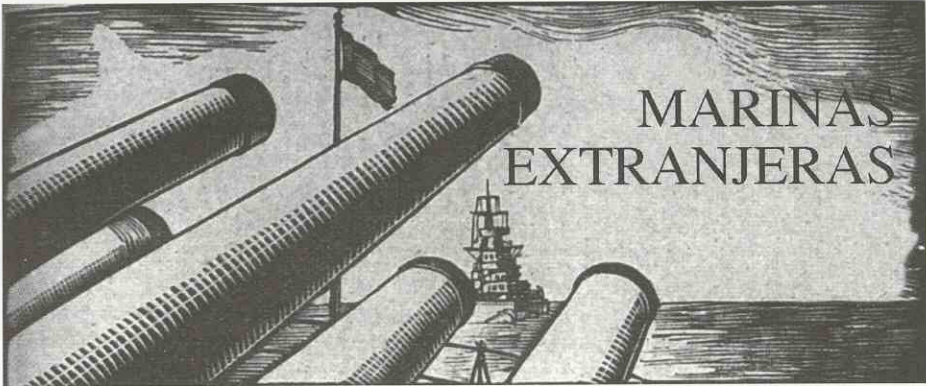


Salida del *Elcano* de Cádiz. (Foto: J. del Cuvillo).

en Alicante participará en los actos programados con motivo de la salida de la regata Cutty Sark Tall Ship. El buque salió de Cádiz el día 5 y regresará al mismo puerto el día 21 de julio.

**Campaña Antártica 2001-2002 (16 de octubre de 2001-9 de abril de 2002).**—Una vez finalizada la campaña antártica y después del cierre de bases, el *Hespérides* se encuentra en tránsito de regreso a su base, realizando la campaña FIRACAM IV. Durante dicho tránsito realizó una escala en Río de Janeiro, del 14 al 18 de marzo, y tiene prevista la llegada a Cartagena el día 9 de abril.

El remolcador *Las Palmas* se encuentra también en tránsito de regreso a su base, durante el cual realizó dos escalas: en Mar de la Plata (Argentina) del 8 al 11 de marzo y en Salvador de Bahía (Brasil) del 19 al 23 de marzo. Tiene prevista su llegada al puerto de Las Palmas el día 4 de abril.



### Alemania

**Pérdida de dos marineros en el Báltico.**—El miércoles día 6 de marzo fue una fecha aciaga para las Fuerzas Armadas alemanas. A la pérdida de dos soldados en Kabul cuando intentaban desactivar un misil, hay que sumarle la muerte de dos marineros al volcar su embarcación del tipo neumático, en las frías aguas del Báltico, cuando participaban en el ejercicio STRONG RESOLVE 02.

El fuerte viento reinante en la zona dificultó el rescate de los dos marineros alemanes y dos británicos que les acompañaban al zozobrar a pocas millas de la isla de Rügen, en la costa báltica. Cuando finalmente pudieron ser localizados y rescatados, los alemanes, con gravísimos síntomas de congelación e hipotermia, no pudieron ser reanimados, falleciendo poco después. El agua se encontraba ese día a tan sólo tres grados centígrados.



La fragata *Mecklenburg Vorpommern* en su visita a Barcelona en abril de 1997.  
(Foto: C. Busquets i Vilanova).



Fragatas alemanas Köln y Rheinland-Pfalz.

Un portavoz del Ministerio de Defensa alemán aclaró que, con el agua a esa temperatura tan baja, la supervivencia en la mar se reduce a unos pocos minutos. El helicóptero británico que los rescató llegó demasiado tarde. Los marineros alemanes pertenecían a la dotación de la fragata *Mecklenburg Vorpommern* (F-218), la más moderna de la clase *Branderburg* (tipo 123), y pretendían llegar a su buque procedentes de la fragata británica *Cumberland* (F-85), tras realizar un intercambio de miembros de las dotaciones o *crosspol*. En el momento de volcar la embarcación no iban provistos de un traje de protección térmico, sino tan sólo de sus chaquetones de mar, lo que no evitó la pérdida de calor y posterior hipotermia causante de su muerte.

**Mil marinos alemanes en el mar Rojo.**— Dos fragatas alemanas, *Köln* y *Emden* llegaron el 27 de enero al puerto de Djibuti como avanzadilla de una agrupación naval de cinco buques que totalizan un total de 1.000 personas, el mayor desplazamiento de la Marina de guerra alemana a las aguas del mar Rojo desde la segunda guerra mundial. Esta agru-

pación naval forma parte de la operación LIBERTAD DURADERA, y tiene como cometidos la vigilancia y control del tráfico marítimo desde el mar Rojo hasta el golfo Pérsico, dentro del contexto de la campaña de los Estados Unidos contra el terrorismo. Al mando de la agrupación va el contralmirante Gottfried Hoch, que comunicó a los medios de comunicación que su cometido no es realizar operaciones en aguas de la vecina Somalia, sino el patrullar por el mar Rojo. La estancia prevista de la agrupación en esta aguas se podría prolongar de ocho a doce meses.

### Australia

**Finalizada la construcción de la clase Hijon de MHC.**—El Proyecto 1555 de cazaminas de la Marina australiana ha finalizado puntualmente con la botadura de su última unidad el pasado 19 de enero. La botadura del *Yarra*, sexto de la clase *Huon*, seleccionado por la Marina australiana en 1994, marca el fin de la inversión de 570 millones de euros en una nueva serie de cazaminas. Todos los



Cazaminas *Gaeta*. (Foto: Marina italiana).

buques fueron construidos en los astilleros de Newcastle, al norte de Sydney, iniciándose los trabajos en 1995. Basados en el diseño de los cazaminas clase *Gaeta* de la Marina italiana, los nuevos buques, de 52 metros de eslora y 700 t de desplazamiento, están contruidos en fibra de vidrio reforzada y con una estructura monocasco. El quinto buque de la serie, el HMAS *Diamantina*, ha completado satisfactoriamente sus pruebas de mar, para ser entregado a la Marina de guerra australiana el 30 de enero, nueve meses antes que el *Yarra*, que pasará a la lista oficial de buques australianos en septiembre.

## China

**Continúa el incremento anual del presupuesto de Defensa.**—El gobierno chino elevará este año su presupuesto de Defensa un 17,6 por 100 para mejorar la tecnología del Ejército Popular, según ha comunicado el ministro de Finanzas Xiang Huaicheng. El total ascenderá a 20.000 millones de dólares, la mitad que el presupuesto norteamericano,

según ha adelantado la prensa de Hong Kong, cifra que los analistas atribuyen al programa a largo plazo para modernizar el material utilizado por el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea china, y no tanto como respuesta a la venta masiva de armamento por parte de la administración norteamericana a Taiwan.

El gobierno chino ya incrementó su presupuesto de Defensa un 18 por 100 el año pasado hasta alcanzar los 17.000 millones de dólares, aunque los expertos aseguraron entonces que la cantidad no incluía la compra de armas y que la cifra real podría ser muy superior. El principal objetivo de las FAS



Submarino indio, clase *Kilo*, *Sindhurakshak*.

chinas es estar preparadas ante la eventualidad de un ataque a Taiwan si la isla declara su independencia unilateralmente, como ha advertido en numerosas ocasiones el presidente Jiang Zemin. Pero los analistas consideran que la capacidad real del Ejército chino deja mucho que desear, y que le restan algunos años para igualar la capacidad militar de la isla.

Rusia se ha convertido en el principal suministrador de armas de Pekín, que compró en los últimos años aviones de combate SU-27 y SU-30, cuatro submarinos de la clase *Kilo* y dos destructores clase *Sovremenny*, entre otro material.

**Adquisición de dos destructores.**—La Marina china ha encargado el pasado 3 de enero dos nuevos destructores lanzamisiles clase *Sovremenny* a los astilleros rusos de San Petersburgo, que deberá entregarlos durante el año 2005. Esta orden de construcción encierra una opción para construir otras dos unidades más.

Los astilleros rusos ya habían entregado dos destructores similares a los que ahora se encargan (*Hangzhou*, ex *Ekaterimburg*, y *Fuzhou*, ex *Aleksandr Nevsky*), y que inicialmente estaban destinados a la Marina rusa, pero su falta de financiación hizo necesaria la venta a un tercer país. Los dos primeros destructores pertenecían al tipo 956 E, y estos dos últimos pertenecerán al tipo 956 EM, ya que lleva un sistema de combate muy mejorado con respecto al anterior.

Esta petición de nuevos destructores es la respuesta china a la cesión de cuatro destructores clase *Kidd* de la Marina de los Estados Unidos a Taiwan, decidida por la administración norteamericana.

## Estados Unidos

**Primera prueba del escudo antimisiles desde un buque.**—El Pentágono realizó con éxito, el 26 de enero pasado, la primera prueba de su sistema de defensa antimisiles o TBMD, en el océano Pacífico. Un misil intruso, lanzado a las 2100 hora local desde una base aérea en las islas Hawaii, fue interceptado a los 10 minutos por un misil SM-2 Block IV A



(Foto: Raytheon).

del crucero *Aegis Lake Erie* (CG 70), que lo destruyó instantáneamente.

La prueba estaba incluida en el desarrollo del programa TBMD del Departamento de Defensa para comprobar las cualidades como interceptor del sistema Aegis, similar al instalado en las fragatas españolas clase *Álvaro de Bazán*. Esta prueba ha sido la última realizada por el Pentágono sobre el escudo antimisiles balísticos propuesto por la Administración Bush.

**Colisiona en Omán el SSNN Greenville.**—El USS *Greenville* (SSN-772), penúltimo de la clase *Los Angeles*, colisionó el 27 de enero en aguas del mar de Arabia con el también norteamericano *Ogden*, un LPD de la clase *Austin* de 17.000 t. Aunque los daños no han sido graves, el suceso ha tenido mayor resonancia de lo habitual por el hecho de que este submarino se vio involucrado en otro accidente de forma dramática hace menos de un año, cuando en febrero de 2001 colisionó con el buque escuela japonés *Ehime Maru*, hundiéndolo casi instantáneamente en las costas de Hawaii, al realizar un ejercicio de

salida a superficie por emergencia, causando la muerte de cuatro estudiantes, dos profesores y tres marineros. Su comandante sufrió un consejo de guerra que lo declaró culpable, causando baja en la Armada.

**Futura estructura de fuerza.**—La Marina de los Estados Unidos está a punto de finalizar la determinación de su futura estructura de fuerza, que será mayor que la actualmente existente.

El vicealmirante William Fallon, 2.º jefe de Operaciones Navales, dirigiéndose el pasado 17 de enero a los medios de comunicación social, explicó que la revisión de la estructura de fuerza se encontraba prácticamente finalizada, que los Estados Unidos necesitan una flota mayor que la que tiene y que aparecerían algunos cambios en la filosofía actual, al hacer la Armada en el futuro un mayor énfasis en la capacidad expedicionaria y de combate.

**Incremento del presupuesto de Defensa.**—El presidente Bush solicitó al Congreso un aumento de 55.000 millones de euros para el año fiscal 2003 para pagar la modernización de las Fuerzas Armadas y las

operaciones en curso contra el terrorismo internacional. Posteriormente, hablando en el Senado, aclaró que este incremento de la inversión en defensa iría destinado a obtener armas de mayor precisión, a mejorar los salarios del personal y a comprar más vehículos no tripulados o UAV. De ese aumento, unos 12.000 millones de euros irían destinados a financiar el gasto adicional de las tropas en operaciones militares. El presupuesto de defensa que ha presentado en el Congreso para el año 2003 asciende a 420.000 millones de euros, en términos relativos unas setenta veces el presupuesto español del año 2002.

**Nuevo cometido para los submarinos balísticos.**—La Marina norteamericana ha iniciado los estudios pertinentes para asignar nuevos cometidos a los submarinos balísticos de la clase *Ohio*, que serán transformados próximamente de SSBN a SSGN. En principio se pretenden instalar en sus tubos lanzamisiles balísticos de 22,88" misiles antibuque de crucero y de ataque a tierra Tomahawk y Tactical Tomahawk Land Attack (TLAM). De momento la conversión sólo afectará a cuatro de los 18 SSBN clase *Ohio*, y se está estudiando la posibilidad de que los reconver-



Submarino SSBN tipo *Ohio* norteamericano.



tidos submarinos se conviertan en plataformas de lanzamiento de vehículos sin piloto o UAV, así como en plataformas de inteligencia de señales SIGINT.

**Nueva bomba termobárica.**—El 14 de diciembre, tres meses después del atentado terrorista del 11 de septiembre, un avión *F-15* despegaba de una base aérea de Florida con una bomba termobárica que dejaría caer una hora más tarde sobre un complejo de túneles construidos en el desierto de Nevada, a unos 100 km al noroeste de Las Vegas. La bomba demostró su capacidad destructora y el éxito de la prueba permitió al Pentágono acelerar la producción de estas bombas capaces de aniquilar a cualquier ser vivo dentro de un túnel o cueva sin destruir la infraestructura.

Los Estados Unidos han fabricado hasta el momento 10 bombas termobáricas similares a la utilizada en Nevada. El nuevo explosivo se denomina BLU-118 B y se coloca en la cabeza de un misil guiado por láser. El nombre termobárico le viene de los efectos que provoca: subida geométrica de la temperatura y presión barométrica. Su diseño es el ideal, según los expertos norteamericanos, para limpiar las cuevas y refugios en los que se esconden los últimos combatientes de Al Qaeda en Afganistán.

La bomba al entrar en la caverna estalla en dos tiempos, en el primero disemina partí-

culas explosivas en el aire a larga distancia; una fracción de segundo después los componentes químicos desatan la explosión de las partículas capaces de eliminar por completo el oxígeno del aire, produciendo la muerte de todo ser vivo que se encuentre en la cueva.

## Francia

**El Charles de Gaulle permanecerá seis meses en el Índico.**—El portaaviones nuclear *Charles de Gaulle* permanecerá en el mar de Arabia y el océano Índico hasta finales del mes de junio, aunque las naciones que participan en la operación ENDURING FREEDOM reduzcan sus efectivos.

El *Charles de Gaulle* llegó a las costas de Pakistán el pasado 19 de diciembre con su grupo de escoltas, con la intención de permanecer en la zona de operaciones seis meses, con la idea de mantener libre de elementos hostiles el tráfico internacional próximo a las costas de Somalia y Yemen.

Su unidad aérea embarcada, compuesta por 16 cazas *Super Etendard* y dos aviones de reconocimiento E-2C *Hawkeye*, realizan una media de siete salidas diarias, con lo que el 15 de enero los *Super Etendard* habían realizado un total de 590 horas de vuelo en apoyo aéreo cercano, mientras que los *Hawkeye* totalizaban 130 horas.



El portaaviones de propulsión nuclear *Charles de Gaulle*. (Foto: Marine Nationale).

Dos aviones *Rafale* multipropósito se encuentran también a bordo del portaaviones, pero no han tomado parte en las operaciones; sin embargo han realizado algunos ejercicios con aviones de la Marina norteamericana basados en los portaaviones USS *John Stennis* y USS *Theodore Roosevelt*.

**Primera mujer contralmirante.**—La capitana de navío Chantal Desbordes fue ascendida al empleo de contralmirante el 1 de enero de este año, convirtiéndose así en la primera mujer francesa en alcanzar el almirantazgo. Su primer destino en este empleo es en el departamento de Personal, como directora de reclutamiento.

La contralmirante Desbordes ingresó en la Marina francesa el 1 de noviembre de 1970, proveniente de la universidad, donde consiguió la licenciatura en letras clásicas. En 1983 pasó al departamento de Personal, donde inició el proceso de embarque de la mujer en los buques de guerra. De 1986 a 1987 ejerció como jefa del gabinete del almirante director de Personal, antes de ser admitida al Curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra. En 1999 es nombrada 2.ª comandante de la Escuela Naval. La contralmirante Desbordes es Caballera de la Legión de Honor y oficial de la Orden Nacional del Mérito.

J. M. T. R.

**Futuro buque de adquisición de inteligencia para la Marina francesa.**—Francia ha decidido construir un nuevo buque de adquisición de inteligencia, que sustituirá al *Bouganville*. La Dirección de Adquisición Naval de la DGA (Délégation Générale pour l'Armement) asignó el contrato al grupo empresarial Thales, que será responsable de la gestión del programa, ingeniería e integración de sistemas, así como de las pruebas de aceptación. Entre los sistemas electrónicos del buque se encontrarán una gama de equipos Comint y Elint, que estarán integrados mediante una arquitectura abierta, de forma que permita modernizaciones periódicas y la incorporación de nuevas tecnologías. La Compañía Nacional de Navegación francesa será la encargada de construir la plataforma,

proyectada para una vida operativa de 30 años. El buque, que entrará en servicio en el año 2005, tendrá un coste superior a 100 millones de euros. Con una eslora alrededor de 100 m, su dotación estará formada por 30 personas, aunque podrá albergar hasta 108, según la naturaleza de las misiones. Estará dotado de una cubierta de vuelo a popa y de instalaciones para poder realizar aprovisionamiento en la mar.

L. D.-B.

## Japón

**Primer submarino AIP.**—El submarino *Asashio* (TSS-3601, ex SS 589), séptimo y último de la clase *Harushio*, que entró en servicio en 1997 y fue reclasificado como experimental en 2000, ha entrado en servicio de nuevo en diciembre de 2001, después de haber sufrido un alargamiento en su eslora de 10 metros, pasando su desplazamiento en inmersión de 2.750 a 2.900 toneladas.

El trozo de eslora añadido encierra un sistema de propulsión independiente del aire o AIP. El *Asashio* va a realizar la evaluación de este nuevo modo de propulsión que va a equipar a los últimos submarinos de la clase *Oyashio*, el sexto de la serie, el *Narushio*, que fue botado el pasado mes de octubre. Japón compró en la década de los 90 dos equipos AIP a Succia, por lo que es probable que sea el motor Stirling el sistema que equipe a los nuevos submarinos japoneses de la clase *Oyashio*.

## Marruecos

**Botadura de una fragata.**—Los astilleros del Atlántico procedieron el pasado 7 de diciembre a la botadura de la segunda fragata marroquí de la clase *Floreal*, la *Hassan II*, con dos meses de anticipación sobre el calendario previsto. El primer buque de esta serie, el *Mohamed V*, a su vez ha comenzado sus pruebas de mar el 18 de diciembre.

Las dos fragatas son en todo idénticas a sus homólogas francesas, excepto en lo que

concierno a su cañón, que es de 76 mm Oto-Breda en lugar del de 100 mm, y del radar de exploración WM-25 en lugar del DBR 21. Estos dos equipos serán instalados en Marruecos, ya que proceden de los patrulleros clase *Lazaga* que van a ser dados de baja. La entrada en servicio del *Mohamed V* se prevé en el primer trimestre de 2002, y la del *Hassan II* en julio.

J. M. T. R.

**Primeros pilotos navales de la Marina marroquí.**—La Marina Real marroquí ha adquirido tres helicópteros *Panther* que constituirán el elemento aéreo embarcado de sus dos fragatas de la clase *Floreal* actualmente en construcción en Francia.

Dentro del programa de puesta a punto de esta primera escuadrilla de la naciente aeronáutica naval marroquí, ocupa un puesto destacado la formación de nuevos pilotos navales. Los dos primeros (recién salidos de la Escuela Naval de Casablanca) comenzaron su adiestramiento de vuelo en la escuela de helicópteros de la Gendarmería marroquí, en el modelo *Alouette II*. En febrero del pasado

año comenzaron su formación aeronaval en la Escuela de Especialización de Helicópteros Embarcados de la Marina francesa, en la base aeronaval de Lanveoc-Poulmic (en las cercanías de Brest), volando el modelo *Alouette III*. Tras haber recibido las alas de piloto de la Aeronáutica Naval, los dos oficiales marroquíes han comenzado la transición al helicóptero *Panther* en las instalaciones de la compañía Eurocopter en la localidad francesa de Marignane.

Actualmente otros cinco oficiales marroquíes realizan su adiestramiento aeronaval en Francia. Dos de ellos (entre los que se encuentra el futuro jefe de escuadrilla) proceden del Ejército del Aire marroquí y son ya pilotos de helicópteros experimentados; los otros tres proceden de la Escuela Naval.

L. D.-B.

## México

**Adquisición de un sistema táctico español.**—La Secretaría de Marina mexicana ha firmado con EADS CASA, un contrato para la adquisición del FITS (*Fully Integrated Tacti-*



Helicóptero *Panther* de la Marina francesa. Este modelo ha sido elegido por la Marina Real marroquí para dotar a la primera escuadrilla de su naciente aviación naval.

cal System) para sus aviones CASA-212. El contrato, que también incluye el mantenimiento, reparación, modernización y la creación de un centro de apoyo a la misión, es en principio para dos de los ocho aviones C-212 existentes. La instalación del FITS, así como el resto de los trabajos, se realizará en España con la colaboración del personal de la Armada de México. Posteriormente se extenderá a los seis aviones restantes en la base aérea de Bajadas, en Veracruz. Estos aviones tienen como cometido principal el control de las aguas territoriales, la lucha contra el narcotráfico y el apoyo a los buques de la Armada. Las modificaciones a los CASA-212 mejorarán notablemente sus características operativas, permitiéndoles alcanzar tiempos de vuelo superiores a las 10 horas.

### Nueva Zelanda

**Aumenta la capacidad expedicionaria.**—La Marina neocelandesa va a aumentar su capacidad expedicionaria y de permanencia en la mar, siguiendo las recomendaciones de su *Maritime Forces Review*. Un presupuesto adicional de 240 millones de euros ha sido asignado al incremento de esta capacidad, mientras que los gastos operativos saldrán del presupuesto de defensa ordinario. La revisión de las fuerzas marítimas confirma la decisión del gobierno de reducir la fuerza de combate a dos fragatas en 2005, cuando cause baja la última fragata clase *Leander*, HMNZS *Canterbury*, así como la adquisición del MRV (*multi role vehicle*) para completar al petrolero de flota HMNZS *Endeavour*. Esto permitirá a la Marina neocelandesa operar una fragata durante un periodo de seis meses en un año, apoyada por el MRV y el petrolero. La revisión de las fuerzas marítimas aconseja también la adquisición de tres patrulleros *off-shore* OPV con capacidad de operar un helicóptero, y con una eslora próxima a 100 metros, con una velocidad máxima de 24 nudos y una autonomía de 4.000 millas, con una permanencia continuada en la mar de tres semanas.

### India

**Lanzamiento de un misil con capacidad nuclear al Índico.**—La India realizó el 25 de enero con éxito el lanzamiento de un misil con capacidad nuclear Agni (fuego), capaz de alcanzar un objetivo a más de 700 km de distancia. El misil fue disparado desde la rampa de la isla de Wheeler, frente al estado costero de Orissa en el golfo de Bengala, yendo a estrellarse en aguas internacionales del océano Índico.

Su vecino Pakistán, que lanzó un misil también de alcance medio en 1998, condenó inmediatamente la prueba del Agni, declarando que se encontraba listo para defenderse y que lamentaba el lanzamiento del misil en un momento en que las relaciones entre ambos países atravesaban un momento difícil, debido a los conflictos fronterizos en la zona de Cachemira. El nuevo modelo del misil Agni probado supone también una amenaza para gran parte del territorio chino, el otro vecino, con el que la India mantuvo una corta guerra en 1962.

Dentro de la familia de misiles Agni, la India ha probado también el Agni II, capaz de transportar ojivas nucleares y que tiene un alcance de 2.500 km. Para alcances más cortos, el arsenal indio dispone del Prithvi, capaz de destruir objetivos a 250 kilómetros.

### Israel

**Construcción de nuevos patrulleros lanzamisiles.**—El Ministerio de Defensa ha firmado un acuerdo con Israel Aircraft Industries para la construcción de una nueva generación de patrulleros lanzamisiles y multimisión. Los nuevos buques, seis en total, tendrán la denominación de *Super Dvora* Mk-II-1, y la Marina israelí mantiene la opción de adquirir otros dos más. El costo de los seis primeros está estipulado en 36 millones de euros, invirtiéndose 12 millones en los Estados Unidos para adquirir diversos materiales para la construcción de las plataformas, inversión facilitada por la ayuda militar norteamericana a Israel.

La construcción de estos nuevos buques obedece al plan de renovación de patrulleros

de la Marina israelí, que pretende reemplazar a las clases *Dabur* y *Dvora* originales por las clases *Super Dvora Mk-II-1* y *Shaldag*. Inicialmente se pensó en construir los nuevos patrulleros en los astilleros de Estados Unidos, pero ello incrementaba su precio en un 25 por 100, algo que el presupuesto de la Marina israelí no podía soportar.

## Perú

**Reducción de cuadros de mando.**—El gobierno de Perú dispuso el pase a la reserva de 486 oficiales de las Fuerzas Armadas, la más drástica reducción de personal militar en la historia de este país sudamericano. Esta reducción afectó a 196 personas del Ejército de Tierra, de ellos tres generales de división, 20 de brigada, 90 coroneles, 58 tenientes coroneles y 25 comandantes. En la Armada se hizo lo propio con 166 marinos, de ellos dos vicealmirantes, 25 contralmirantes, 53 capitanes de navío, 55 de fragata y 32 de corbeta. La Fuerza Aérea dio de baja a un general de división y 22 de brigada, 52 coroneles, 34 tenientes coroneles y 14 comandantes. Un portavoz del Ministerio de Defensa indicó que estas bajas estaban basadas en la relación política de estas personas con los dirigentes que habían gobernado el país entre 1990 y 2000, aunque también se había considerado el rendimiento profesional y la antigüedad en el empleo. Las Fuerzas Armadas, al terminar la última legislatura, estaban sobredimensionadas y, en función de la experiencia de los procesos de reestructuración de las Fuerzas Armadas en España, Francia y el Reino Unido, el Ministerio de Defensa había acometido estas reformas.

## Polonia

**Adquisición de dos submarinos.**—El Ministerio de Defensa polaco confirmó el 18 de enero que la Marina recibiría este año dos de los cuatro submarinos noruegos de la clase *Kobben*, dados de baja en 2001 como resultado de un recorte de gastos. Posteriormente entre 2003 y 2004, Polonia recibirá los otros dos submarinos, más un quinto para ser

canibalizado, todos ellos armados con torpedos suecos Bofors tipo 61. Polonia pagará 3,5 millones de euros para cubrir la transferencia de los primeros submarinos y por el adiestramiento y armamento. La primera dotación polaca llegará a Noruega en marzo para iniciar el adiestramiento, para posteriormente llevar este mismo año a la base naval de Gdynia al primer submarino de origen noruego. Polonia ve como un primer paso la adquisición de estos submarinos, de cara a integrarse en el programa nórdico de construcción de la clase *Viking*, con Suecia y Noruega.

## Reino Unido

**Baja de los aviones Sea Harrier FA-2.**—La Marina británica planea retirar sus BAE Systems *Sea Harrier FA-2* como parte de un plan para operar un avión común con las escuadrillas de la Fuerza Aérea para formar escuadrillas conjuntas de *Harrier* (JFH).

Dentro de este cambio, los *Harrier GR-7* de la Fuerza Aérea serán transformados en *GR-8* antes de operar en las escuadrillas conjuntas. Un portavoz del Ministerio de Defensa ha declarado que este cambio es parte de un plan para preparar la operación del futuro avión *Joint Strike Fighter* hacia 2012 y la entrada en servicio de los dos portaaviones de cubierta corrida para despegue convencional.

Una fuerza, compuesta exclusivamente por *Harrier GR-9*, aseguraría una capacidad ofensiva expedicionaria creble hasta el final de la vida operativa del avión. Los *Sea Harrier* serán retirados del servicio entre el 2004 y 2006, con lo que el Reino Unido tendrá que ir a una fuerza compuesta exclusivamente por *Harrier GR-9*, con un arma de precisión como el misil MBDA *Brimstone* en abril de 2007.

Mientras tanto, el Ministerio de Defensa ha reducido el número de aviones de patrulla marítima *Nimrod MRA-4* solicitados de 21 a 18, ya que el programa ha sufrido un retraso debido a los problemas surgidos en la remanufacturación del fuselaje de los veteranos *Nimrod MR-2* y en la adaptación de las

nuevas alas del *MR-4*, aunque el Ministerio de Defensa achaque el recorte a que la amenaza submarina ha disminuido considerablemente.

**Los Royal marines pierden el rumbo en La Línea.**—El desembarco de 36 infantes de marina de Su Graciosa Majestad británica en la cala de San Felipe de La Línea de la Concepción, ocurrido el domingo 17 de febrero, formaba parte de un ejercicio antiterrorista, dentro de un plan de contingencia elaborado con el objetivo de recuperar Gibraltar, ante una invasión exterior, según informó una fuente de la Marina británica.

Un grupo de pacíficos vecinos contempló atónito, la llegada de la embarcación atestada de infantes de marina con uniforme de camuflaje y armados hasta los dientes; una vez hubieron pisado tierra, tomaron posiciones en la playa de San Felipe, hasta que un par de agentes de la policía local, les sacaron de su error. Los soldados, pertenecientes al 45 Commando, reembarcaron dirigiéndose a su buque, el *HMS Ocean*, fondeado en las proximidades, y que se encontraba en tránsito al Índico.

Dos veces al año, unidades de los *Royal marines* realizan cometidos antiterroristas con ejercicios de fuego real, con el supuesto táctico de una hipotética invasión de la base naval ubicada en la colonia gibraltareña. Estos ejercicios se realizan en Windmill Hill, dentro del Peñón. A raíz de la estancia en Gibraltar del submarino nuclear *Tireless*, estos ejercicios fueron suprimidos, hasta que el 17 de febrero volvieron a realizarse simulacros de una hipotética recuperación del Peñón.

**Patrullero convertido en buque de mando de MCM.**—El patrullero británico *HMS Dumbarton Castle* ha sido convertido en buque de mando de MCM. Los astilleros Babcock Engineering Services Ltd., en Rosyth, han modificado a este buque de 1.600 t, previamente utilizado como patrullero de altura en el Atlántico sur, hasta su modificación el pasado año. Los trabajos de modificación incluían la transformación de los pañoles de artillería en una sala de operaciones de MCM. Después de su adiestramiento individual y participación en el ejercicio *JOINT MARITIME COURSE*, el *Dumbarton*



*HMS Ocean.*

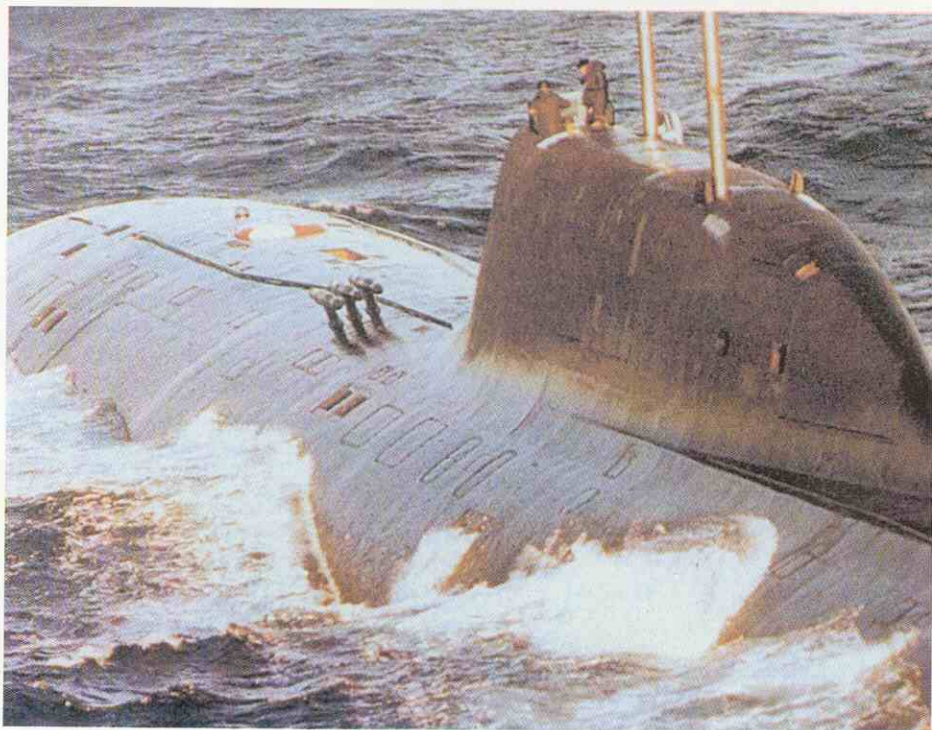
*Castle* saldrá para los Estados Unidos como buque insignia de la fuerza permanente de la Alianza MCMFORNORTH.

## Rusia

**Entra en servicio un nuevo submarino.**—Con la presencia del presidente Putin en los astilleros de la ciudad de Severodvinsk, tuvo lugar el 14 de enero la ceremonia de entrada en servicio del último submarino nuclear de ataque de la clase *Akula II*. El *Gepard*, que tal es su nombre, desplaza 9.500 t en inmersión y pertenece a la tercera generación de submarinos nucleares dotados de misiles de crucero y antibuque. En este caso

su arma principal es el misil SS-N-21 Granat, que se dispara desde sus tubos lanzatorpedos y tiene un alcance máximo de 1.620 millas. Con una reducida dotación de tan sólo 62 hombres, es capaz de dar 28 nudos en inmersión gracias a sus dos reactores nucleares. Entre sus importantes innovaciones, posee un sistema de 18 misiles superficie-aire denominado *Strela*, y el sistema A/S Novator con el misil SS-N-15 con un alcance de 24,3 millas, capaz de transportar una carga nuclear de 200 KT a esa distancia. Actualmente, la Marina rusa cuenta con un total de nueve *Akula I* o Tipo 971 y dos *Akula II* o Tipo 971M.

J. M. T. R.



Submarino *Gepard*.



### Actividades de salvamento marítimo durante 2001

La Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, coordinó durante el año 2001 el rescate de 8.690 personas en las 4.279 emergencias marítimas atendidas en toda España. El número de personas rescatadas ha aumentado un 19 por 100 respecto al año 2000.

La mayor parte de las respuestas a dichas emergencias fue relacionada con buques y tripulaciones, en concreto 2.168 (un 50,6 por 100 del total). Otras 602 emergencias (el 14 por 100 del total) fueron motivadas por activaciones de señales automáticas de socorro, y 238 (5,5 por 100) por la protección del medio ambiente marino.

El total de buques implicados asciende a 2.718. La cifra es superior a las 2.168 emergencias relacionadas con buques y tripulan-



Capitanía Marítima y Centro de Coordinación de Salvamento de Barcelona.



tes, ya que incluye también a los buques afectados por protección del medio ambiente marino, activación de señales automáticas de socorro y falsas alarmas.

Respecto al tipo de buques, los de recreo protagonizaron un 56 por 100 del total, los pesqueros el 23 por 100 y los mercantes sólo el 13 por 100. Los casos restantes estuvieron relacionados con otros tipos de buques y artefactos flotantes.

En las operaciones han intervenido, además de los propios medios de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, coordinados por el Servicio de Salvamento Marítimo, medios y profesionales de otras instituciones y organismos, como la Armada, Servicio de Búsqueda y Rescate Aérea del Ejército del Aire, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Servicio de Vigilancia Aduanera, Cruz Roja Española, Servicio Marítimo de Telefónica, los servicios de salvamento de las comunidades autónomas y Protección Civil. También es habitual la colaboración de buques mercantes, pesqueros y de recreo.

### Nueva adquisición del Grupo Boluda

El Grupo Boluda ha adquirido recientemente el buque *Haruna* para incorporarlo al servicio regular que mantiene Naviera Piniños, perteneciente a este grupo, con las islas Canarias. Antes cambiará el buque de nombre, pasando a llamarse *Verónica B*, que atenderá el servicio junto a los buques *Gemma B* y *Montserrat B*.

También Remolcadores de Cartagena, de este mismo Grupo Boluda, amplía su flota con una inversión de seis millones de euros y dentro del proceso de modernización, realizando la presentación oficial del remolcador *V. B. Glacial* que prestará servicio en los puertos de Cartagena y Escombreras, y que ha sido construido por el astillero Unión Naval Valencia.

### Turbocat inaugura la línea Barcelona-Ciudadela

El catamarán de alta velocidad *Universal Mk-1* de Naviera Universal Marítima, que



opera bajo la denominación de *Turbocat*, cubre desde primeros de año la línea Barcelona-Ciudadela (Menorca)-Alcudia (Mallorca). Esta nueva ruta se une a la que ya venía prestando el buque desde el pasado mes de agosto entre Barcelona y Alcudia.

El buque fue construido el año pasado en el astillero FBM Babcock Marine en Escocia y está equipado con los últimos avances tecnológicos, contando también con la certificación ISM (*International Safety Management*), una norma obligatoria para todos los operadores de *ferry* de alta velocidad.

El catamarán tiene 45,7 metros de eslora, 13 de manga, 841 GT, alcanza una velocidad de crucero de 42 nudos y dispone de dos cubiertas con capacidad para 440 pasajeros y 10 tripulantes.

### Convenio entre Balearia y el gobierno balear

El presidente del gobierno balear y el de la empresa Balearia han firmado un convenio de colaboración que supondrá una serie de ventajas y bonificaciones para los funcionarios y trabajadores públicos que utilicen los servicios de Balearia.

La firma del acuerdo tuvo lugar a bordo del *super fast ferry Federico García Lorca*, y el convenio surte efectos desde el pasado mes de febrero y, desde el momento de su firma (1 de dicho mes) hasta el 20 de marzo, todos



*Fast ferry Federico García Lorca.*

los beneficiarios del mismo tendrán derecho a un pasaje completamente gratis de ida y vuelta entre Palma e Ibiza.

J. C. P.

### **Grupo Remolcanosa**

La empresa Naviera Elcano, perteneciente al grupo Remolcanosa, ha cerrado la compra de la flota de la empresa brasileña Docenave por un importe de 60 millones de euros.

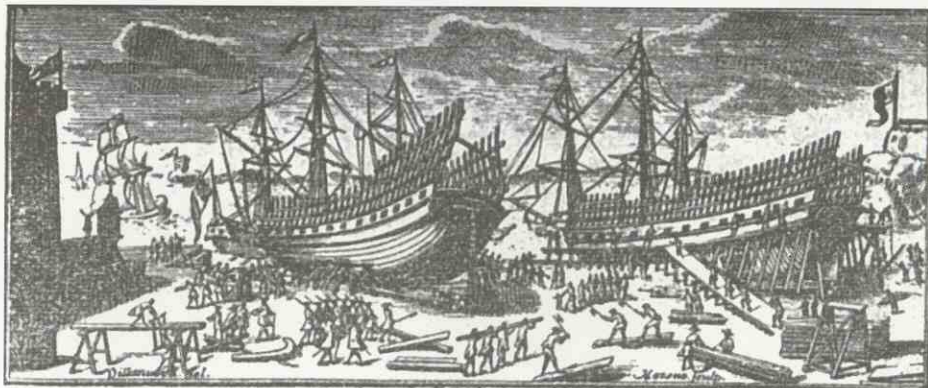
Los buques, comprados por la Empresa de Navegação Elcano, S. A. (filial de Naviera Elcano, con sede en Río de Janeiro), son seis *bulkcarriers*-graneleros, con un total de 591.000 TPM. La compañía Docenave pertenecía a la sociedad minera Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que es una de las mineras más importantes del mundo, con una producción anual superior a los 180 millones de toneladas de mineral de hierro, de las que el 70 por 100 están destinadas a la exportación.

La empresa Elcano ha firmado con CVRD contratos a largo plazo para el transporte de bauxita de la filial de CVRD Alunorte, para transporte de mineral de hierro a Europa y para otros servicios marítimos de esta compañía minera.

Con la compra de Docenave, Elcano pasa a ser la primera industria marítima española por tonelaje, con un total de 18 buques: 13 *bulkcarriers*, cuatro petroleros y un transporte de gas natural.

Los nuevos buques han sido rebautizados con nombres de castillos españoles: *Castillo de San Jorge* (ex *Docerio*), *Castillo de San Juan* (ex *Doceserra*), *Castillo de Guadalupe* (ex *Doceorion*), *Castillo de Olivenza* (ex *Docetaurus*), *Castillo de Montalbán* (ex *Docelotus*) y *Castillo de Soutomaior* (ex *Docebeta*). Se unirán a otros *bulkcarriers* de la compañía, entre los que se encuentran el *Castillo de Almansa*, *Castillo de Belmonte*, *Castillo de Gormaz*, *Castillo de Simancas*, *Castillo de Butrón* y *Castillo de Arévalo*.

A. P. P.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Naviera F. Tapias bota su primer gasero

La Naviera F. Tapias ha celebrado recientemente la botadura del *Íñigo Tapias*, primer buque de transporte de gas natural licuado (LNG) construido por la factoría de Sestao de Izar.

El buque, que fue contratado en julio de 2000, es el primero de una serie de cinco, cuyos clientes finales serán Repsol, YPF, Gas Natural y Unión Fenosa.



(Foto: Ingeniería Naval, febrero 2002).

Sus características son las siguientes: eslora total 284,4 m; manga 42,5 m; calado 11,38 m; puntal 25,4 m, con una capacidad de 138.000 m<sup>3</sup>, repartidos entre cuatro tanques de membrana GTT, una potencia de 28.000 kW y una velocidad en servicio de 19,5 nudos. La tripulación la componen 40 personas.

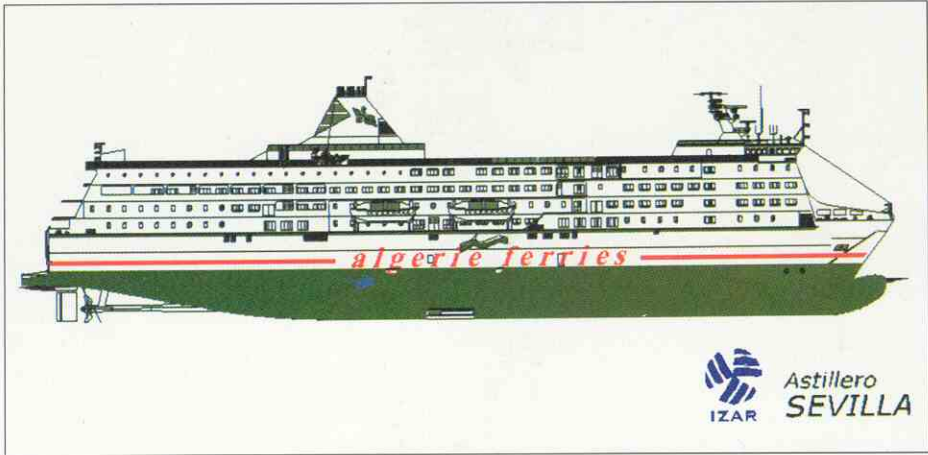
Su construcción, que prosigue con el barco a flote, habrá generado un total de 1.900.000 horas de trabajo para el astillero y casi 8.000.000 para la industria auxiliar.

Izar es en estos momentos el único astillero europeo que tiene LNGs en su cartera de pedidos y uno de los pocos del mundo con capacidad para construir este tipo de buques.

### Construcción de dos ferries para Argelia

El astillero de Izar Sevilla ha contratado la construcción de dos buques *ferries* con la empresa estatal argelina ENTMV (Enterprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs) con lo que se garantiza la carga de trabajo hasta el año 2004.

Los buques, cuya entrega está prevista a los 24 y 26 meses a partir de la entrada en vigor del contrato, supondrán cada uno 700.000 horas de trabajo, y estarán destinados al tráfico entre Marsella, Alicante y



Argel, y tienen capacidad para 1.300 pasajeros y 300 coches, caracterizándose por su alto grado de automatización.

### Botadura de un buque construido en España para la Administración francesa

Astillero Zamakona ha botado el ferry *La Gironde* adjudicado hace ahora un año en concurso público internacional por la Administración francesa por un precio cercano a los 15 millones de euros (2.500 millones de pesetas).

El buque tiene 71 m de eslora; 18,30 de manga; 2,60 m de calado; 4 motores Wartsila; cuatro palas de propulsión Voith-Schneider y está preparado para transportar 600 pasajeros y unos 40 vehículos. *La Gironde* será entregado la próxima primavera, y prestará servicio en la bahía de Burdeos, siendo el primer buque construido en España para la actual Administración francesa.

### Nueva embarcación de salvamento para Tarragona

Salvamento Marítimo ha introducido una nueva embarcación de intervención rápida de

última generación, que reforzará la cobertura de las posibles emergencias en la mar en la zona sur de Cataluña.

La nueva embarcación, denominada *Salvamar Dipdha*, tendrá su ubicación logística en el puerto de Tarragona y está especialmente diseñada para ejecutar labores de salvamento y de lucha contra la contaminación en el mar, disponiendo de los equipos de rastreo y localización necesarios para estas funciones, y su tripulación puede proporcionar la mayor calidad de servicios en las condiciones más duras de mar.

Salvamento Marítimo dispone también en Cataluña de varias embarcaciones especializadas de salvamento, y del helicóptero *Helimer Mediterráneo*, siendo estos medios, además de todos los de los organismos colaboradores, coordinados por los centros de Salvamento Marítimo en Cataluña, que se sitúan en Barcelona, Tarragona y Palamós.

J. C. P.



# PUERTOS

## Nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Villagarcía

Don Benito González-Aller, que ocupó el cargo de director general de Puertos de Galicia, ha sido nombrado presidente de la Autoridad Portuaria de Villagarcía de Arosa, en relevo de Manuel Bouzas Moure, que presentó voluntariamente la dimisión del cargo.

El nombramiento de González-Aller ha sido muy bien acogido en los medios navales por ser persona de indudables arraigos en el sector.

## Adjudicada la construcción de un nuevo muelle en el puerto de Bilbao

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao ha adjudicado a la Empresa Ferroviaria Agromán, S. A., la construcción del muelle número 3 del Abra Exterior. Las obras han sido adjudicadas por un importe de 36,57 millones de euros (5.908 millones de pesetas) y el plazo de ejecución es de 21 meses. El muelle tendrá unos 270.000 metros cuadrados, una línea de atraque de 900 metros y un calado de 25, y su construcción se realizará dentro de la zona abrigada creada en la primera fase de la ampliación del puerto.

En el mismo consejo se ha adjudicado por 6,57 millones de euros (1.193 millones de pesetas) la terminación del muelle 2 de la ampliación a la Sociedad Anónima Trabajos y Obras (SATO), siendo el plazo de ejecución de siete meses.

En la actualidad se está construyendo también un tercer muelle en Punta Solana de 200.000 metros cuadrados, por lo que los proyectos en su conjunto permitirán incorporar a sus instalaciones cerca de 74 hectáreas de superficie y dos kilómetros adicionales de línea de atraque.



## Opciones a la ampliación del puerto de Sagunto

Tres Uniones Temporales de Empresas (UTEs) han presentado sus ofertas para la ampliación de la nueva dársena del puerto de Sagunto, que cuenta con un presupuesto de 60 millones de euros, siendo éste el primer pase del proyecto industrial del puerto de Sagunto, que constituirá la mayor oferta de suelo industrial de Europa, con una primera fase que estará construida en 2006 y la segunda en 2015.

Las tres UTEs que han licitado están formadas por las empresas Ferroviaria Agromán y FCC Construcción, la primera; Dragados, Obras y Construcciones, Construcciones y Estudios y Sedesa Obras y Servicios, la segunda; y ACS Proyectos, Obras y Construcciones, SATO y Neco, Entrecanales Cubiertas, la tercera.

## El puerto de Huelva inaugura el primer faro láser en España

La Autoridad Portuaria de Huelva ha instalado un nuevo sistema de enfilación de la canal de acceso al puerto de Huelva, que dotado de la más avanzada tecnología aumenta la seguridad de la navegación por la ría onubense y facilita la entrada a sus instalaciones, tanto de día como de noche, de los grandes buques metaneros de más de 290 metros de eslora.

Este nuevo sistema, proyectado por la División de Conservación del Puerto de Huelva, es el primero de este tipo que se instala en un puerto español y está montado sobre una torre de PRFV (poliester reforzado con fibra y vidrio) de 16 metros de altura en cuya parte superior se ha instalado la luz, siendo su alcance mínimo de 5,9 millas náuticas durante el día y de 8 millas náuticas por la noche. El punto de luz está compuesto por una lámpara halógena de 250 vatios alimentada por una corriente continua de 24 voltios.



Dique flotante Tarifa Primero, atracado en la terminal de cruceros del puerto de Cartagena.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).

La exactitud de los rayos luminosos de sus siete sectores hace que el ancho de cada uno de los extremos de la boya de recalada sea de 56,75 m y el central de 26,25 metros.

J. C. P.

### El mayor dique del mundo en su género, en Cartagena

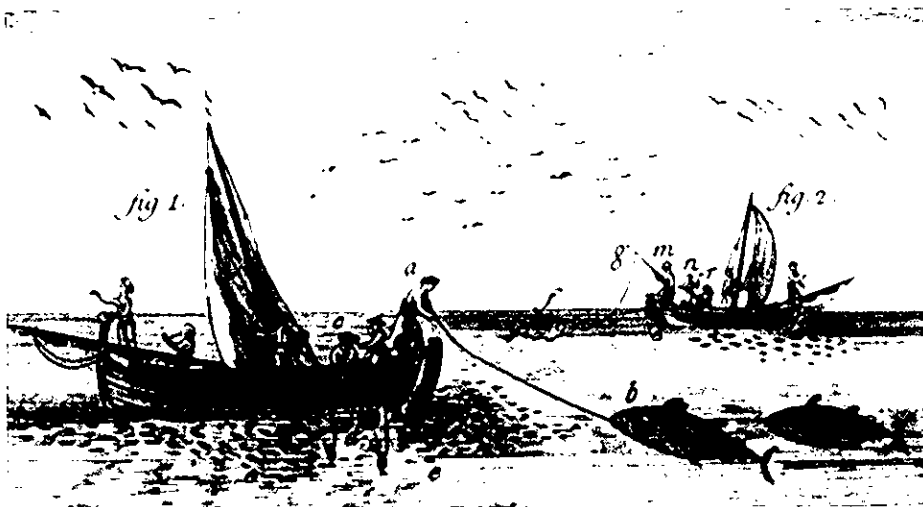
El puerto de Cartagena acoge el dique flotante Tarifa Primero, el mayor del mundo en su género, propiedad de Construcciones y Dragados. S. A., y que, tras haber sido construido en el astillero de Izar Fene, se destinará a la fabricación de los bloques de hormigón armado autoflotantes que se utilizarán en la construcción del superpuerto de Escombreras.

La construcción de esta plataforma, que ha sido entregada por el astillero constructor

a sus propietarios el pasado 9 de enero de 2002, representa para la factoría ferrolana un nuevo récord, al haber sido construido en menos de 10 meses desde que se firmó el preceptivo contrato, acto que tuvo lugar el 16 de marzo de 2001, comenzando su construcción el 27 de abril, habiendo sido botado el 29 de octubre de 2001.

Clasificado por la Sociedad Bureau Veritas, está dotado de un moderno sistema de control de lastres. Asimismo dispone de los más avanzados sistemas de seguridad. Las características principales del Tarifa Primero son las siguientes: eslora total, 55 m; manga exterior, 45 m. Lleva 20 tanques de lastre, siendo la capacidad total de los mismos 13.500 metros cúbicos. El puntal a la cubierta superior es de 28,5 metros.

D. Q. C.



## MARINA DE PESCA

### **El Ministerio de Agricultura y Pesca fija medidas para las flotas de Ceuta y Melilla**

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha fijado las medidas y los requisitos que deben cumplir los armadores y tripulantes de la flota afectada por la falta de acuerdo de pesca entre la Unión Europea y Marruecos en el ámbito de Ceuta y Melilla, y por constitución de sociedades mixtas en todo el territorio nacional.

Según recoge en el Boletín Oficial del Estado, los buques aportados a las sociedades mixtas deben estar incluidos en el censo de la flota pesquera operativa, tener un mínimo de cinco y un máximo de veinte años y un tonelaje no inferior a 20 toneladas de registro bruto (TRB).

Igualmente añade que las ayudas para la construcción de las empresas mixtas no podrán exceder del 80 por 100 de la cuantía y que será el propio Ministerio de Agricultura y Pesca el que abonará la totalidad de la ayuda al solicitante una vez cumplidos los requisitos establecidos.

En relación con la modernización y reconversión de los buques pesqueros con base en los puertos de Ceuta y Melilla, dispone que para la concesión de ayudas económicas será necesario que el proyecto de modernización disponga de la preceptiva autorización, señalando que las inversiones económicas deberán referirse especialmente a la racionalización de las operaciones de pesca y mejora de su control, para la mejora de la calidad de los productos de pesca y conservación a bordo, y para la utilización de mejoras técnicas de pesca y de conservación de las capturas.

Por último, se advierte que el plazo para las solicitudes finalizará el 30 de junio de 2003, aunque la fecha límite para el pago de las ayudas será el 31 de diciembre de dicho año.

### **Se anuncian avances en los contactos con Argelia**

El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía ha manifestado que las negociaciones que se están manteniendo con



Arrastrero saliendo del puerto de Vigo. (Foto: L. Díaz-Bedia).

empresas argelinas para estudiar la posibilidad de que los barcos andaluces afectados por la falta de acuerdo entre la Unión Europea y Marruecos constituyan sociedades mixtas o sean exportados a ese país para faenar en sus aguas están en una fase avanzada, aunque advirtió de las limitaciones que para ello establece el reglamento comunitario de pesca.

El citado consejero se refirió a los caladeros de Argelia, Túnez e incluso al marroquí, que ofrecen las posibilidades más reales e interesantes para la flota andaluza afectada, en lugar de aquéllos como los de Sierra Leona, en los que el ministro de Agricultura ve buenas expectativas y buenos resultados en campañas experimentales. Con esto no está de acuerdo la Junta de Andalucía, ya que no ofrecen las condiciones para que la flota andaluza pueda faenar en ellos con garantías de rentabilidad y de conservación de productos al faltar la logística adecuada.

Añadió también que hay una sociedad que mantiene negociaciones con Marruecos para la constitución de empresas mixtas, las cuales están en una fase avanzada, aunque advirtió que para que ello salga adelante «es

necesario un apoyo político y económico». Y del mismo modo los contactos con empresas argelinas ofrecen posibilidades de recolocar a la mayoría de los barcos que faenaban en Marruecos, aunque el primer escollo importante es la limitación que establece el reglamento comunitario en cuanto que obliga a determinados barcos a devolver las ayudas por modernización, si es que éstos quieren acceder a constituir empresas mixtas o ser exportados para seguir faenando.

### **Algeciras comercializará el marisco de Túnez**

Las gestiones llevadas a cabo en Tabarka (Túnez) por una delegación pesquera de Algeciras propiciarán la comercialización del marisco tunecino a través de una sociedad mixta constituida para ello o de su compra directa, fórmula que decidirá la cofradía de pescadores algecireña.

A este contacto pesquero de la delegación de Algeciras preceden varios viajes a Túnez que concluyeron con la creación de una



sociedad mixta hispano-tunecina y que se enmarcan en las gestiones que realiza el Ayuntamiento para tratar de reubicar en caladeros alternativos al marroquí a parte de la flota algecireña.

J. C. P.

### Regulación de la pesca profesional en la reserva marina de Tabarca

La reserva marina de la isla de Tabarca se extiende sobre 1.400 hectáreas y fue creada en 1986, siendo sus aguas una responsabilidad compartida entre la Administración Central y la Generalidad Valenciana.

La gestión de la reserva está compartida entre la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana. También, el Ayuntamiento de Alicante colabora activamente en aspectos relativos a

la vigilancia en tierra, divulgación científica y voluntariado.

El consejo de ministros del día 8 de marzo autorizó la firma de un convenio entre la Secretaría General de Pesca Marítima y el Instituto Español de Oceanografía (IEO) (organismo autónomo del Ministerio de Ciencia y Tecnología), para el control, seguimiento y análisis de la pesca profesional en la reserva.

En la actualidad, la pesca marítima profesional, de tipo artesanal, es una de las actividades de mayor relevancia en la reserva, por lo que es necesario establecer un seguimiento a largo plazo para conocer la evolución de las capturas en la reserva y su entorno.

Los recursos de interés pesquero más abundantes son especies de fondo, como serrano, mero, congrio, morena y salmonete; y especies de superficie, como salpa, corva, chirrete y dorada.

Existe una zona de máxima protección en el extremo oriental, por fuera del islote de la Nao. En el resto se permite la pesca profesional al curricán, y la pesca artesanal con las trampas de red, denominadas morunas. La pesca submarina está prohibida en toda la reserva, y sólo se permite el buceo autónomo previa autorización.



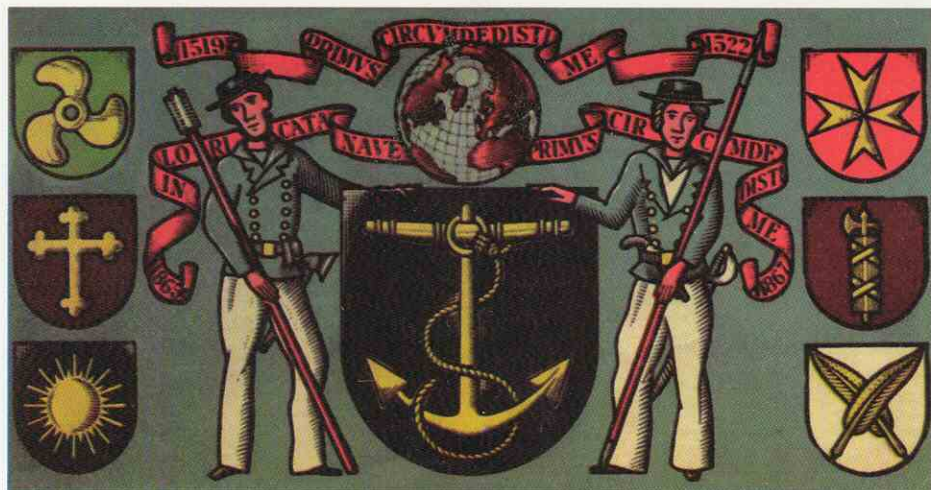
Pesquero en el puerto de Ibiza. (Foto: F. A.).

### Renovación del acuerdo pesquero entre la UE y Santo Tomé y Príncipe

El 14 de febrero se firmó la renovación del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Santo Tomé y Príncipe. El acuerdo entrará en vigor a partir del 1 de junio de 2002 con un periodo de vigencia de tres años.

El nuevo acuerdo permitirá faenar en esos caladeros a 36 pesqueros cerqueros atuneros, 25 palangreros de superficie y 2 pesqueros cañeros. El acuerdo anterior permitía el mismo número de cerqueros, 33 palangreros y 7 cañeros, por lo que el número total de pesqueros autorizados se ha reducido en 13.

La compensación económica a pagar por la UE será de 2,2 millones de euros (366 millones de pesetas) durante los tres años del acuerdo. Esta cifra incluye una parte dedicada a la pesca experimental de cangrejo en aguas profundas durante el primer año.



# Cultura Naval

HOMENAJE EN EL AYUNTAMIENTO DE CÁDIZ  
AL JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO EN SU 75 ANIVERSARIO

La alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez, acompañada por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, presidió el pasado 4 de marzo, en el salón de plenos del ayuntamiento de Cádiz, un acto de homenaje al buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* con motivo del 75 aniversario de su botadura.

Teófila Martínez, en sus palabras se refirió a los sentimientos de afecto y cariño que Cádiz y los gaditanos sienten por el *Elcano*, que significa algo más que la unión familiar de la ciudad que lo vio construir con el hermoso velero.

El almirante general Torrente, en sus palabras para presentar la III edición del libro *El Juan Sebastián de Elcano, embajador y navegante* —cuyos autores, José Cervera y Rafael Estrada, son colaboradores de la REVISTA—, expresó que: «...decir Armada, decir Cádiz y decir *Elcano* es decir lo mismo», y añadió que «*El Elcano*: es un buque escuela al que todos los oficiales de Marina le debemos lo que somos por habernos enseñado a navegar, a vivir la mar, la lealtad y el compañerismo».



El AJEMA entregando un ejemplar del libro a la alcaldesa de Cádiz. (Foto: ORP, Armada).

A continuación, el comandante del *Elcano*, capitán de navío Francisco Rebollo, presentó la conferencia «El Juan Sebastián de Elcano, Mensajero de la Hispanidad», que corrió a cargo del general José Cervera Pery, veterano colaborador de la REVISTA, miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y prolífico historiador naval con más de veinte títulos publicados, el cual, con gran pasión y erudición, hizo un recorrido de los 75 años del buque, desde el Real Decreto de 17 de abril de 1925 que dispuso la construcción de este buque emblemático para los gaditanos, los españoles y la Armada, hasta las últimas singladuras y lo definió como «embajador y mensajero de una hispanidad flotante».

Al acto asistieron el ayuntamiento en pleno, almirantes y generales destinados en la zona marítima y un buen número de ex comandantes del *Elcano*.

J. J.



El comandante del *Elcano* entregando un recuerdo del buque a la alcaldesa de Cádiz.  
(Foto: ORP, Armada).



El general José Cervera Pery pronunciando su conferencia en el salón de plenos del ayuntamiento de Cádiz.  
(Foto: ORP, Armada).



siasmo de su marido navegante. La cuarta edición del premio, en el año 2000, la ganó Álvaro Otero, periodista y colaborador habitual de la prensa gallega, con su novela *Días de agua*, un *thriller* mitológico donde se narra, con gran dominio del lenguaje, una fascinante historia, combinando con maestría la mitología marina y el suspense; Álvaro Otero ya publicó en 1995 y 1996 dos novelas en lengua gallega; *Días de Agua* es la primera editada en castellano.

En el año 2001 se aumentó a un millón de pesetas la dotación económica del premio, siendo la obra ganadora *Pequeño escota*, del escritor novel Víctor San Juan, ingeniero de obras públicas de Madrid, capitán de yate y con una experiencia de 25 años navegando.

El VI premio literario «Nostromo», el correspondiente a este año 2002 estará dedi-

cado al poeta Jacinto Verdaguer, con motivo de la celebración en Cataluña del año Verdaguer, que coincide con el centenario de su muerte y, por las características que confluyen en su obra, una parte importante de la cual fue escrita en un barco en alta mar, y también por haber creado el poema *La Atlántida*, visión épica de mares y continentes sumergidos.

En las bases del premio literario «Nostromo» 2002 se establece que los originales podrán presentarse escritos en lengua catalana o castellana indistintamente, siendo la fecha límite de presentación el 21 de julio de 2002 y el premio estará dotado con 7.000 euros, así como la publicación de la obra, que correrá a cargo de Editorial Juventud.

C. C. A.



Carlos Martínez-Campo haciendo entrega del premio a Víctor San Juan, autor de *Pequeño Escota*.

## RADIO CLUB DE LAS FAS DE ESPAÑA

El Radio Club de las Fuerzas Armadas de España es una asociación sin ánimo de lucro que tiene la finalidad de que todos aquellos miembros de las FAS aficionados a la radio dispongan de un foro y un organismo que les permita desarrollar su afición y al mismo tiempo les sirva de vínculo con aquellas instituciones que se mueven en el ámbito de la radioafición (Protección Civil, Cruz Roja, ONGs, Unión de Radioaficionados Españoles, etc.).

Además, un club de estas características puede ser un elemento atractivo desde el punto de vista pedagógico para conseguir que nuestra marinería y tropa profesional disponga de perspectivas variadas en el ámbito laboral.

En la actualidad, el club dispone de los permisos correspondientes por parte de los organismos pertinentes, tiene indicativo propio (EA4FAS), página web ([www.rcfas.org](http://www.rcfas.org)), ha activado la estación con motivo de eventos especiales y está gestionando la futura ubicación de su sede.

También necesita disponer de la información que permita conocer cuántos miembros de las FAS son radioaficionados para contactar con ellos e informarles de las gestiones y marcha del club y la forma para asociarse a él.

Se ruega a todos los interesados que envíen los siguientes datos por cualquiera de los medios que se indican:

- Apellidos y nombre
- Empleo, ejército y situación militar.
- Unidad de destino, dirección de la unidad, localidad, CP, teléfono y fax de la unidad, e-mail, indicativo, socio de URE (si procede).

Radio Club de las Fuerzas Armadas de España: (Attc. don Augusto Jiménez Calvo) Desp. 037. P.º Castellana 109, 28046 Madrid, o bien, teléfono 913 95 56 41 - fax 913 95 50 40.

S. N.



Radio Club de las Fuerzas Armadas en Expo Ocio 2002. (Foto: S. N.).

## PRESENTACIÓN DE LA MEDALLA CONMEMORATIVA DEL 75 ANIVERSARIO DEL *ELCANO*

En el salón regio del palacio de la Diputación Provincial, el jefe del Estado Mayor de la Armada almirante general Francisco Torrente, presentó la medalla conmemorativa de los 75 años de la botadura del *Elcano*, acto en el que estuvo acompañado por el presidente de la Diputación de Cádiz Rafael Román, alcaldesa de la ciudad Teófila Martínez, diputados provinciales, almirantes y oficiales de la Armada y entidades e instituciones relacionadas con la vida marítima gaditana.

Tal como explicó, el almirante general Torrente en su discurso, la medalla conmemorativa tiene en una cara la metopa-escudo del *Elcano* junto con la leyenda *Tu primus circumdedisti me*. Por la otra cara lleva la silueta del barco sobre un mapamundi y la frase «75 años en la mar». También añadió que Cádiz y la Armada, hoy por hoy, tienen un espléndido futuro por recorrer juntos, debido a la «gaditanización» de la Armada, ya que el año pasado la provincia de Cádiz aportó más hombres y mujeres para ser profesionales de la Armada que las demás provincias andaluzas juntas.

A continuación el AJEMA procedió a entregar la medalla conmemorativa al presidente de la Diputación Provincial y a la alcaldesa de Cádiz, así como a cerca de cincuenta personas más, entre las que se debe destacar a Casilda Peche Primo de Rivera, hija de la madrina de la botadura del buque; Carmen Larrinaga, nieta de unos de los propietarios del astillero donde se construyó; al consejero delegado del *Diario de Cádiz*, José Joly Palomino; diputados provinciales, almirantes y generales de la Armada, ex comandantes del buque, así como a entidades e instituciones tales como la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad de Cádiz, Federación Nacional de Vela, Federación Andaluza de Vela, Real Club Náutico de Cádiz, Club Náutico de Pesca Deportiva, Club Viento de Levante, Club La Caleta o el Club Alcozar.

Por su parte, el titular de la Diputación, Rafael Román, manifestó su satisfacción por haber colaborado en el realce de esta efeméride conmemorativa del 75 aniversario de la botadura del *Elcano*.



Anverso y reverso de la medalla conmemorativa. (Foto: ORP, Armada).

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *SOLDADOS*

El pasado 5 de marzo, en el Círculo de Bellas Artes de Madrid, el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, presentó el libro *Soldados*, en el que se recoge una amplia colección de fotografías de Carlos de Andrés, uno de los mejores profesionales españoles. Este fotógrafo madrileño, «trabajador de la imagen» como gusta de llamarse a sí mismo, goza de un gran prestigio internacional, habiendo sido publicados sus reportajes en revistas y periódicos de todo el mundo, tales como *The Time*, *Der Spiegel*, *New York Time Magazine* o *The Independent*, así como en diferentes publicaciones españolas.

La obra, un proyecto editorial de Miguel García Chaparro y Daniel Glückmann, ha sido espléndidamente editada por la agencia Cover, que preside Aurora Fierro, y ha contado con la especial colaboración y ayuda del Ministerio de Defensa (DIGEREM y Centro de Publicaciones), así como del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire.

El libro contiene más de un centenar de fotografías y unos breves, pero sustanciosos, textos a cargo del teniente general López de Iraola, Miguel Ángel Mellado, Miguel Platón, Luis del Val, Alberto Oliart, etcétera.



En un próximo número de la REVISTA, publicaremos en la sección de *Libros y Revistas* una recensión sobre esta obra, fundamental para el conocimiento de los soldados y marineros de las FAS españolas del siglo XXI.





## CONFERENCIA EN EL CESEDEN DEL EMBAJADOR JUAN PRAT

El pasado 21 de marzo, en el Aula Magna del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), el embajador representante permanente ante el Consejo del Atlántico Norte (OTAN), Juan Prat y Coll, impartió la conferencia titulada «De la Conferencia de Barcelona al diálogo mediterráneo de la OTAN», dentro del ciclo de Conferencias Generales sobre el tema «El Mediterráneo en el umbral del siglo XXI».

Junto al embajador Prat, ocuparon la mesa presidencial el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, y el director del CESEDEN, teniente general Domingo Marcos Miralles, quien hizo la presentación del conferenciante.

En su disertación, el embajador realizó un excelente y documentado recorrido del pro-

ceso sobre el diálogo mediterráneo de la OTAN, del que él ha sido un protagonista de excepción, tanto desde el punto de vista de la Alianza como desde el punto de vista de la Unión Europea, en la cual ocupó cargos relacionados con la política mediterránea desde 1986: jefe del gabinete del comisario Abel Matutes, director general encargado de las Relaciones Norte-Sur y la Política Mediterránea y director general de Relaciones Exteriores de la Comisión Europea.

La conferencia fue seguida con gran atención por el numeroso público que llenaba el aula magna y, después de un breve resumen del director del CESEDEN sobre los aspectos más destacables de la conferencia, se pasó al turno de preguntas, que tuvieron documentadas y convincentes respuestas por parte del embajador Prat.



(Foto: ORP, Armada).

## MESA REDONDA EN EL INSTITUTO UNIVERSITARIO «GENERAL GUTIÉRREZ MELLADO»: «11 DE SEPTIEMBRE, SEIS MESES DESPUÉS»

El Instituto Universitario «General Gutiérrez Mellado», que dirige Gustavo Suárez Pertierra, ex ministro de Defensa y de Educación y Ciencia, ha inaugurado una nueva actividad académica denominada «Encuentros en el Instituto», con una mesa redonda sobre «11 de septiembre, seis meses después», que se celebró el 11 de marzo, en la sede del Instituto (Princesa, 36. Madrid).

En la mesa redonda, en la que actuó de moderador el director del instituto, intervinieron el almirante general Antonio Moreno Barberá, jefe del Estado Mayor de la Defensa; Elisa Pérez Vera, magistrada del Tribunal Constitucional; Federico Mayor Zaragoza, presidente de la Fundación Cultura de Paz, y Juan Luis Cebrián Echarri, periodista y académico.

Al finalizar las intervenciones de los ponentes se celebró un animado turno de preguntas.

A esta sesión inaugural de «Encuentros en el Instituto» acudieron numerosos expertos en el campo de la seguridad y defensa, tanto del mundo militar como del universitario. Entre los asistentes cabe destacar al ex presidente del gobierno Leopoldo Calvo Sotelo y el ex ministro de Defensa Julián García Vargas.



(Foto: ORP, Armada).

## BECA DE INVESTIGACIÓN SOBRE FONDOS DEL MUSEO NAVAL

El Boletín Oficial de Defensa número 42, de 14 de marzo de 2002, publica una resolución del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada por la que se aprueba una beca de investigación sobre fondos patrimoniales, histórico-artísticos y bibliográficos del Museo Naval (Fundación «Alvargonzález», año 2002).

Podrán optar a esta beca todos los españoles que acrediten experiencia, trabajos o certificados académicos relacionados con esta

convocatoria. Los interesados deberán presentar sus solicitudes en el registro del Museo Naval de Madrid dentro del plazo de dos meses a partir del día siguiente de la publicación de la convocatoria en el BOE.

La beca tendrá una dotación para el año 2002 de 2.500 euros, devengables en dos plazos de 1.250 euros a la concesión de la beca y 1.250 euros a la entrega del trabajo por el becario.



PRESENTACIÓN DEL LIBRO  
GUERRA Y FILOSOFÍA. CONCEPCIONES...

El pasado 12 de marzo en el Ateneo de Madrid tuvo lugar el acto de presentación del libro *Guerra y Filosofía. Concepciones de la Guerra en la Historia del Pensamiento*, cuyos autores son José García Caneiro, coronel del Ejército del Aire, doctor en Filosofía y secretario y profesor del Instituto Universitario «General Gutiérrez Mellado», y Francisco Javier Vidarte, doctor en Filosofía, profesor de la Facultad de Filosofía y del Instituto Universitario «General Gutiérrez Mellado».

El libro fue presentado por Gustavo Suárez Pertierra, director del Instituto

Universitario «General Gutiérrez Mellado», y Quintín Racionero, catedrático de Filosofía de la UNED, interviniendo también los autores del libro.

*Guerra y Filosofía...* (editado por Tirant lo Blanch, Valencia, 2002), ofrece al lector una reflexión, desde el punto de vista de la historia de la filosofía, sobre las causas y el origen de la guerra. La finalidad básica de esta obra es la de proporcionar un instrumento útil y eficaz para repensar, entre todos, el porqué de la guerra y el porqué de su arraigo en la definición de eso que llamamos «hombre».



(Foto: S. N.).

## EXPOSICIÓN «JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO. 75 AÑOS EN LA MAR»

El pasado 1 de marzo, el presidente de la Diputación de Cádiz, Rafael Román, y el jefe de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante Manuel Abal, inauguraron la exposición que bajo el título «*Juan Sebastián de Elcano. 75 años en la mar*» quedó instalada en el salón claustro del palacio de la Diputación de Cádiz.

Para la muestra se contó con el apoyo de la Excma. Diputación de Cádiz, *Diario de Cádiz*, Izar Carenas Cádiz, Museo Naval de Madrid, Museo Naval de San Fernando y del propio buque escuela, contando con alguno de los regalos recibidos por el *Elcano* en sus diferentes cruceros de instrucción por todos los mares y puertos del mundo.

Entre los objetos de mayor valor simbólico, el comisario de la exposición, el capitán de navío José María Fernández de la Puente, destacó una fotografía con dedicatoria de Carmen Primo de Rivera, madrina de la botadura de *Elcano*; otra atravesando el puente Carranza, todavía en construcción en el año de su apertura, 1968. Y una más navegando frente a Nueva York, con las Torres Gemelas al fondo, así como las réplicas de las cinco *tea cups* ganadas por el velero y que concede la *Sail Training Association*.



La exposición fue clausurada oficialmente una hora antes de la salida del buque a la mar por el jefe del Estado Mayor de la Armada y el presidente de la Diputación, pero ante el éxito de público se prolongó hasta las 2100 h del día 6 de marzo.



PREMIO DE PINTURA DE LA MAR  
«PUERTO DE FERROL-2002»

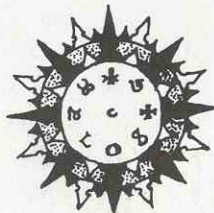
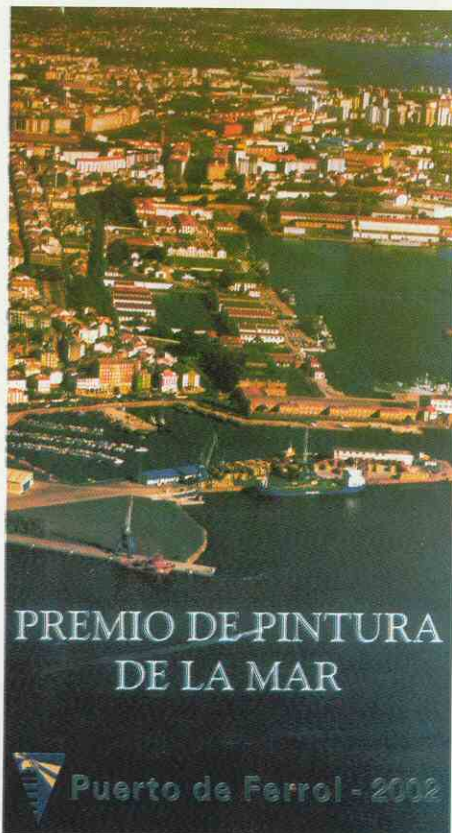
Con el fin de promover la imagen cultural de la mar y el interés público por la misma, así como por cuantas actividades se relacionan con estos temas desde el punto de vista artístico, pictórico y plástico, se convoca el Premio de Pintura de la Mar «Puerto de Ferrol-2002».

Podrán participar todos los artistas que lo deseen con obras de pintura al óleo, acrílico, acuarela, o técnica mixta, siendo el tema obligado en torno a la mar.

Para participar deberán enviarse al puerto de Ferrol —muelle de Curuxeiras, s/n, 15401 Ferrol (La Coruña), teléfono 981 33 80 59—, una fotografía en color (mínimo 10 x 15 cm), de la obra que se presente al premio (una obra por autor); título, medidas, material empleado, valoración en euros y nombre del autor por detrás de cada foto. El plazo de presentación de la documentación finalizará el 15 de mayo de 2002. A la vista de la documentación recibida, un jurado de admisión seleccionará las obras que deberán ser expuestas.

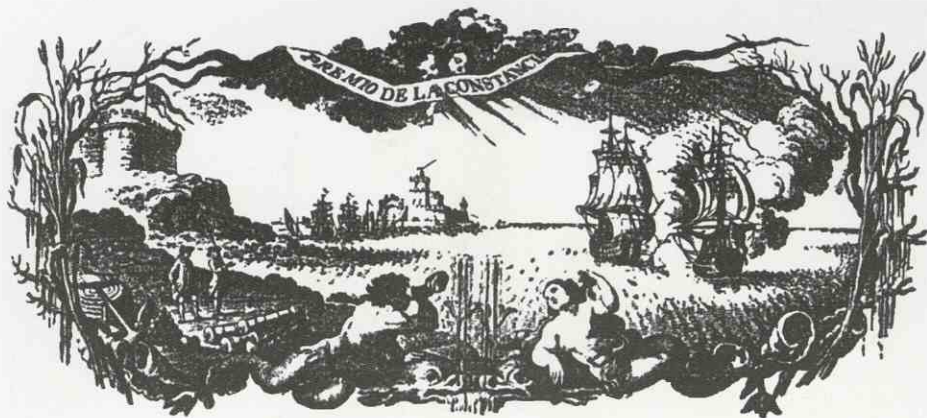
Un jurado de calificación fallará el premio de pintura «Puerto de Ferrol-2002», que consistirá en una dotación económica de 2.000 euros y Ancla de Plata. Accésit: Ayuntamiento de Ferrol, Zona Marítima del Cantábrico, Diputación Provincial de La Coruña, Universidad de La Coruña-Campus de Ferrol.

Para más información sobre las bases de esta convocatoria: telf 981 33 80 59 (Puerto de Ferrol. Cultura/Relaciones Externas).





Dragaminas *Duero*, en Izar (Cartagena). (Foto: A. Campanera i Rovira).



## GACETILLA

### Los Reyes presidieron la botadura de la fragata *Almirante Juan de Borbón*

Sus Majestades los Reyes presidieron el pasado 28 de febrero la botadura de la fragata *Almirante Juan de Borbón* (F-102), segunda de la serie F-100 que el astillero Izar construye para la Armada. El buque, que tuvo como madrina a S. A. R. la Infanta Doña Pilar, se botó felizmente a las 1712 horas ante más de 3.000 personas que acudieron a presenciar la ceremonia.

Don Juan Carlos y Doña Sofía, acompañados por la Infanta Doña Pilar y por sus hijos Simoneta y Bruno, así como por su nieto Luis, llegaron poco antes de las cinco de la tarde a Ferrol, donde fueron recibidos por el presidente de la Xunta, Manuel Fraga, y por el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa. Allí también les esperaban el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente; el jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Francisco Rapallo; el almirante de la Flota, José A. Balbás; el jefe del Apoyo Logístico, almirante Juan González-Irún, y el jefe del arsenal, vicealmirante Ángel Tello. También estuvieron presentes en la ceremonia el secretario de Estado de Defensa, Fernando Díez Moreno,



(Foto: ORP, Armada).

el delegado del gobierno en la comunidad autónoma, Arsenio Fernández de Mesa, y el presidente de Izar, José A. Casanova. Además, por parte de la Marina de los Esta-





(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).



Puesta en grada de la fragata *Blas de Lezo* (F-103). Al fondo, la recién botada *Almirante Juan de Borbón*.  
(Foto: A. Anca Alamillo).

dos Unidos, asistió el subsecretario John J. Young, así como una nutrida representación de la Marina noruega, país para el que Izar construye cinco fragatas.

Tras una breve ceremonia religiosa, Doña Pilar, auxiliada por Natalio Rodríguez, jefe de la factoría ferrolana, y en medio de una gran expectación, procedió a lanzar una botella de cava a la proa del buque, que inmediatamente después se deslizó por la grada hacia el agua de la ría ferrolana, mientras que la banda de música del Tercio Norte tocaba el himno nacional.

Después de la botadura, la comitiva asistió a la colocación de la quilla o primera pieza, de la que será la tercera fragata de la serie F-100 *Blas de Lezo*.

Al término del acto, el ministro de Defensa, en declaraciones a los periodistas, agradeció a la Familia Real que «haya aceptado que esta fragata, que es orgullo de las Fuerzas Armadas, lleve el nombre del *Almirante Juan de Borbón*, que honra la memoria de quien fue un espléndido marino y que, en alguna medida, simboliza con su vida la misma singladura que va a tener esta fragata, un servicio permanente a España desde la mar, velando por la seguridad y la libertad de los españoles».

A. A. A.



## El *Elcano* inicia el crucero de 2002

Coincidiendo con el septuagésimo quinto aniversario de su botadura —el 5 de mayo de 1927 en el astillero gaditano de Echevarrieta y Larrinaga—, el buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* salió del puerto de Cádiz pocos minutos después del mediodía del pasado 5 de marzo, para el crucero del año 2002, durante el cual visitará varios puertos españoles, además del de Lisboa y Saint Malo (Francia), para regresar de nuevo a Cádiz, donde rendirá viaje el próximo 20 de julio.

El buque se encontraba atracado en el muelle comercial de la capital gaditana desde el 1 de marzo, día en que se trasladó desde su base en el arsenal de La Carraca, llevando a bordo a un grupo de escolares de diferentes institutos de educación secundaria de San Fernando, alumnos de la Facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Cádiz, alumnos del Colegio de Huérfanos de la Armada que se preparan en esa ciudad para las oposiciones de la Escuela Naval, así como a los 30 primeros clasificados de la regata Optimist celebrada los días 23 y 24 de febrero, organizada por el Centro Náutico Elcano del ayuntamiento gaditano.



El AJEMA recibiendo honores al subir a bordo para despedir al buque. (Foto: F. A.).

Durante su estancia en Cádiz, el buque, en jornadas de puertas abiertas, ha sido visitado por numeroso público, a la vez que en la ciudad se celebraban diversas actividades



De derecha a izquierda, CN Rebollo, comandante del *Elcano*, junto con antiguos comandantes del buque: almirantes González-Aller, y Portal, CA Díaz del Río, VA Zaragoza y CN Bolívar, nombrado próximo comandante del *Elcano*. (Foto: ORP. Armada).

culturales y deportivas para conmemorar el 75 aniversario de su botadura, entre ellas cabe destacar la exposición «Juan Sebastián de Elcano, 75 años en la mar», la presentación de la III edición del libro *Embajador y Navegante*, seguida de la conferencia «El Juan Sebastián de Elcano. Mensajero de la Hispanidad», pronunciada por nuestro colaborador el general José Cervera Pery, y presentación de la medalla conmemorativa del 75 aniversario (de tales actividades damos debida cuenta en nuestra sección de *Cultura Naval*).

Entre los invitados especiales que asistieron a los actos cabe destacar a Casilda, José Antonio y Fernando Peche Primo de Rivera, hijos de Pilar Primo de Rivera, madrina de la botadura del veterano buque escuela; Carmen Larrinaga, nieta de los dueños del astillero donde se construyó el *Elcano*, y antiguos comandantes bajo el mando de los cuales el *Elcano* dio la vuelta al mundo: almirante Portal Antón, vicealmirante Zaragoza y contralmirante Díaz del Rfo. También para esta ocasión la Armada invitó a Juan Palma Román, uno de los pocos supervivientes que quedan de la primera travesía realizada por el buque en los años 1927 y 1928; pero a última hora, dada su avanzada edad, 94 años, no pudo abandonar la residencia de ancianos que la Diputación Provincial tiene en La Línea para asistir a los actos.

El *Juan Sebastián de Elcano* salió de Cádiz poco después del mediodía del 5 de marzo. Acudieron para despedirle el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, que fue recibido con la dotación cubriendo vergas, himno nacional y dieciséis salvas de ordenanza; el almirante de la Flota, José A. Balbás, y el jefe de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante Manuel Abal. Tampoco faltó a la despedida la alcaldesa de Cádiz, Teófila Martínez, acompañada por sus tenientes de alcalde Enrique García-Agulló y Francisco Vivas.

El buque fue escoltado en su salida del puerto por el patrullero *Vigia*, el buque hidrográfico *Malaspina* y helicópteros de la tercera y cuarta escuadrilla de la Armada. Durante el presente crucero el buque visitará los puertos de Barcelona, Lisboa, Valencia, Cartagena, Palma de Mallorca, Mahón, Vigo, Villagar-



(Foto: ORP, Armada).

cía, Saint Malo, Almería, Alicante y Marín. La intención principal al programar el presente crucero ha sido la de acercar el *Juan Sebastián de Elcano* al máximo posible de españoles y que llegue a ciudades que, a pesar de su gran vinculación con la mar y con la Armada, no han contado nunca o en muy pocas ocasiones con la presencia del buque escuela.

El *Elcano* está al mando del capitán de navío Manuel Rebollo García, alicantino de 56 años, que se alistó en la Armada con 17 años como marinero profesional, y en 1969 ingresó en la Escuela Naval. Especialista en comunicaciones y diplomado en Guerra Naval y Estados Mayores Conjuntos, ha sido comandante del patrullero *Tabarca*, del transporte *Contramaestre Casado*, de la fragata *Santa María* y, desde el 5 de octubre del pasado año, del *Juan Sebastián de Elcano*, buque en el que ha realizado seis cruceros de instrucción, tres de ellos, vueltas al mundo. El capitán de navío Rebollo es el cuadragésimo octavo comandante del *Elcano* y el primero que logra alcanzar este puesto empezando como marinero de la Armada.

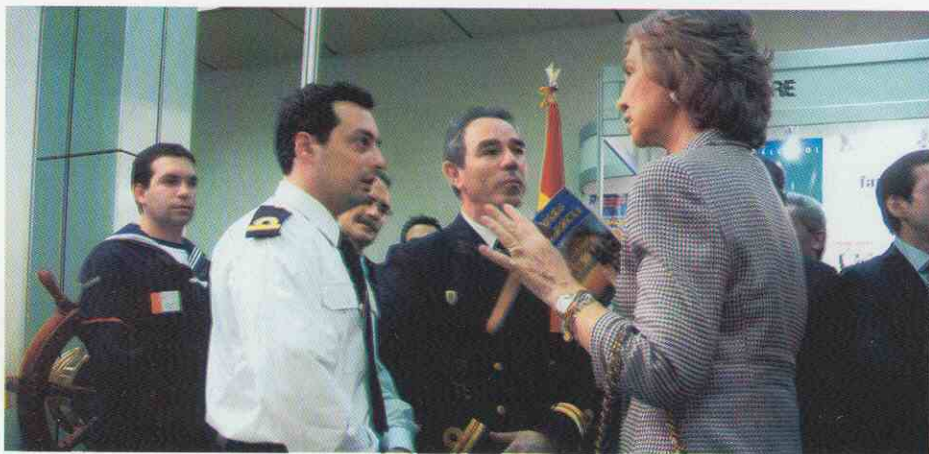
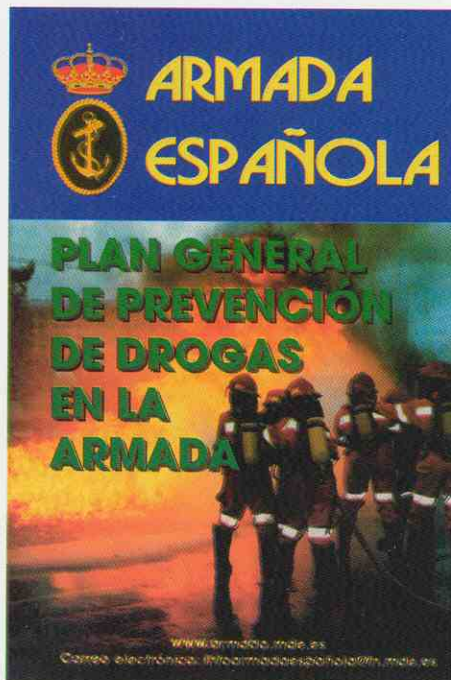
## Presencia de la Armada en el Congreso «Jóvenes, noche y alcohol» del INJUVE

Con ocasión de la celebración de este congreso en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid, los días 12, 13 y 14 de febrero, la Armada, previa coordinación con la Subdirección General de Tropa y Marina, dio a conocer a la sociedad española las diversas acciones que viene llevando a cabo en materia de prevención de drogodependientes.

El congreso fue inaugurado por S. M. la Reina, que se detuvo en el pabellón de la Armada interesándose por las acciones preventivas que en el seno de la misma se realizan.

Es de resaltar la gran afluencia de público que acudió al pabellón, así como el interés despertado por el mismo entre los diversos profesionales de la prevención, a quienes se informó del desarrollo del Plan General de Prevención de Drogodependencias de las FAS en la Armada.

Paralelamente, técnicos destinados en la Armada asistieron a las jornadas como elemento de información para la posterior puesta en práctica de programas de formación interna y acciones de prevención en buques y unidades.



## Visita del ministro de Defensa de Suecia al portaaviones *Príncipe de Asturias*

El pasado sábado 16 de marzo, el ministro de Defensa de Suecia Björn von Sydow visitó, acompañado por el secretario general de Política de Defensa Javier Jiménez-Ugarde, el portaaviones de la Armada española *Príncipe de Asturias*, siendo recibido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Francisco Torrente Sánchez y el almirante de la Flota José Antonio Balbás Ota.

Una vez a bordo se efectuó una exposición sobre la organización y cometidos de la Flota, a cargo del contralmirante Jesús Bringas Andújar, comandante del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota, y por el jefe del Estado Mayor de la Flota contralmirante José María Treviño Ruiz, tras la cual los ilustres visitantes realizaron un recorrido por el buque.

El buque insignia de la Armada, junto con otras unidades de la Flota, atracó en el puerto de Málaga desde el día 15 hasta el día 17 para descanso de las dotaciones y posteriormente continuar con el ejercicio de adiestramiento avanzado del grupo de combate de la Flota, GRUFLEX.

La visita del ministro Von Sydow a nuestro país se enmarcó dentro de las relaciones bilaterales entre ambos países.



El ministro sueco firmando en el libro de honor del buque. (Foto: ORP, Armada).

R. B.



(Foto: ORP, Armada).

## Baja en la Armada de los dragaminas *Júcar* y *Tajo*

Los dragaminas *Júcar* y *Tajo* causaron baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada mediante un acto simultáneo que se celebró en el muelle Juan de Borbón del arsenal de Cartagena el pasado 25 de enero y que estuvo presidido por el vicealmirante Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández, jefe del citado arsenal. La baja de ambas unidades obedece al plan de renovación de los buques de la Flotilla de Medidas Contra Minas, que consiste en sustituir paulatinamente todas las unidades de casco de madera por las de fibra de vidrio.

El *Tajo* fue construido en los astilleros norteamericanos de Tampa, en Florida, siendo botado el primer día del mes de mayo de 1956, para ser entregado a la Armada española el 9 de julio de 1959. Por su parte el *Júcar* fue botado unos meses antes que su compañero *Tajo*, concretamente el 24 de junio

de 1955, habiendo sido construido también por un astillero estadounidense, aunque en localidad diferente a su gemelo, concretamente en Bellingan.

Justo un año después, el 22 de junio de 1956, causaba alta en la Lista Oficial de Buques, lo que le hacía ser la unidad «gris» más veterana de la Armada, superado en edad tan sólo por el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, cuya construcción se remonta a 1927.

Estos dos dragaminas formaban parte de la serie de buques más numerosa que España adquirió del mismo tipo, ya que la escuadrilla original la formaban una docena de unidades, nominados todos ellos con nombres de ríos peninsulares españoles, y que han corrido una suerte muy dispar.

En este sentido, cabe recordar cuál fue el final de cada uno de los doce buques que



Acto de arriado simultáneo de las banderas de los dragaminas *Júcar* (izquierda) y *Tajo* (derecha), por causar baja en la Armada. (Foto: D. Quevedo Carmona).



Los últimos comandantes del *Tajo* y del *Júcar* entregan las banderas de combate de sus buques al almirante jefe del arsenal de Cartagena, que presidió el acto de baja simultánea. (Foto: D. Quevedo Carmona).

componían la escuadrilla original. El primero en darse de baja fue el nominado como *Llobregat*, a resultas de un incendio que lo destruyó en gran medida corriendo el mes de enero de 1979, mientras los *Nalón*, *Ulla* y *Turia* tras su baja fueron donados a la comunidad autónoma de Murcia, que los hundió en las costas de Cartagena donde hoy día aún cumplen su misión postrera, la de arrecifes artificiales. Por su parte, el *Duero* y el *Miño* fueron subastados para chatarra y desguazados en Cartagena, siguiendo el mismo destino que se presume ahora para el *Tajo* y el *Júcar*, aunque estas dos unidades han estado a punto de ser transferidas a Guatemala, que llegó a mostrar un vivo interés por ellas hace tan sólo unos meses. Completaban la docena original los *Sil*, *Ebro*, *Genil* y *Odiel*, únicos supervivientes que hoy día aún se encuentran operativos y que constituyen la Segunda Escuadrilla de Medidas Contra Minas.

D. Q. C.



Acto de arriado de bandera del *Júcar*. El comandante se dirige por última vez a su dotación. (Foto: D. Quevedo Carmona).



## El subsecretario de la Marina norteamericana en las pruebas de mar de la fragata *Álvaro de Bazán*

John J. Young, subsecretario de la Marina norteamericana que asistió a la botadura de la fragata de la clase F-100 *Almirante Juan de Borbón*, embarcó al día siguiente, 1 de marzo, en la primera fragata de la serie, la denominada *Alvaro de Bazán*, con el fin de comprobar personalmente en una de sus salidas en pruebas de mar las excelencias de nuestros nuevos buques, que incorporan el sistema Aegis desarrollado por Lockheed Martin.

Dentro del marco de cooperación entre ambas marinas, se firmó un acuerdo de colaboración acerca de las pruebas de calificación operativa del sistema de armas de las F-100, estando previsto que nuestras nuevas fragatas realicen entre junio y agosto de 2003 dichas pruebas conjuntamente con los destructores americanos, que incorporan desde hace tiempo el sistema Aegis.

En la foto que acompañamos podemos apreciar la belleza de la *Álvaro de Bazán* a su salida de la ría ferrolana.

A. A. A.



El subsecretario de la Marina norteamericana, con el jefe del Arsenal de Ferrol, vicealmirante Tello. (Foto: ORP, Armada).



Fragata *Álvaro de Bazán* en sus pruebas de mar. (Foto: colección A. Anca Alamillo).

## Imposición de la Gran Cruz del Mérito Naval al almirante Fallon

El jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, impuso al almirante William J. Fallon, segundo jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos (cargo equivalente al de nuestro segundo AJEMA), la Gran Cruz del Mérito Naval, que recientemente le fue concedida por S. M. el Rey.

La ceremonia se celebró en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada, el pasado 21 de febrero, en presencia de almirantes y generales destinados en Madrid, así como de un reducido grupo de familiares y amigos del condecorado.

Tras unas palabras de agradecimiento del almirante Fallon, el AJEMA, en un breve parlamento, señaló que los colores de la Orden del Mérito Naval, creada en 1860 por Isabel II, son los de la que fue bandera de la Armada, que más tarde se convirtió en la de España. También recordó los estrechos lazos existentes desde hace casi medio siglo entre ambas marinas, así como la significativa influencia norteamericana en los programas de construcción de buques de la Armada, y que muchos de sus hombres han navegado en antiguos buques de la Marina norteamericana transferidos a España, de los cuales tenemos



El segundo AJEMA en presencia del AJUCEN felicita al condecorado. (Foto: ORP, Armada).

todavía seis unidades en activo. Por último, se refirió a los dramáticos acontecimientos del 11 de septiembre y la solidaridad desde el primer momento de España con los Estados Unidos.



## Arriado de la bandera nacional en el sanatorio de Los Molinos

El pasado 21 de marzo tuvo lugar el arriado de la bandera nacional en el sanatorio de Marina de Los Molinos con motivo del cierre del establecimiento, de acuerdo con el Plan de Racionalización de la Red Sanitaria de la Defensa, que dispone el cese de su total actividad hospitalaria.

La ceremonia fue presidida por el jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, vicealmirante Porfirio Moreno Sierra, y a su llegada le fueron rendidos los honores de ordenanza por una fuerza de Infantería de Marina, con escuadra de gastadores y banda de cornetas y tambores, y música del AGRUMAD.

El director del sanatorio, coronel de Sanidad Ricardo Pérez Calero, pronunció unas palabras refiriéndose a los servicios prestados por el centro y a su historial en su medio siglo de vida. Después de las preces del capellán, se procedió al solemne arriado de la bandera, a los sones del himno nacional. A continuación el AJUCEN, acompañado por el alcalde de Los Molinos, hizo la ofrenda de una corona de flores en homenaje a los que dieron su vida cumpliendo con su deber sirviendo en el Cuerpo de Sanidad de la Armada.

Al acto asistieron el jefe de Sanidad de la Armada y un buen número de generales de



(Foto: S. N.).

Sanidad en activo y reserva, así como antiguos directores del sanatorio y personal de su dotación. Una mención especial a sor María Josefa Itoiz, monja navarra, que se incorporó al Sanatorio antes de su inauguración y que ha prestado sus servicios hasta el día del arriado de bandera.



(Foto: S. N.).

## Nuevas instalaciones de la Fundación de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil

El pasado 28 de febrero, el jefe del Estado Mayor del Ejército, general del Ejército Alfonso Pardo de Santayana y Coloma, inauguró la primera tintorería y taller de costura de Madrid de la Fundación de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil, que preside el general de división José Colldefors Valcárcel.

Para posibilitar estas nuevas instalaciones, ubicadas en la Calle Prim, 6-8, han auna-do esfuerzos todos los sectores de la vida castrense y empresas vinculadas con Defensa, habiendo conseguido un modernísimo material para la limpieza, desmanchado y planchado de todo tipo de prendas y tejidos. También cuenta con una tienda especializada en objetos de regalo. Los precios de los servicios son francamente económicos y en su oferta de lanzamiento tiene todas sus prendas (faldas, pantalones, uniformes, chaquetas, etc.) a 2,37 euros.

La Fundación Fuerzas Armadas y Guardia Civil, que tiene su sede en San Nicolás, 11, 28013 Madrid; telf. 915 16 03 67 -8-9, fue constituida en MTAS con el núm. 281.163, BOE núm. 46 de 2001, y sus objetivos son la capacitación y promoción laboral de viudas, huérfanos, discapacitados, mujeres separa-



(Foto: J. J.).

das, etc., es decir, los sectores menos favorecidos de los miembros de las FAS y Guardia Civil.



(Foto: J. J.).

## El almirante Antonio González-Aller, nombrado jefe del Cuarto Militar de la Casa de Su Majestad el Rey

Su Majestad el Rey ha venido en nombrar jefe del Cuarto Militar de Su Casa al almirante del Cuerpo General de la Armada Antonio González-Aller Suevos, tal como se dispone en el Real Decreto 257/2002, de 11 de marzo.

El almirante González-Aller, cuyo anterior cargo era de almirante de Personal de la Armada (ALPER), nació en Cartagena el 23 de febrero de 1943 e ingresó en la Escuela Naval el 1 de agosto de 1960, recibiendo el despacho de alférez de navío el 16 de julio de 1965.

Es especialista de Artillería, diplomado en Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval y realizó el Curso Superior Naval de Guerra en el Reino Unido.

Ha sido comandante de los siguientes buques: dragaminas *Turia*, patrullero de altura *Atrevida*, fragata *Victoria* y buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Entre sus destinos en tierra, cabe destacar el de profesor de la Escuela de Guerra Naval, jefe del Gabinete del AJEMA, subdirector general de Enseñanza y Formación Militar del Ministerio de Defensa, director del Gabinete Técnico del subsecretario de Defensa y almirante jefe de Personal de la Armada, cargo en el que acaba de cesar.

El almirante Antonio González-Aller está casado con doña María Magdalena Rodríguez Moreno y es padre de cuatro hijos.





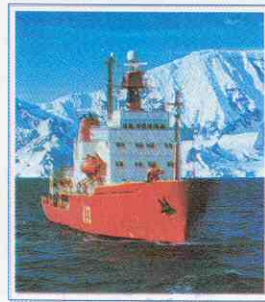
## LIBROS

TENA MARTÍN, Juan: *El Hespérides. 10 años de investigación*. Ministerio de Defensa y Ministerio de Ciencia y Tecnología. Madrid, octubre 2001. 167 págs. Ilustraciones.

Este libro se edita con ocasión de cumplirse el décimo aniversario de la entrada en servicio del buque de investigación oceanográfica *Hespérides*, el único español diseñado para llevar a cabo investigaciones científicas en todos los mares y océanos del mundo. Desde que fue botado el 12 de mayo de 1991, en la factoría cartagenera de la entonces Empresa Nacional Bazán, hoy Izar, siendo la madrina S. M. la Reina Doña Sofía, ha llevado a cabo una labor científica difícilmente equiparable: 75 campañas de investigación en aguas del Mediterráneo, Atlántico, Pacífico y Antártico, cuyos resultados han dado un notable prestigio a la oceanografía española.

El autor del libro es el reconocido periodista científico Juan Tena Martín, que con gran amenidad y

### *El Hespérides* 10 años de investigación



Juan Tena Martín

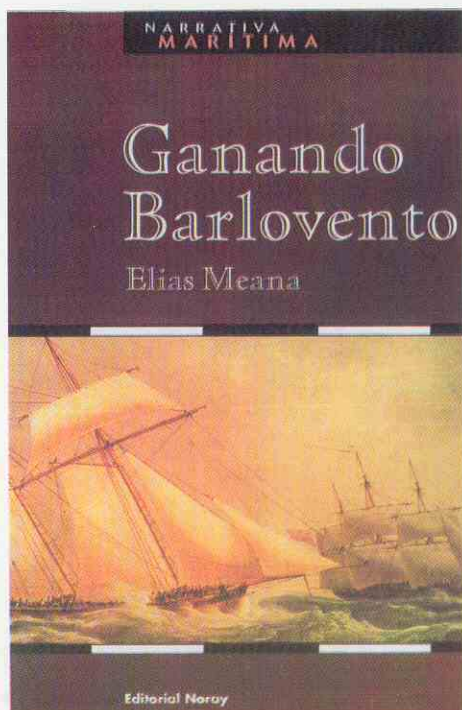
rigor nos detalla los antecedentes, proyecto, construcción, compañías científicas y actividades del buque, en especial las antárticas, que han sido las que han dado celebridad al *Hespérides*, dado que desde 1991 ha realizado una cada año.

El libro está prologado por el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, y por la ministra de Ciencia y Tecnología, Ana Birulés, destacando ambos la fructífera colaboración entre los dos departamentos en la explotación del *Hespérides*.

La obra es de gran formato y está espléndidamente editada, siendo de destacar la cantidad y calidad de las fotografías e ilustraciones que apoyan al texto.

F. A.

MEANA DÍAZ, Elías: **Ganando Barlovento** (ISBN 84-748666-114-4). Editorial Noray. Barcelona, 2001; 352 págs.; precio: 15,63 euros).



La feliz y nueva aventura editorial de Noray, la colección de «Narrativa Marítima», iniciada con *Océanos de Gloria*, nos ofrece su segundo título, *Ganando Barlovento*, un relato apasionante de la vida de un marino español afincado en Cuba, Rodrigo Carreno, el cual a principios de 1809, estando al mando de un bergantín abanderado en Estados Unidos, es hecho prisionero en una de las primeras escaramuzas que la Armada británica protagonizó en la costa atlántica de su antigua colonia y que desembarcó en la segunda guerra anglo-americana.

El protagonista desde el momento en que es apresado se fija dos metas: recuperar la libertad y tomar venganza. Pero en Europa, donde es trasladado como prisionero, los vientos no son propicios y la guerra asola al país que lo vio nacer. El pueblo español se ha levantado en

armas contra el invasor francés, y Rodrigo, en su camino hacia la libertad, se involucra en el conflicto desarrollando en la mar una popular guerrilla, al

mando de un falucho armado para el corso en el pueblo de la costa asturiana que le vio nacer.

El autor, Elías Meana, es un conocedor de la mar. Cursó sus estudios en la Facultad de Náutica de Barcelona y ejerció durante siete años su profesión de marino. También es un amante de la aventura, y en 1983, a bordo de la goleta *Idus de Marzo*, participó como tripulante durante la primera expedición española a la Antártida. Además es un gran narrador y en el año 1998, con su novela *María la Bonita*, fue el ganador del premio literario Nostromo. Con todos esos ingredientes el éxito de esta novela de narrativa marítima está asegurado.

J. J.

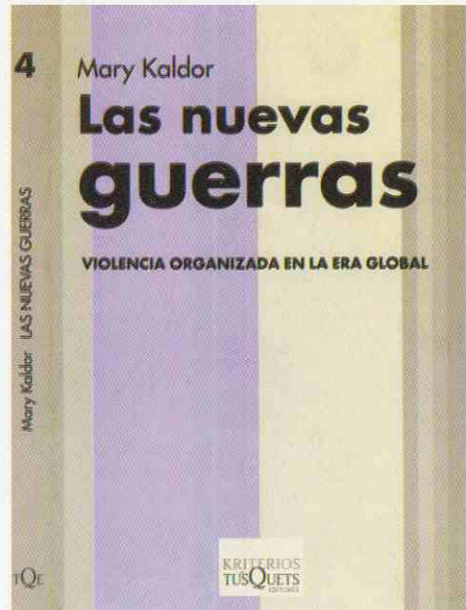
KALDOR, Mary: **Las nuevas guerras**. Tusquets Editores. Barcelona, 2001; 242 págs.

Desde que finalizó la guerra fría se dijo que las amenazas militares pasaban a ser riesgos, entre los que señalaban: la proliferación de armas de destrucción masiva, el terrorismo, la droga y la delincuencia internacional organizada. Parecía que la guerra entre los ejércitos nacionales ya no era posible. Se habló de las nuevas misiones militares, entre las que destacaban intensamente las operaciones de paz y ayuda humanitaria.

Pero pronto emergieron los nuevos conflictos de los años noventa. Sobre todo, conflictos raciales, étnicos y nacionalistas, que produjeron millones de víctimas civiles. Se les denominó «conflictos de baja intensidad», y las crisis se convirtieron en el foco de atención política para el empleo de la fuerza militar.

El signo globalizador del siglo XXI ha generado un nuevo tipo de violencia organizada, y ésta es lo que ha llevado a Mary Kaldor, profesora de la London School of Economics, a escribir el libro que recomendamos a nuestros lectores interesados por el tema de las nuevas formas de la guerra.

Los nuevos movimientos antisociales utilizan los numerosos recursos que

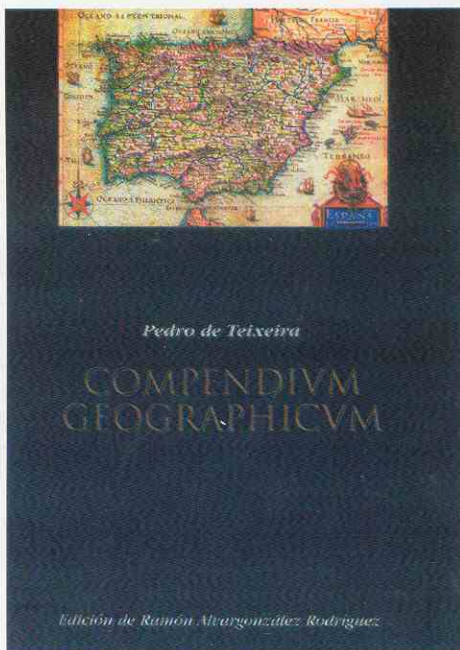




ofrece la economía globalizada, que, junto a los avances de la tecnología actual, sirven a los fines de los delincuentes para intentar atacar a los estados que se mueven con organizaciones legales. Las nuevas guerras van a obligar a prestar más atención a este tipo de intervenciones, que constituyen un enemigo sin rostro, pero con alta capacidad para dañar a las poblaciones de las naciones industriales avanzadas a las que hacen rehenes. El fenómeno de la globalización abarca todos los campos y va a exigir nuevas técnicas y estrategias para hacerle frente con los medios militares cuando constituya una amenaza.

G. P. R.

DE TEIXEIRA, Pedro: **Compendium Geographicum**. (Estudio de Ramón Alvargonzález). Museo Naval. Fundación «Alvargonzález». Universidad de Uppsala, 2001; 198 págs., ilustraciones.



La entente cultural integrada por el Museo Naval, la Fundación «Alvargonzález» y la Universidad de Uppsala, en edición conmemorativa de la celebración del XIX Congreso Internacional de Historia de la Cartografía, ha plasmado este espléndido libro, auténtica joya editorial, en el que, junto a la inclusión fascicular del *Compendium Geographicum*, de Pedro de Teixeira —aquel famoso cartógrafo portugués al servicio de la monarquía española durante buena parte del siglo XVII—, figura un riguroso y esclarecido estudio del catedrático de geografía de la Universidad de Oviedo Ramón Alvargonzález, verdadero artífice, impulsor de esta importantísima aportación.

Pedro de Teixeira fue, sin duda, un adelantado de su tiempo, y su *Compendium Geographicum*, publicado hacia 1660, constituye una síntesis de su labor cartográfica a diferentes escalas, siendo el resultado de empresas que coronan buena parte de su existencia. Libro hasta ahora inédito, de singulares valores científicos e históricos, responde su publicación en buena parte a la inquietud cultural y generoso

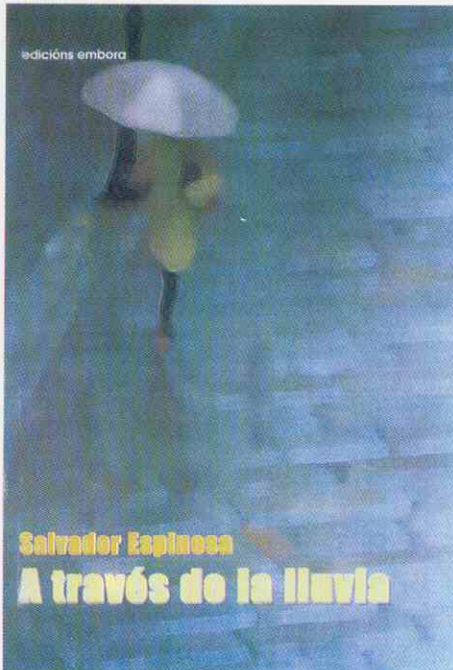
mecenazgo de la Fundación «Alvargonzález», siempre en vanguardia de la cultura y la investigación marítima.

El autor sigue la estela de los grandes navegantes y cartógrafos portugueses (hubo un Tristao Vaz de Teixeira en los tiempos de Enrique el Navegante), pero con la particularidad, tan grata, de que lo más importante de su obra lo aplicó a la ciencia española, y así su *Compendium Geographicum* es un modelo de sabiduría y concreción, y la tabla total de descripciones que figuran en los apéndices —costas, puertos, reinos, señoríos y provincias—, contempladas al detalle en el cuerpo principal de su *Compendium*, ofrece un impecable tratamiento, cuya lectura causa admiración y deleite a un mismo tiempo.

Obras como ésta, de trascendente contenido y cuidadosa edición, son las que despiertan interés real y estimulan la capacidad de asimilación del numeroso plantel de estudiosos de la cartografía, que pueden disfrutar con este libro de una de sus más sugestivas interpretaciones.

J. C. P.

ESPINOSA GONZÁLEZ-LLANOS, Salvador: **A través de la lluvia.**  
Edicions Embora, Ferrol, diciembre, 2001, 148 págs.



Un año después de que Salvador Espinosa (Ferrol, 1970) —teniente de navío de la Armada, especialista en Hidrografía y destinado en el buque *Malaspina*— publicara, con gran éxito de público y crítica, su primera novela, *El extraño viaje*, nos ofrece su segunda obra, *A través de la lluvia*, compuesta por nueve relatos cortos que se van concadenando unos con otros de forma casual, en los que la lluvia es el común denominador de los hechos que se narran, con gran oficio y maestría, y que se desarrollan casi en su totalidad en Ferrol y su comarca.

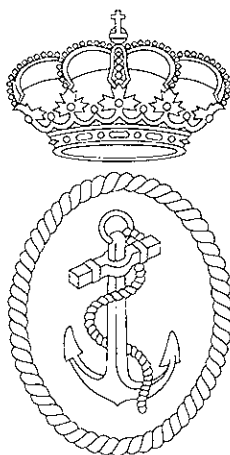
Al contrario de lo que suele ocurrir en las obras de esa naturaleza —lectura pausada y espaciada de los relatos—, la que aquí tratamos es de las que se leen de un tirón. El lector queda atrapado en las sutiles redes

del primer relato y devora con fruición los ocho restantes. Unos escritos con estilo torrencial y otros encalmados en meandros narrativos. Algunos con moralina inclusive, otros intimistas y llenos de ternura y en ocasiones con sorprendente desenlace.

El libro fue presentado por Santiago González-Llanos Fernández de Mesa el pasado 21 de diciembre en el Ateneo de Ferrol. La editorial es la misma que la de la primera novela, Edicións Embora. Se puede adquirir en cualquier librería de Ferrol, en la librería Escarabajal de Cartagena, en la Quorum de Cádiz y en la Bozano de San Fernando.

También a través de internet en la dirección: [www.edicionsembora.com](http://www.edicionsembora.com).

S. N.



---

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

MAYO 2002





CARTA DEL DIRECTOR	563
CARTAS AL DIRECTOR	565
125 ANIVERSARIO DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA Contralmirante Carlos Martínez-Valverde	567

TEMAS GENERALES

Capitán de navío Juan Aguilar Ponce de León ¿QUÉ ES MANDAR?	569
Coronel de Infantería de Marina Gonzalo Parente Rodríguez	
LA PERSPECTIVA MARÍTIMA DESPUÉS DEL 11-S	577
Comandante jurídico Joaquín Ruiz Díez del Corral	
CONSIDERACIONES EN TORNO A LOS CUERPOS COMUNES DE LAS FUERZAS ARMADAS Y A LA CONVENIENCIA DE SU REFORMA	581

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de navío Buenaventura López Rodríguez; Comandante de Infantería de Marina Andrés Gacio Paineira	
EL CUARTEL GENERAL MARÍTIMO ESPAÑOL DE ALTA DISPONIBILIDAD-HRF (M) SP HQ	589
Teniente coronel de Infantería de Marina Luis Martínez de la Hoz	
EL TERCER BATALLÓN DE LA BRIGADA DE INFANTERÍA DE MARINA	603
Capitán de intendencia de la Armada Santiago Acosta Ortega	
PROS Y CONTRAS DE LA EXTERNALIZACIÓN DE LAS FUNCIONES LOGÍSTICAS EN EL ÁMBITO DE LA DEFENSA	611
Capitán de navío Francisco Rodríguez Fuenmayor	
HACIA UN MODELO DE ENSEÑANZA DISTRIBUIDA	619
Capitán de fragata Antonio Pintos Pintos	
LOS FUTUROS ESCOLTAS	627

HISTORIAS DE LA MAR

Agustín Ramón Rodríguez González	
BICENTENARIO DE LA PAZ DE AMIENS	631
José M. Barceló-Fortuny	
OTOÑO 1957: UNAS MANIOBRAS CON FINAL PRECIPITADO	639
Francisco Ponce Cordones	
EL CANAL DEL ARRECIFE DE LA CALETA	651

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...	
EFEMERIDES	
MISCELÁNEA	
VIEJA FOTO	
ANECDOTARIO MARINERO	
CINE CON LA MAR DE FONDO	
LA MAR EN LA FILATELIA	
GALERÍA DE CAPITANES GENERALES	

NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: El buque de asalto anfibio *Castilla* y el submarino *Marsopa* atracados en el puerto de Málaga.  
(Foto: C. García de Paredes).



MINISTERIO  
DE DEFENSA

SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

*Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquéllos.*

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-02-053-4

---

## VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5  
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.  
Librería *Moya*. Carretas, 29.  
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—*Central Librera*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librera*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

---

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	1,65 €
Unión Europea	2,10 €
Otras naciones	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	14,88 €
Unión Europea	19,57 €
Otras naciones	20,16 €

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.

Viriato, 69. 28010 MADRID

Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14

Correo electrónico: [viaexclusivas@jct.es](mailto:viaexclusivas@jct.es)

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

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

Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28

Correo electrónico: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

Vigo, cuyo empuje demográfico e industrial la convirtieron hace décadas en la mayor ciudad de Galicia, cuenta con uno de los puertos naturales más amplios y mejores del mundo, con su entrada resguardada por las islas Cíes y un fácil acceso para toda clase de buques.

Las principales industrias de esta ciudad-puerto, con sus muelles cosmopolitas de navegación atlántica, son las relacionadas con la mar: la pesquera, la conservera y la de construcción naval. La capital pesquera de España está localizada en el barrio vigués de El Berbés, y la ría es el principal centro de conservas de pescado del país, industria que se inició a comienzos del siglo XIX impulsada por inmigrantes catalanes, cuyos apellidos todavía permanecen en las empresas punteras del sector.



Dos facetas del mundo marítimo, la cultural y la náutica, que habían permanecido en un segundo plano, hoy navegan a buen rumbo. Las obras para la construcción y acondicionamiento del Museo del Mar de Vigo, junto a la playa de Samil, continúan a buen ritmo; y con respecto al pujante sector económico y social de la náutica—voz que hoy engloba a los deportes marítimos y a la navegación de recreo—, el día 23 de mayo se inaugura la segunda edición del Salón Náutico de Vigo, en el que participa la Armada con su propio pabellón y con la estancia en el puerto del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Con ello se pone de manifiesto, una vez más, el cariño y simpatía que siempre han existido entre la Armada y Vigo, en cuya antigua Estación Naval de Ríos se estableció la ETEA, escuela modélica donde se han formado desde 1955 los oficiales, suboficiales y marinería especialista en electrónica, radio y comunicaciones de la Armada, cuyos hombres siempre han rendido culto a una de sus figuras más egregias, el vigués don Casto Méndez Núñez.

Mariano JUAN Y FERRAGUT



## A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, con tratamiento de texto Word o Word Perfect.** La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

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

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

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

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



# CARTAS AL DIRECTOR

## En torno al Nelson Touch

Con respecto a la Carta al Director, Nelson Touch, publicada en diciembre de 2001, el Capitán Marval ha de decir al teniente de navío Matres que, seguramente por causas de pseudónimo, ignora las muchas veces que ha hablado y escrito de don Álvaro de Bazán, proclamando precisamente lo más digno de elogio, en la Escuela de Guerra Naval, en la Escuela Naval Militar, en el Museo Marítimo de las Atarazanas de Barcelona. Esto por citar tan sólo algunos de los ejemplos de una acción extensa y entusiasta.

Todo ello no quita que se digan, también, las cualidades de Nelson, de gran ejemplo (rayando el genio), y siempre expresadas cuando queda lejos el que fuese nuestro enemigo (de acuerdo con las sabias Ordenanzas que prohíben hablar bien del enemigo en deterioro del espíritu propio). El ensalzar

el Touch of Nelson —que indudablemente lo tenía y es ejemplar— no rebaja en nada al Marqués de Santa Cruz y a sus descendientes, almirantes o generales de la mar, que también alcanzaron merecida fama; y no olvidemos a Méndez Núñez y a tantos otros que nos dieron ejemplo e impulso.

Gracias, teniente de navío Matres por haberse fijado en el Capitán Marval, que no desea (eso sí, reciamente) sino que nuestra Armada sea mejor y mejor.

Se expresa Matres, con cálida energía; ésta es impulsora, sin duda, a los grandes hechos. ¡Adelante! Su nombre recuerda al Capitán Marval, al de un caballero guardia marina del que fue comandante de brigada, de una brigada que en su ímpetu quería ser compañía de acción marinera y militar. Unidad con la que estuvo muy compenetrado el Capitán Marval en sus años mozos.

Aquel caballero Matres era pundonoroso, arrojado y valiente... un buen modelo a seguir.

Señor director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, gracias por su honrosa labor.— Capitán Marval.



## Cuestión de galones

Como no soy profesinal de Marina, hay cosas que se me escapan en los artículos de la REVISTA, y éstos son los símbolos de jerarquía de los autores de los artículos. Por favor, ¿se podría por una sola vez, para los suscriptores que no somos profesionales, que salgan en la REVISTA los galones, estrellas etc., con lo que corresponda a su jerarquía o mando?—Juan Rodríguez del Barrio. Madrid.

N. R.—En cada artículo figura el nombre del autor, y si éste es militar se inserta la divisa (galones, estrellas, etc.) correspondiente a su empleo o grado, que se usan en las palas u hombreras del uniforme. Los lectores que desconozcan el significado de dichas divisas encontrarán fácil respuesta si consultan el Índice que se publica en la primera página de cada número de la REVISTA.

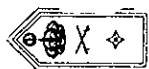
# REVISTA GENERAL DE MARINA

# 125

## ANIVERSARIO

### 1877-2002

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE (\*)  
Correspondiente de la Real Academia de la Historia



#### Aniversario

Un siglo pasado va... y veinticinco años más. En todo este tiempo la REVISTA GENERAL «cumplió como buena»: alentó, orientó e impulsó a varias generaciones de oficiales (y de su gente) de la Armada y de las otras marinas, Mercante, de Pesca y de Recreo (más modernamente ésta, deportiva). También a otros lectores entusiastas interesados en ellas. Es decir, influyó en la Marina toda, y más, mucho más. En aquélla se produjeron muchos actos beneméritos. La REVISTA GENERAL tiene la nobleza, el desprendimiento y la eficacia de la acción conjunta que tanto se desea, especialmente ahora.

Ya hace muchos años (desde 1932) resolví escribir en nuestra querida REVISTA. Estoy muy satisfecho de ello, de mi veteranía.

Dije mucho del pasado, con estudio de la Estrategia, de la Táctica, de la Logística y de la Orgánica. Dije mucho de la Segunda Guerra Mundial, resaltando sus enseñanzas. Me sirvió mucho mi estancia en Norfolk y mi embarco en la Sexta Flota de los Estados Unidos. Seguí las directrices marcadas por el almirante Julio Guillén y por los directores que le siguieron. Estuve muy compenetrado con el capitán de navío Tato.

---

(\*) El contralmirante Martínez-Valverde es el más veterano de nuestros colaboradores, su primer artículo en la REVISTA se publicó en junio de 1932. hace 70 años.

En el área de la *Miscelánea* vi un gran campo: con pocas palabras se pueden decir muchas cosas. Unas son curiosidades, otras de mayor enjundia. Sobre la puerta de la casa del gran Lope, en la calle de Cervantes, leí una frase que me sugirió otra sobre lo *grande* y lo *pequeño*. Tomé como *Motto*, *parva potest magna esse* (lo pequeño puede ser muy grande). Incrementé mi trabajo en este campo tan leído. No dejé por ello de escribir artículos e *Historias de la Mar*. ¡Adelante!, pues, la acción continúa (gracias a Dios).

Comencé, con el director actual, el área de *Efemérides*; trabajé en él con calor, tratando de que fuese un auténtico *exemplario*, poniendo de manifiesto los hechos heroicos de los que nos precedieron. Creo haberlo conseguido.

Me queda felicitar al actual director de la REVISTA, capitán de navío Juan y Ferragut. Está muy solo y trata de formar equipo, ¡que tenga éxito en ello!, que sea bien secundado por oficiales de Marina. Le deseo también que reciba mucha y buena colaboración, especialmente en la parte profesional, mostrando saber y combatividad. Son aspectos en los cuales se puede hacer mucho en la REVISTA. Puede decirse que es el norte principal de ella. No hay otra con esta orientación en la Armada. Suerte y acierto.... los tendrá (siempre con la ayuda de Dios, claro está).



# ¿QUÉ ES MANDAR?

Juan AGUILAR PONCE DE LEÓN  
Capitán Marítimo de Barcelona



I empezáramos cambiando la pregunta que encabeza estas líneas por la de ¿qué es el poder?, creo que muchos de nosotros responderíamos: es la capacidad de mandar. Estimando que cuanto mayor es el nivel jerárquico mayor es el poder y la capacidad potencial de mandar. Si volviésemos a preguntarnos: ¿entonces, todo lo que el mando dice, ejerciendo su función, son órdenes, son emanaciones de poder? La respuesta que obtendríamos sería, en

muchos casos, afirmativa; mientras que en otros sería dubitativa e incluso negativa. Es decir, responderíamos: no siempre. Por nuestra parte, pensamos que mando y poder forman parte de una familia de palabras estrechamente relacionadas y de difícil definición: poder, autoridad, mando, sumisión, fuerza, subordinación, sojuzgamiento... Por ello, trataremos de aclarar estas palabras partiendo de la, en nuestra opinión, pieza angular que soporta, amadrina y da luz a todo el resto de palabras que abarcan este área conceptual: el poder.

Comenzaremos intentando resaltar aquellas facetas del poder que consideramos claves para analizar la esencia del mandar. Y en este sentido, iniciaremos nuestra andadura diciendo que poder es una palabra compleja y de difícil definición. Es un concepto poliédrico, tiene muchas caras. Definido inicialmente como similar a la fuerza en mecánica, se nos presenta hoy en día como un término sutil lleno de significaciones, de luces y de sombras. Si en un intento simplificador nos decidiéramos a tratar de definir, entre todas las facetas y matices que abarcan el concepto de poder, aquella que mejor lo caracteriza, lo presentaríamos como generador de estructuras. Es la posibilidad de intervenir en la realidad cambiando el rumbo de los hechos. Cuanto mayor es nuestra capacidad de modificar la realidad, mayor es nuestro poder. Como sabemos todos, capacidad de generar normativa y capacidad de recursos son los dos grandes resortes del poder. Dicho vulgarmente, el control del Boletín Oficial del Estado y del Ministerio de Hacienda representa uno de los grandes pilares del poder, aunque evidentemente no es el único.

Si nos decidiéramos a enumerar algunas de las caras más significativas del poder, apuntaríamos las siguientes:

- El poder autoritario.
- El poder imperativo.
- El poder manipulador.
- El poder situado.
- El poder mantenedor.
- El poder controlador.
- El poder estructurador.
- El poder dialogante.

Cada una de estas formas de mandar no es ni buena ni mala en sí, sino que es función de las circunstancias en que se ejerce y los fines que se persiguen. Analizaremos estas formas de mandar por su eficacia, por el fin que persiguen, por la forma en que se dirigen a la consecución de los objetivos. No analizaremos aquí el componente moral que acompaña, en muchas ocasiones, la forma de mandar, y que puede tener un tremendo impacto sobre la dignidad de las personas.

El *poder autoritario* es aquel que se dirige clara y manifiestamente hacia los fines. Una persona o grupo tiene unos fines y elige los medios necesarios para alcanzarlos. No busca el diálogo o el consenso, a no ser que resulten imprescindibles para la consecución de los objetivos que tiene marcados. Hay que alcanzar unos fines y para ello se utiliza en la forma más conveniente a los subordinados. El fin justifica los medios.

Es evidente que estamos planteando unos rasgos extremos. Se puede ser eficaz, autoritario y, en cierto grado, participativo. No es malo tratar de ser eficaz, es positivo. Lo que puede ser negativo es el trato despótico y/o «trepador» que pueden tener las personas. El problema que presentan las personas déspotas es evidente para todos nosotros. El problema que plantean los «trepadores» es, en cierto sentido, similar. No admiten fallos porque entorpecen sus ambiciones. Las cosas se complican, aún más, si ellos deciden no tomar decisiones, si las dejan totalmente en manos de sus subordinados. En este caso, no quieren errores u omisiones. En estas ocasiones, el hasta entonces falsamente delegador pasa a ser autoritario despótico.

Podríamos definir el *poder imperativo* como la capacidad de sancionar para asegurar la obediencia ante decisiones vinculantes. Es conseguir que no se rompa una secuencia concatenada de acciones para la obtención de un fin.

El gran sociólogo americano Talcott Parsons sostenía que existen ciertos medios de control que pueden sustituir al lenguaje en situaciones estándares. El lenguaje es el medio natural de relación entre sistema/entorno o entre los distintos subsistemas que componen un sistema.

No obstante, la necesidad de reducir el elevado número de contactos que es preciso mantener para intercambiar opiniones, fijar direcciones, asegurar salidas, informar de nuevas situaciones... nos obliga a recurrir a sustitutos del

lenguaje. Para Parsons estos medios de control eran: el dinero, el prestigio, la moral y el poder, definiendo el código poder como aquel que sirve a la situación estándar de seguimiento de imperativos. Todo esto en ningún caso quiere decir la eliminación total y permanente del lenguaje por el poder, que a lo único que nos llevaría es a una situación de deformación o desintegración organizativa.

Creemos importante resaltar, únicamente desde un punto de vista ilustrativo, el caso de la función prestigio, donde la afirmación, en un sentido, de ciertas personas evita el debate y hace que lo presentado por él se acepte sin dudas ni vacilaciones. En el caso del poder, es evidente que la aceptación se produce por el temor a las sanciones o por la costumbre a obedecer lo emanado de la autoridad.

El *poder manipulador*, conductor, estructurador del campo de acción es aquel que nos conduce, nos dirige en la dirección marcada por el poderoso. No es un poder que desde fuera nos empuja, nos constringe, nos fuerza. Es, sin embargo, ese tipo de poder que se introduce dentro de nosotros y nos hace que parezcan naturales los deseos, las normativas del poderoso. Nos fija direcciones y caminos sin que nosotros nos demos cuenta.

En este caso, el ejercicio de poder consiste en guiar las posibilidades de conducta y predecir con exactitud la salida. Básicamente, el poder es estructurar el posible campo de acción de otros. Consiste en limitar los caminos que se pueden elegir. Es la capacidad de crear los conceptos con que se fija la imagen de nuestro mundo, sea ésta grande, como la capacidad del gobierno de los Estados Unidos, o pequeña, como la que podemos tener cada uno de nosotros. Y esto, no nos cansaremos de repetirlo, va muy ligado a la producción de normativa por parte de la Comunidad Europea. Por ello, creemos que es de fundamental importancia analizar y seguir, desde su gestación, nacimiento y desarrollo, todas las iniciativas europeas que afecten a nuestros intereses. Tenemos que tratar de modificar, o al menos de suavizar, todo aquello que claramente nos perjudica.

Sucede, con el poder manipulador, lo mismo que con el poder autoritario. No es, a pesar de las connotaciones negativas de la palabra, ni bueno ni malo en sí. En general, manipulado en la dirección del interés común, puede ser tremendamente beneficioso. Sin embargo, si la manipulación pretende ser en beneficio de unos pocos o de un pequeño grupo, su influencia es clara y manifiestamente negativa.

El *poder situado* es aquel que viene dado por el lugar que uno ocupa en la jerarquía. Es el poder de constituir la realidad por el mero hecho de decirla, de enunciarla, por parte de aquellos que tienen autoridad para ello. Poder cuya fuerza reside en la creencia en la verdad, la legitimidad y las costumbres que fijan aquellos que ejercen el poder. La base de este tipo de poder se encuentra en los hábitos que la gente adquiere durante su socialización. Pascal decía que «la costumbre hace toda la autoridad».

Es decir, el *poder situado* se basa en que la eficacia de las palabras es función de quien las emite, aumentando ésta al hacerlo el nivel en la jerarquía. Las palabras no son neutras, arrastran el peso del poder del mando. Los que tienen autoridad poseen el poder de decir lo que es, de actuar sobre la realidad.

El *poder controlador* trata de pautar el grado de sujeción que se ejerce sobre los subordinados, distinguiendo dos tipos de control: el personal y el burocrático. En el primero, se pueden observar diversas gradaciones que comienzan con la emisión continua de órdenes directas (no se hace nada sin consultar), fijación de premisas (se fijan las líneas generales de decisión y se deja actuar), revisión de decisiones (se delega, pero se revisa la decisión final) y asignación de recursos (se delega todo, pero se fijan los márgenes de decisión presupuestaria). En el segundo tipo de control, el burocrático, se crean pautas impersonales que guían el comportamiento: estandarización del trabajo (por reglas, procedimientos, descripciones), estandarización del rendimiento del trabajo realizado, estandarización de las habilidades y conocimientos que el trabajo requiere (procedimientos de formación y selección de personal).

El *poder mantenedor* y generador de estructuras sostiene que ni uno hace lo que quiere ni está totalmente determinado por el contexto en que se desenvuelve. En otras palabras, el que ejerce el poder tiene la prerrogativa de mantener o modificar las estructuras existentes. Definiendo las estructuras como el conjunto de reglas y recursos utilizados en la producción y reproducción de la vida social. Es decir, como decíamos al comienzo de estas breves líneas, la capacidad de generar normativa y utilizar recursos son las bases que sustentan el poder.



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).

El *poder estructurador* es el que produce orden, hace predecible y manejable el mundo y permite la presencia de formas repetitivas. Zygmunt Bauman, en su libro *Culture as praxis*, apunta tres formas básicas de estructuras que limitan, controlan y centran las posibilidades de elección.

La primera de estas formas consiste en estructurar diferenciando significados. Ejemplo: las cargas portuarias se dividen en graneles sólidos, graneles líquidos, carga contenerizada... en un intento claro de poner orden, de hacer manejable y predecible lo existente.

La segunda consiste en introducir regularidades. Ejemplo: físicamente los valores de la temperatura exterior oscilan mucho. Por medio de casas, tiendas de campaña, ropa de abrigo... se logra reducir la temperatura en la vecindad del cuerpo.

Por último, manipulando probabilidades, modificando la situación hacia una parte. Ejemplo: en la pelea hombre-animal, el vencedor viene determinado por factores que escapan al control de los combatientes (peso, zarpas, colmillos...). Si el hombre modifica esto por medio de artefactos (cuchillos, pistolas...) las probabilidades cambian.

El *poder dialogante* no trata de medir el talante de las personas: correctas, educadas, con buen trato... En este caso, se trata de analizar en qué situaciones resulta imprescindible el dialogo entre los participantes para alcanzar los fines organizativos. Es, en nuestra opinión, la forma de poder imprescindible para abordar los problemas complejos, difíciles de abarcar en su totalidad, de gran amplitud de campo, que exigen conocimientos multidisciplinares... En estos



casos, se hace imprescindible un diálogo que defina, aclare y coordine los muy diversos matices que presenta el problema bajo estudio. Es un poder básicamente consensuador, participativo, partidario del acuerdo. Es la capacidad de armonizar, de cohesionar.

Los fines, la bondad de hacia dónde nos dirigimos, tenemos que decidirlo nosotros colectivamente. Esto, entenderemos, no quiere decir necesariamente en una votación democrática, pero sí, participativamente. No puede ser el resultado del pensamiento introspectivo de la persona aislada. La solución a la que se llegue debe reflejar el sentimiento y merecer la aprobación de la comunidad a la que pertenece.

Creemos que, finalmente, sería interesante observar las diferencias clave entre el poder mantenedor, recursivo, repetitivo y el poder innovador, generador, modificador. En nuestra opinión, el primero cumple la función básica de evitar tener que tomar decisiones continuamente. Cumple la misión de mantener al sistema dentro de los límites que las estructuras le marcan. Es el funcionamiento habitual, rutinario y el afrontar los pequeños desajustes o sorpresas que se pueden producir en el día a día. Mientras que el segundo representa la capacidad de transformación, de modificar las estructuras, de encaminarnos hacia esas nuevas direcciones que han elegido aquellos que ocupan posiciones de mando.

Si nos preguntamos qué tipos de poder utilizamos nosotros, responderíamos que es evidente que todos utilizamos claramente el poder autoritario, el poder imperativo, el poder situado, el poder controlador y el poder mantenedor. El resto de los tipos de poder —el dialogante, el manipulador y el generador de estructuras— los usamos en mayor o menor medida dependiendo de los rasgos de personalidad de cada uno de nosotros y de la situación en que nos vemos envueltos.

Es evidente por la peculiaridad del tipo de trabajo para el que nos preparamos, el combate, y la especial racionalidad que conlleva —lo normal cuando silban balas y cañonazos a tu alrededor es que des media vuelta y salgas corriendo— el gran peso que otorgamos al poder autoritario y al poder imperativo. Sin embargo, tan importante como éstos es la influencia del poder situado. La adquisición del hábito a la obediencia adquiere capital importancia en nuestro caso. De ahí los procesos de socialización adquiridos con gran tesón y esfuerzo durante nuestros años de aprendizaje en la Escuela Naval Militar. Las muchas horas de orden cerrado, izquierda-derecha, para aprender a memorizar la obediencia. Los muchos días de *turns* y *corpens*, a distancia estándar entre buques, son la base que, en muchos casos, sustenta el comportamiento en combate.

El poder mantenedor es fundamental para todos los que ostentan funciones de mando. Realizar y lograr que se repitan en el tiempo las misiones que tenemos encomendadas, manteniendo las infraestructuras que hemos recibido, es una de nuestras tareas básicas.

Nos quedan el *poder dialogante* y el poder generador de estructuras. Si comenzamos por el poder dialogante es evidente que éste, en cierta medida, responde a las características personales de aquellos que ejercen la función de mando. La otra parte es que aquellos no muy dotados para el diálogo o el consenso entiendan que, en muchos casos, no es que sea bueno en sí el diálogo o el consenso, sino que es imprescindible. Y aquí el componente autoritario y enormemente jerarquizado —que llevamos impreso por la labor de combate para la que hemos sido preparados— puede aparecer desechando y enmascarando los necesarios diálogos y consensos insoslayables para la resolución de este tipo de situaciones.

El poder de generar nuevas estructuras no es, en muchos casos, fácil de utilizar. Exige imaginación. Pero no imaginación anárquica o disparatada. Exige imaginación creadora, y ésta no la tiene todo el mundo. En general, la gente está preparada para utilizar el poder mantenedor. Es capaz de mantener en condiciones lo que se le ha entregado, lo que no siempre es fácil. El problema se agudiza cuando se hace preciso modificar las normativas existentes y comenzar a desarrollar nuevas formas de hacer las cosas. Es decir, cuando se quiere cambiar de direcciones, porque las circunstancias así lo exigen, y hay que crear nuevas estructuras que se amolden a esa nueva realidad.

Conviene no olvidar que todos no servimos para todo, que la palabra imaginación es un término complejo, diríamos mejor que el talento y la imaginación son bienes escasos. Son algo que exige un amplio lazo de habilidades. Uno puede ser bueno para el análisis —desmenuzar y separar las variables que intervienen en un proceso complejo— y no tan bueno, o incluso malo, para la síntesis, y recombinarlas de forma diferente para generar nuevas estructuras.

Edgar Morin, en su libro *El método*, nos aclara la esencia del mandar, con mayúsculas, cuando dice: Es un principio del Arte. En efecto, el corte sistemático puede ser o bien un mal trinchamiento del universo fenoménico, que será desplazado en sistemas arbitrario, o bien, por el contrario, el arte del carnicero hábil que corta su vaca siguiendo el trazado de las articulaciones. La sensibilidad sistémica será como la del oído musical, que percibe las competencias, simbiosis, interferencias, encabalgamientos de temas, en el mismo flujo sinfónico, allí donde el espíritu torpe no reconocerá más que un solo tema rodeado de ruido.



# LA PERSPECTIVA MARÍTIMA DESPUÉS DEL 11-S

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ



## Unos antecedentes



ACE ya quinientos años nuestro pequeño planeta fue globalizado cuando una empresa marítima demostró que había otras tierras más allá del horizonte cristiano. Hace unos pocos años esta empresa fue doblada en vertical con la salida del hombre al espacio, cuando el primer astronauta norteamericano —un infante de marina, por cierto— pudo ver y admirar el globo terrestre con una sola mirada, entonces descubrió que la Tierra se veía azul.

¿Pero, cómo pudo asombrarse ante esta maravillosa perspectiva, cuando era de todos conocido que el planeta tiene las tres cuartas partes de su superficie cubiertas por el agua salada que llamamos mar?

## Una realidad

Hoy vivimos atormentados con el síndrome del cambio temporal y espacial, el efecto de lo que el famoso sociólogo británico Anthony Giddens llamó «un mundo desbocado» (1). En estas novedosas circunstancias corremos el peligro de perder el rumbo de nuestro destino a causa de los grandes cataclismos que padecemos. Ayer caía el muro de Berlín y cambió el mapa de Europa; poco después se derrumbaba la URSS; hubimos de acostumbrarnos al cambio de siglo y milenio; se produjeron horriblos genocidios en África y en los Balcanes; nuestros soldados y marineros fueron a guerras y crisis en todos los continentes; nos acostumbramos a las soluciones de emergencia que son las intervenciones humanitarias... y de pronto: Ben Laden y el horror de las Torres Gemelas.

Es lógico el desconcierto producido y que en estas circunstancias se pierda la perspectiva. Con la mayor modestia de que soy capaz, me propongo hacer una aportación con el ánimo de enfocar una perspectiva marítima, por si pudiera servir de alguna utilidad.

---

(1) GUIDDENS, A.: *Un mundo desbocado*. Taurus. Madrid. 2000.

Para ver hay que situarse (por ejemplo, en el alerón de un puente) y observar el panorama. Se ve un mundo inseguro, inestable e incierto. Una sociedad sometida a los vaivenes del exceso informativo, con organizaciones de control que fueron hechas para otro tiempo ya pasado. La Humanidad ha perdido las referencias ante el fenómeno globalizador; por eso surgen los ambiciosos, los fanáticos y los desesperados que, con el pretexto de defender sus raíces, lo que buscan son más cotas de poder y están provocando nuevos conflictos y crisis. Se agarran a las raíces de su identidad para no ser arrastrados por el viento huracanado que se lleva por delante cultura, tradición e identidad.

En estas circunstancias de confusión generalizada, es para nosotros un deber vocacional recuperar el rumbo y afirmar nuestras convicciones sobre el entorno propio y destino que es la mar.

La perspectiva marítima, que engloba a la naval, debiera hacernos ver las cosas de otra manera: es amplia, es flexible y sobre todo es abierta. Los horizontes marinos ensanchan el ánimo constreñido por los conflictos terrestres, donde los seres humanos se enfrentan por un trozo de terreno, una vía de comunicación, una frontera o el odio social hacia el otro. Pero hoy todo eso, en la sociedad de «la tercera ola» (2), sociedad de la información, de la comunicación o del conocimiento, constituye objetivos de poco interés. Se da por hecho que en el primer mundo al que pertenecemos nadie va a amenazar territorios ajenos. Pero una Humanidad que crece en progresión geométrica tiene otros problemas que generan nuevos conflictos: la falta de alimentos, las enfermedades epidémicas, los movimientos de población, los ataques medioambientales, los tráfico ilegales, la delincuencia internacional y los grupos terroristas o paramilitares, evidencian carencias de seguridad en los distintos niveles, tanto nacionales como colectivos o regionales.

## Una necesidad

Las condiciones de la defensa nacional permanecen invariables porque están ligadas a la geografía propia. Por eso podemos reconsiderar algunos rasgos de la geopolítica española:

- ¿Es que el control del Estrecho como acceso al espacio marítimo más conflictivo del mundo ha dejado de tener la relevancia estratégica que requiere?
- ¿Es que España ha dejado de ser una nación marítima que recibe los recursos energéticos por mar, tiene territorios de soberanía en otro continente y archipiélagos en dos espacios marítimos alejados?

---

(2) TOFFLER, A.: *La tercera ola*. Plaza y Janés, Barcelona, 1992.

- ¿Es que los españoles no tienen unas necesidades genuinas y dependencias de los sectores marítimos como son la pesca, la construcción naval y el transporte marítimo?
- ¿Es que ha disminuido la importancia de los espacios marítimos que son de interés nacional, sean de superficie o submarinos, cuyas aguas requieren el control y ejercicio de la soberanía?

A estas cuestiones sólo podemos dar respuesta los españoles, desde el ámbito nacional; esto al menos es lo que hacen las naciones de nuestro entorno, que requieren soluciones concretas y específicas. Ellas dan la medida de peso estratégico que sirve directamente a la política nacional en la mesa de las decisiones internacionales.

Las circunstancias estratégicas derivadas del 11-S obligan también hoy, más que nunca, a reforzar la estrategia de cooperación internacional, multinacional o aliada. En el caso español, nuestro entorno marítimo resulta de gran interés para las operaciones militares aliadas. Si a ello le añadimos la incorporación de medios navales o anfibios, resulta que las aportaciones marítimas son muy apreciadas en el exterior.

Es verdad que en tiempos de la guerra fría el esquema estratégico de la defensa europea tenía el Mediterráneo como un flanco y el Atlántico como un espacio para las operaciones de refuerzo que viniesen de América. Pero esta situación se acabó, la amenaza centroeuropea ya no existe, y Europa ha recuperado su fisonomía marítima con intereses en todos los mares circundantes y con la necesidad de utilizar las líneas de comunicación marítima por todo el mundo.

La estrategia de cooperación exige disponer de la capacidad para aportar fuerzas navales que puedan integrarse en organizaciones operativas multinacionales aliadas. Tal condición requiere un esfuerzo permanente para estar en el nivel de procedimientos y tecnología de las naciones más avanzadas del mundo, que son precisamente nuestros aliados. La interoperabilidad de los medios navales es un reflejo de la decisión política de participar en misiones de alta responsabilidad internacional. Pero la disposición de los medios no es suficiente, se requiere además un personal naval calificado y adiestrado para el cumplimiento de cualquier tipo de misión que se le encomiende.

Es evidente que las circunstancias de empleo de la fuerza naval en la presente situación obligan a tener previsto un cierto tipo de colaboraciones estratégicas, no son las que estaban previstas en tiempo pasado reciente. Pero, sin duda alguna, las misiones derivadas de las posibilidades que ofrece el empleo de la fuerza naval serán igualmente importantes. Los medios navales pueden ejercer un papel único y fundamental al explotar al máximo las siguientes capacidades:

- Autonomía, que permite el desplazamiento por aguas internacionales sin provocar conflictos diplomáticos, pero que expresa una determinación política.
- Capacidad logística, que facilita poder operar en una zona de conflicto desde el exterior, con independencia de otras fuerzas.
- Potencia disuasoria por la gama de posibilidades de proyección del poder naval sobre la tierra.
- Empleo de sus grandes capacidades de vigilancia e información para la obtención de inteligencia, su procesado y comunicación en tiempo real.
- Defensa y seguridad de una zona o teatro de operaciones contra ataques aéreos o de misiles.
- Constitución de un puesto de mando a flote con toda clase de garantías para ejercer las funciones C3I sobre una fuerza conjunto-combinada a pleno rendimiento.

Las operaciones de guerra irregular emprendidas en Afganistán, como consecuencia del 11-S, han abierto una modalidad de combate que a decir verdad no constituyen nada nuevo. Son las circunstancias de un hecho salvaje que aterrorizó a todo el mundo civilizado lo que han movido a concentrar la atención informativa en este tipo de operaciones que ya se practicaron extensivamente en la segunda guerra mundial, sobre todo en el área del Pacífico. Por eso podemos afirmar que aquí no se acaba la guerra convencional, porque los enfrentamientos armados entre fuerzas militares organizadas van a continuar, si bien el empleo de los sofisticados medios de alta tecnología ofrecerá distintas posibilidades.

Se puede observar que la intensificación de la cooperación militar y la integración en unidades multinacionales en el exterior hacen creer que esas van a ser las operaciones del futuro, tal vez impresionados por la novedad. Para no obtener conclusiones erróneas, convendría no olvidar otras posibilidades de actuación más próximas y más peligrosas para el entorno propio que tienen características distintas. Estas misiones deben recibir atención preferente, sin perder la perspectiva, que en el caso español es claramente marítima.

Las circunstancias de la seguridad común o colectiva no pueden ser atendidas a costa de la seguridad nacional. Hace años, al finalizar la guerra fría, se insistía mucho en señalar el peligro que entrañaba la «renacionalización de la seguridad». Entonces se buscaba un esfuerzo colectivo para internacionalizar la seguridad, que muy pronto sirvió para hacer creer que la seguridad nacional quedaba en segundo plano. Pero hoy sabemos que el afán integrador se basa en la fortaleza de la seguridad de cada uno de los Estados miembros, sean de la OTAN, de la OSCE o de la UE. Los norteamericanos, que ya han pasado por esto, decían: *national first*. El entorno estratégico español es marítimo, lo mismo que el europeo o el atlántico, y ésta es la perspectiva que no se debe perder.

# CONSIDERACIONES EN TORNO A LOS CUERPOS COMUNES DE LAS FUERZAS ARMADAS Y A LA CONVENIENCIA DE SU REFORMA

Joaquín RUIZ DÍEZ DEL CORRAL  
Comandante jurídico

## Introducción

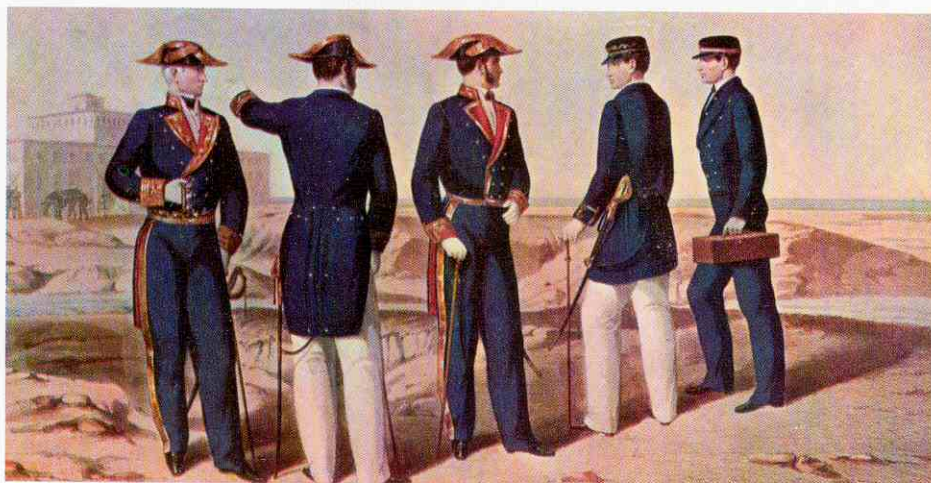


DESDE tiempos remotos, a las gentes de armas acompañaron individuos que en muy diversas facetas les auxiliaban en sus quehaceres bélicos, ampliándose con el paso de los años sus cometidos y adoptando distintas denominaciones según aquéllos: médicos, protomédicos, cirujanos, barberos, boticarios, contadores, intendentes, comisarios, maestros, alcaldes mayores, escribanos, auditores, barricheles o prebostes.

En el siglo XVIII, constituidos ya los ejércitos permanentes, más que hablarse de los individuos que los integran, comienza a hablarse de los conjuntos organizados que los estructuran, esto es, de cuerpos, entre los que se cuentan los dedicados a la justicia, la sanidad o la administración militar, apareciendo las primeras reglamentaciones corporativas, que se desarrollarán exhaustivamente en el siguiente siglo.

Resultaría excesivamente prolijo el pormenorizado relato histórico de cambios y reformas acaecidos a esos cuerpos, pero sí ha de señalarse que aquéllos siempre se produjeron en el seno de los ejércitos a los que pertenecían y servían.

Desde que en 1941 se crea el Ejército del Aire, nos encontramos con tres ejércitos constituidos por diversas armas y cuerpos, entre los que se cuentan los antecesores de los actuales Cuerpos Comunes: Jurídico, Sanidad, Intervención y Músicas Militares. Cada cuerpo, adaptándose a las necesidades de su ejército, poseía peculiares funciones, organización y modelo de carrera, así como usos, costumbres y tradiciones distintas. No es esto último asunto baladí: estamos hablando de cuerpos militares, en los que esos factores son determinantes para configurar y mantener la vocación de sus componentes,



Cuerpo de Sanidad de la Armada. Segunda mitad del siglo XIX. (Museo Naval, Madrid).

vocación que, si en toda profesión es deseable, en la militar es imprescindible.

Este estado de cosas se prolonga hasta el 10 de abril de 1985, día en el que la Ley 9/1985 hace desaparecer los tres cuerpos de Intervención existentes y crea el llamado Cuerpo Militar de Intervención de la Defensa (hoy Cuerpo Militar de Intervención). A esta primera unificación siguen las de los cuerpos Jurídico en 1988 y la de los de Sanidad y Músicas Militares en 1989.

## Unificación

### *Cuestiones en torno a su constitucionalidad*

El artículo 8.1 de la Constitución determina que las Fuerzas Armadas se componen del Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire. Si bien es cierto que la redacción de este precepto no experimentó variación alguna a lo largo del debate constituyente, también lo es que su gestación no fue pacífica, proponiéndose redacciones alternativas que no contemplaban una enumeración cerrada de los componentes de las Fuerzas Armadas. Pues bien, ninguna de las enmiendas planteadas prosperó, evidenciándose que la redacción del artículo 8 no fue fruto del descuido o la impremeditación, sino de la rotunda voluntad del legislador de que aquél dijera lo que literalmente dice.

Esto, que parece de una claridad meridiana, es trastocado por la ya citada Ley 9/1985, y por las sucesivas leyes unificadoras que crean cuerpos de nuevo cuño, un *tertium genus* de difusos contornos y difícil encaje en texto constitucional.



La dudosa constitucionalidad de lo que, de hecho, constituía un peculiar cuarto ejército no pasó desapercibida a los redactores de la Ley 17/1989, Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional, quienes, de un plumazo, trataron de solventar el problema al conferir a los Cuerpos Comunes de la Defensa la nueva denominación de Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas, pirueta dialéctica por la que se considera a los Cuerpos Comunes como pertenecientes a los tres ejércitos a la vez, pero a ninguno en concreto. Forman parte de las Fuerzas Armadas, pero no de quienes constitucionalmente las componen. Más que ante una definición, nos encontramos frente a un acertijo, un juego de palabras. Una pura logomaquia.

A este respecto, conviene recordar que S. M. el Rey y S. A. R. el Príncipe de Asturias son los únicos militares españoles que pertenecen a los tres ejércitos, por tener su adscripción a cada uno de ellos de forma individualizada, no conjunta.

### *Cuestiones en torno a su justificación legal*

Dos leyes unificadoras, la del Cuerpo de Intervención y la del Jurídico, tratan de justificar la novedad. Ni siquiera se llega a eso con la Sanidad y las Músicas Militares, que en la Ley 17/1989, sin previa declaración de unificación, aparecen reseñadas como Cuerpos Comunes, y punto.

Así, la ley de creación del Cuerpo de Intervención de la Defensa, en su exposición de motivos, trata de justificar el nacimiento del nuevo cuerpo, argumentando que la aparición del Ministerio de Defensa, integrado por los tres antiguos departamentos militares, exige la existencia de un único cuerpo fiscalizador del gasto. No es precisamente un razonamiento acertado, pues si lo seguimos a ultranza podemos llegar a curiosas conclusiones: si existen unos únicos Presupuestos Generales del Estado, ¿qué razón de ser tiene la existencia de un cuerpo fiscalizador militar y otro civil?

La ley de unificación de los Cuerpos Jurídicos Militares, la Ley 6/1988, se esmera un poco más en sus afanes explicatorios, aunque, la verdad, no mucho. Veamos: en su Preámbulo, justifica la unificación en lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 28 de la Ley Orgánica 6/1980, de Criterios Básicos de la Defensa Nacional y Organización Militar, que dice que «se tenderá a unificar todos los servicios cuya misión no sea exclusiva de un solo Ejército...». Asimismo, sostiene que «promulgada la Ley Orgánica 4/1987, de Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar, que procede a unificar la función jurisdiccional en tribunales comunes a los tres Ejércitos (...), se hace necesario llevar a efecto esta unificación integrando en un Cuerpo de nueva creación a los miembros de los Cuerpos Jurídicos de los tres Ejércitos». Tales argumentos resultan, cuando menos, endebles. Trataré de explicar por qué.

Ya desde antes de la creación del Ministerio de Defensa en 1977, había unidades y cuerpos de los tres ejércitos que desempeñaban iguales o muy similares cometidos. Así, por ejemplo, existiendo una unidad paracaidista en el Ejército de Tierra y otra en el Ejército del Aire, a nadie se le ha ocurrido, a Dios gracias, la creación de un cuerpo común de paracaidistas de la Defensa, como tampoco se le ha pasado a nadie por la imaginación constituir un cuerpo común aeromóvil de la Defensa, aunque los tres ejércitos cuentan con este tipo de fuerzas, y lo mismo sucede con los tres cuerpos de Intendencia o con los tres de Ingenieros. Los ejemplos podrían sucederse indefinidamente.

Militares pertenecientes a todos los cuerpos y armas de los ejércitos desempeñan cometidos idénticos en organismos centrales y periféricos del Ministerio de Defensa o en organismos militares de ámbito supranacional. Parece, pues, que la unificación de servicios nada tiene que ver con la unificación de los cuerpos que los prestan.

El segundo argumento empleado tampoco posee entidad alguna. Con anterioridad a la Ley Orgánica 4/1987, la cúspide de la estructura jurisdiccional militar estaba ocupada por el Consejo Supremo de Justicia Militar, con competencia sobre los tres ejércitos, y compuesto por miembros de cada uno de ellos, incluidos aquellos pertenecientes a cada Cuerpo Jurídico. Vemos pues que el funcionamiento de un órgano judicial militar común a los tres ejércitos no tiene por qué conllevar la unificación corporativa de sus componentes. A mayor abundamiento, la preconizada unificación de tribunales, no resulta sino relativa, ya que según sea la pertenencia del justiciable a uno u otro ejército, así es la de los dos vocales «de armas», que junto con los tres vocales jurídicos forman la Sala.

## **Balance**

### *Una cuestión previa: la uniformidad*

La unificación produjo un clima de inquietud e insatisfacción en gran parte de los afectados: recursos, solicitudes de amparo al Defensor del Pueblo, o peticiones de pase a la reserva transitoria o a la excedencia, evidenciaron un profundo malestar entre el personal unificado. Aun así, conservaron en un primer momento el uniforme que siempre habían vestido, el del ejército en el que voluntariamente ingresaron, último y simbólico vínculo que a él los mantenía unidos, vínculo cuya ruptura se provoca con la publicación de la Orden Ministerial 6/1989, de 20 de enero, que regula la uniformidad de los componentes de las Fuerzas Armadas, y que ya prevé la nueva de los Cuerpos Comunes. La Instrucción del subsecretario de Defensa 400/21115/89, de 7 de diciembre, regula la uniformidad de los Cuerpos Comunes de la Defensa, en

ese momento los de Intervención y Jurídico, y la hace obligatoria para todos sus componentes desde el 1 de enero de 1990.

Las dos disposiciones fueron nuevamente recurridas por su inusitada perentoriedad, confusa redacción y defectuosa técnica jurídica. Ningún recurso, petición o queja pudo alterar la fecha de entrada en vigor de la nueva ley de uniformidad, y en veintitrés días desde la publicación de la instrucción, fiestas navideñas por medio, se obliga a los afectados a adquirir y vestir los nuevos uniformes.

Así nació el uniforme unificado, impulsado por acuciantes prisas y objeto de la profunda antipatía de quienes habían de vestirlo, quienes, paradójicamente, hubieron de comenzar su nueva andadura vestidos de paisano, ya que hasta transcurridos varios meses no empezó a confeccionarse la novedosa uniformidad. No pudo nacer peor.

Nada tiene que ver la uniformidad con un problema estético de sastrería, sino con consideraciones de mayor fuste. El uniforme supone un vínculo profundo con el ejército al que se sirve, y el uniforme unificado, independientemente de sus nulas cualidades estéticas, ejerce una fuerza desvinculante que recuerda a quien lo lleva, y a quien lo ve llevar, que «se está sin ser», lo que impide la necesaria integración y genera en demasiadas ocasiones desapego, desconfianza y desmotivación.

La obra *Ceremonial Marítimo*, editada en diciembre de 1988 por orden del entonces jefe del Estado Mayor de la Armada, sostiene, al referirse al vestuario, que «a cada ocasión y lugar corresponde una forma adecuada de vestir cómodamente y que no desentone». Dificilmente se puede desentonar más, sobre todo en buques o dependencias de la Armada, que con el uniforme unificado.

### *Desmotivación y desvinculación*

El ingreso en un cuerpo que, aunque se predique militar, posee una naturaleza tan confusa, no es precisamente un factor que refuerce una inicial vocación militar. Ésta, para desarrollarse, ha de cimentarse sobre algo distinto a la perspectiva de una carrera burocrático-administrativa, que es la que un cuerpo con la concepción y estructura de los Cuerpos Comunes puede ofrecer, pues, aun siendo una lícita opción profesional, poca similitud guarda con una ejecutoria profesional militar. Siendo dignísima, la vocación funcionarial es cosa distinta a la vocación militar.

Llegados a este punto hay que reseñar que la formación militar impartida a los recién ingresados miembros de los cuerpos unificados no puede ser calificada más que como deficiente. Durante tres o cuatro meses de peregrinaje por las academias militares, nada permanente se aporta a los alumnos y mucho se trastorna el régimen interior y normal funcionamiento de las academias, que se encuentran en la necesidad de albergar y «entretener» a un elevado número

de alumnos de los Cuerpos Comunes. Poco o nada aprenden los alumnos y, sobre todo, en poco o en nada se imbuyen del espíritu y estilo del ejército cuya academia les acoge. La brevedad de las estancias imposibilita el debido conocimiento de cada ejército, su organización, funcionamiento e instituciones, ordenanzas, usos, costumbres y tradiciones, e incluso, y es algo más importante que lo que a primera vista pudiera parecer, el particular léxico que en tantas ocasiones ha de utilizarse.

Si en muchos casos resulta difícil la asimilación de la vida militar por universitarios tallados, más lo es cuando la estancia en una academia militar no supera el mes, y por eso el contacto entre alumnos de una y otra procedencia, fundamental en las etapas iniciales de formación castrense, es prácticamente inexistente y, por ende, el compañerismo no puede siquiera aparecer.

El problema, que se inicia con un más que discutible inicial periodo de formación militar, se agudiza una vez finalizado el periodo académico por la desvinculación orgánica de los Cuerpos Comunes con los ejércitos a los que sirven, posibilitando la aparición de situaciones de cierta desconfianza e incompreensión. Si a esto se suma una cadena militar de mando absolutamente peculiar, en la que la figura del jefe del Estado Mayor es sustituida por un alto cargo de naturaleza civil, el subsecretario de Defensa, y si además añadimos el complicado sistema de dependencias orgánicas y funcionales existente, se produce un resultado de desvinculación generadora de desmotivación, que redundará negativamente en la eficacia.

Creo que con lo apuntado basta para poder percibir que la experiencia unificatoria no puede ser considerada como un éxito, lo que aconseja buscar soluciones correctoras de una realidad mejorable. Bien pudiera ser alguna de las siguientes.

## **Propuestas**

### *Desunificación*

Sólo existe un caso de unificación «pura y dura» de cuerpos y armas entre los países miembros de la OTAN: Canadá. Por el Armed Forces Unification Bill, de 25 de abril de 1967, se integran los tres ejércitos canadienses en uno sólo, pasando los antiguos a constituir meras especialidades y vistiendo todos sus componentes un único uniforme de color verde oscuro, en el que únicamente se diferenciaban las divisas de empleo y los emblemas de especialidad o unidad. La unificación pretendía configurar un revolucionario modelo de fuerzas armadas distinto de todos los demás, sobre todo del británico, y constituir un conspicuo instrumento de afirmación nacional. La experiencia, o

mejor dicho, el experimento, resultó un fracaso, por lo que más tarde hubo de llevarse a cabo una profunda rectificación, como más adelante veremos.

¿Es a este exótico y solitario modelo al que pretende emular la unificación española?, ¿no sería más conveniente adoptar el modelo propio de los países de nuestro entorno?; si hemos de mirarnos en un espejo, ¿por qué no hacerlo, con todas las matizaciones que se quiera, en el norteamericano?

La recuperación de los antiguos tres cuerpos, resultado de la desunificación de cada Cuerpo Común no entrañaría excesiva dificultad. Aquellos que hubiesen ingresado directamente en el Cuerpo Común podrían optar a integrarse en cualquiera de los cuerpos reconstituidos, aplicándose los criterios que al respecto se determinarían. Los problemas que pudieran plantearse no revestirían una solución complicada. Si se pudo unificar, se puede desunificar. Y, además, hacerlo bien.



Dibujo de Miguel Alá Plana.

### *Cuerpo único con tres ramas*

Cuerpo único con tres ramas, una correspondiente a cada ejército, es el sistema vigente en Alemania y Francia para sus cuerpos de Sanidad. Cada rama es absolutamente independiente de las otras y se incardina en uno u otro ejército, existiendo una superior inspección común que las coordina en lo relativo a doctrina y logística sanitaria. Los miembros de cada rama sanitaria lo son desde su ingreso en la vida militar hasta que ésta concluye. En lo que no es estrictamente técnico-sanitario, se rigen por las normas del ejército de adscripción, ejército del que visten el uniforme que le es propio. Este modelo ha sido propugnado en numerosos foros, siendo destacable que fue el propuesto en la ponencia VI del seminario «La Defensa de España en el Siglo XXI», organizado por la Fundación «Cánovas del Castillo» entre marzo de 1995 y febrero de 1996.

La implantación de este modelo en España podría realizarse con suma facilidad, ya que al limitarse a la reorganización de un Cuerpo Común preexisten-

te, el instrumento normativo aplicable sería la orden ministerial, mientras que la desunificación exigiría la utilización de ley ordinaria.

### *Cuerpo único y uniformidad diferente*

Si bien es cierto que el experimento unificador canadiense fue más teórico y nominal que real, también lo es que la uniformidad común nada tuvo de simbólica. El rechazo y negativos resultados que tal medida produjo, hicieron necesario emprender una rectificación radical, de tal modo que, aun manteniendo la unificación de las Fuerzas Armadas, el 1 de septiembre de 1986 se inicia un proceso de recuperación de los uniformes tradicionales, proceso que culmina el 31 de diciembre de 1989, cuando todos los militares canadienses vuelven a vestir los uniformes particulares de cada ejército. Paradójicamente, el mismo día en que la uniformidad unificada naufragaba estrepitosamente en el país que supuestamente había servido de modelo a las reformas españolas, esas mismas medidas entraban en vigor en España para los Cuerpos Comunes.

La uniformidad unificada, en la normal actividad desarrollada en buques, unidades, dependencias e instalaciones militares y, sobre todo, en aquellos actos castrenses que revisten especial solemnidad, resulta, cuando menos, extravagante. Esta circunstancia provocó que, debido a la pésima impresión causada por los componentes del Cuerpo de Músicas Militares con sus discordantes uniformes, se publicara la Orden Ministerial 69/1991, que contempla el uso potestativo del uniforme unificado o el del ejército de destino para los integrantes de ese cuerpo, e impone obligatoriamente el uniforme del ejército de destino a los músicos que integren una formación militar o participen en actos de esa índole. Esta reforma afectó exclusivamente al referido cuerpo, pero no a los otros Cuerpos Comunes, sin tener en consideración que las circunstancias que en el primero concurrían no eran especialmente distintas a las que incidían en los segundos.

La recuperación de los uniformes tradicionales satisfaría una generalizada aspiración y constituiría un primer paso para solventar los problemas, que a juicio del autor, aquejan a los Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas.

Quisiera concluir estas reflexiones con las que el general José Almirante formulaba en la voz «tradición» de su famoso *Diccionario Militar*: «Lejos de romper con el pasado en continuos arranques de petulante ignorancia, deberíamos esforzarnos al admitir y buscar lo nuevo, en remachar más fuertemente los eslabones de nuestra historia militar».



## EL CUARTEL GENERAL MARÍTIMO ESPAÑOL DE ALTA DISPONIBILIDAD-HRF (M) SP HQ

Buenaventura LÓPEZ RODRÍGUEZ



Andrés GACIO PAINCEIRA



### Introducción



L pasado 26 de octubre de 2001 tuvo lugar en Rota la toma de posesión del vicealmirante Fernando Armada Vadillo como comandante del Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad (COMARFOR). La ceremonia, que se celebró a bordo del LPD *Castilla*, como su buque de mando para futuros despliegues, materializó de forma oficial la primera singladura del Cuartel General que España ha ofertado a la OTAN en el contexto de la nueva estructura de Fuerzas de la Alianza Atlántica. El tiem-



Vicealmirante Fernando Armada, en su toma de posesión como COMARFOR.

asienta su creación?, ¿cuál es su ámbito de actuación?, ¿en qué estado se encuentra actualmente su proceso de desarrollo? y ¿cuáles son los retos para el futuro?

Trataremos también de exponer brevemente las consecuencias de su aparición en el ámbito de la Armada y, en particular, su entronque con la recientemente iniciada reestructuración de la Flota.

Para terminar, dejaremos en el aire algunas cuestiones que se presentan hoy por hoy con cierta incertidumbre, y que el futuro, sin duda, se encargará de responder: ¿qué implicaciones tiene que el *Castilla*, diseñado originalmente como buque de mando para operaciones anfibas, sea el buque de mando del COMARFOR?, ¿son compatibles ambos cometidos?, ¿tendrá esta servidumbre efectos sobre la capacidad de transporte de la Fuerza de Desembarco?

Desde aquí invitamos a los lectores a reflexionar sobre el particular y a colaborar con sus comentarios y puntos de vista en su posible resolución que, por otra parte, se sale del aspecto meramente divulgativo de este artículo.

po transcurrido desde dicho evento ha sido probablemente suficiente para que la mayoría de los lectores hayan conocido la existencia de este nuevo Cuartel General de tan complicada denominación en su versión anglosajona (High Readiness Force Maritime Spanish Headquarter, HRF (M) SP HQ, pero, posiblemente, la mayoría de ellos no tendrán una idea clara de cómo surge su creación ni de lo que su constitución significa para la Armada.

Animados por algunos compañeros para aclarar la situación, nos hemos decidido a redactar este artículo, meramente informativo, en el que se pretende dar respuesta a preguntas tales como las siguientes:

¿Cómo surge la necesidad de crear este Cuartel General (CG)?, ¿qué diferencias más notables hay entre éstos y otros CGs ya existentes en la estructura OTAN?, ¿cuáles son las bases conceptuales sobre las que se



## Antecedentes

En 1994, los jefes de Estado y de Gobierno de los países de la OTAN acordaron la necesidad de adaptar las estructuras y procedimientos de la Alianza al nuevo escenario estratégico emergente.

El documento MC 400, *Guidance for the Military Implementation of Alliance Strategy*, aprobado por el Consejo Atlántico en mayo de 2000, define la estrategia para afrontar el nuevo escenario y establece como una prioridad la necesidad de revisar las estructuras militares de la OTAN, es decir, la Estructura de Mandos (NATO Command Structure-NCS) (1) y la Estructura de Fuerzas (NATO Force Structure-NFS) (2).

En cuanto a la Estructura de Fuerzas (NFS) se establece como nivel de ambición u objetivo a alcanzar en el futuro la capacidad de poder actuar simultáneamente en tres operaciones conjunto-combinadas a nivel Cuerpo de Ejército, con fuerzas aéreas y marítimas de entidad adecuada a dicho nivel, durante periodos superiores a dos años y abarcando cualquier tipo de operación.

Para cumplir este objetivo se identifica como imprescindible la necesidad de tener asegurados los relevos, tanto de fuerzas como de cuarteles generales, para cubrir ese periodo de dos años. Se asume en la Alianza que para operaciones dentro de su área de responsabilidad, la propia Estructura de Mando Permanente (NCS) aporta suficientes cuarteles generales, sin embargo, para operaciones fuera de área, operaciones de respuesta a una crisis internacional o de mantenimiento de la paz, surge la necesidad de disponer de cuarteles generales desplegados multinacionales de alta disponibilidad, surgiendo así el concepto CJTF (Combined Joint Task Force) y la necesidad de disponer de los respectivos mandos componentes asociados, terrestre, marítimo y aéreo, principal rol de los citados HRF HQs.

## Base conceptual

El 18 de julio de 2001, el Comité Militar aprobó el documento MC 317 *The NATO Force Structure*. En él se concreta que, para hacer frente a las tres operaciones simultáneas antes citadas, se necesita contar con tres cuarteles generales marítimos desplegados con un alto grado de alistamiento, HRF (M) HQ (3), y nueve

---

(1) La NCS está compuesta de cuarteles generales multinacionales establecidos de forma permanente en los niveles de mando estratégico, regional y subregional. Todos ellos están distribuidos geográficamente de forma muy amplia por todo el territorio de la Alianza y financiados de forma común.

(2) La NFS se compone de fuerzas nacionales y multinacionales con sus correspondientes cuarteles generales, puestas a disposición de la Alianza de forma permanente o temporal y con unos criterios específicos en cuanto a alistamiento.

(3) HRF (M): High Readiness Force Maritime Headquarters.

terrestres, de los que sólo tres serán de alta disponibilidad, HRF (L) HQ (4), y los seis restantes de menor prioridad de alistamiento, FLR (L) HQ (5), que servirían como base para hacer de relevo de los anteriores.

Diversas naciones aliadas ofrecieron sus propuestas para tal constitución, que fueron evaluadas durante un proceso de valoración (CHAP), tras el cual, en lo que a los HRF marítimos se refiere, fueron seleccionadas las de Italia, Reino Unido y España, que son las que se encuentran actualmente en proceso de desarrollo.

De acuerdo con el MC 317, los HRF (M) HQs quedarán encuadrados en la categoría de Fuerzas Desplegables (Deployable Forces-DF), con un nivel de alistamiento muy elevado (High Readiness Forces) y dentro de las NATO Assigned Forces, fuerzas que sin estar bajo mando permanente OTAN sí están a su disposición conforme a unos acuerdos previamente firmados por las naciones con los mandos estratégicos de la Alianza (MOUs/TAs). Adicionalmente, y dentro de la categoría de alto grado de alistamiento, los HRF (M) HQs deben organizarse y estar listos para desplegar a la zona de operaciones designada en un plazo no mayor de 20 días, y listos para conducir las operaciones navales en zona en un plazo de 30 días, contando, por tanto, con 10 días para los posibles desplazamientos.

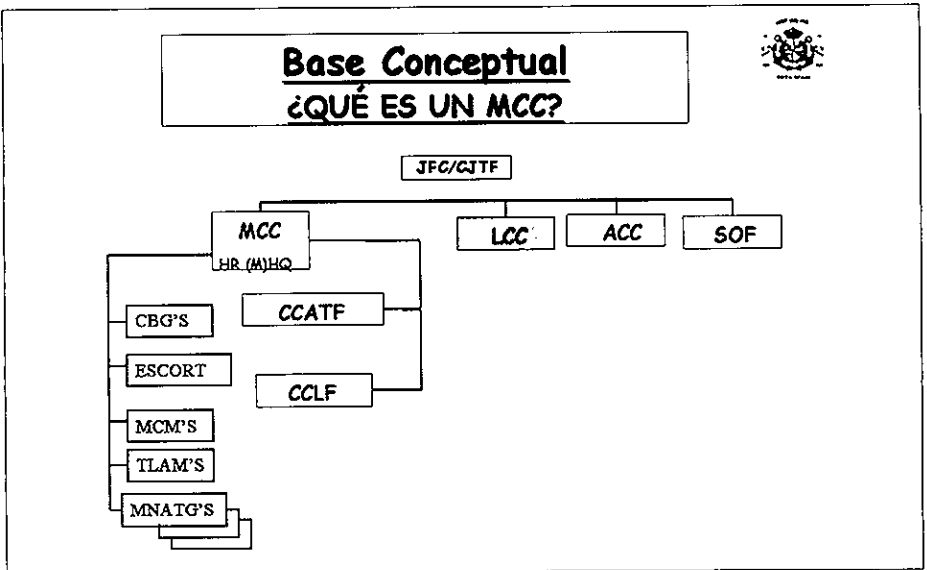


Gráfico 1. Estructura de un JFC/CJTF.

(4) HRF (L): High Readiness Force Land Headquarters.  
(5) FLR (L): Forces Low Readiness (Land).

En definitiva, y siempre pensando en el ámbito OTAN, los HRF (M) HQs actuarán cuando sea ordenado por el Consejo Atlántico (NAC), tanto en territorio interno de la Alianza (en operaciones Art. 5), si así fuera requerido, como en operaciones no-Artículo 5 en zonas adyacentes y dentro del alcance de la NCS o en zonas alejadas actuando como MCC (Maritime Component Commander) bajo un mando conjunto-combinado (CJTF). Estos últimos despliegues serían los más empleados.

En el gráfico 1 se puede apreciar cuál sería la estructura operativa característica de un mando conjunto (JFC) o conjunto-combinado (CJTF), con los cuatro componentes subordinados, Maritime, Land & Air Commanders, y la fuerza de operaciones especiales. El HRF (M) HQ actuaría como MCC con los diferentes TGs subordinados.

Con objeto de operar en toda la gama de posibles misiones OTAN, los HRF (M) HQs tienen que cumplir dos cometidos básicos: o bien actuar en operaciones de nivel NTF (6) como MCC (Maritime Component Commander) subordinado a un cuartel general de la estructura de mandos de la Alianza (NCS) o a un CJTF, o bien, en una operación tipo NETF (7), actuando como un CTF bajo el mando de un MCC de la NCS.

## **El Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad-HRF (M) SP HQ**

Para evitar posibles confusiones conviene aclarar en primer lugar que el HRF (M) SP HQ es un medio nacional puesto a disposición de la OTAN, que se pondrá bajo el mando o control operativo de un mando de la Alianza en la forma que se determine en el MOU (Memorándum of Understanding) y en los Acuerdos Técnicos (Technical Agreements) que España, al igual que las otras dos naciones que han sido seleccionadas, deberán firmar con los Mandos Estratégicos (SCs). Es decir, no es un cuartel general OTAN, ni pertenece a su Estructura de Mando (NCS), sino que es nacional y pertenece a la Estructura de Fuerzas OTAN (NFS).

---

(6) Una Nato Task Force (NTF) es una organización naval capaz de ser empleada en toda la gama de las operaciones marítimas. Combina una serie de capacidades que incluyen un grupo de portaaviones y capacidades navales aéreas, de ataque a tierra y anfibias. Puede ser empleada de forma autónoma para una misión o en apoyo de una operación conjunta. Como tal fuerza, una NTF tiene que ser capaz de proporcionar protección a la fuerza y apoyo de combate a una operación conjunta en tierra.

(7) Una Nato Expanded Task Force (NETF) es una organización naval de mayor entidad que la NTF. En general consiste en varios grupos de portaaviones reforzados con otros paquetes de capacidades que cubren ampliamente todas áreas de la guerra, incluyendo TMD basados en tierra, operaciones aéreas, especiales, etc., dependiendo de la misión.

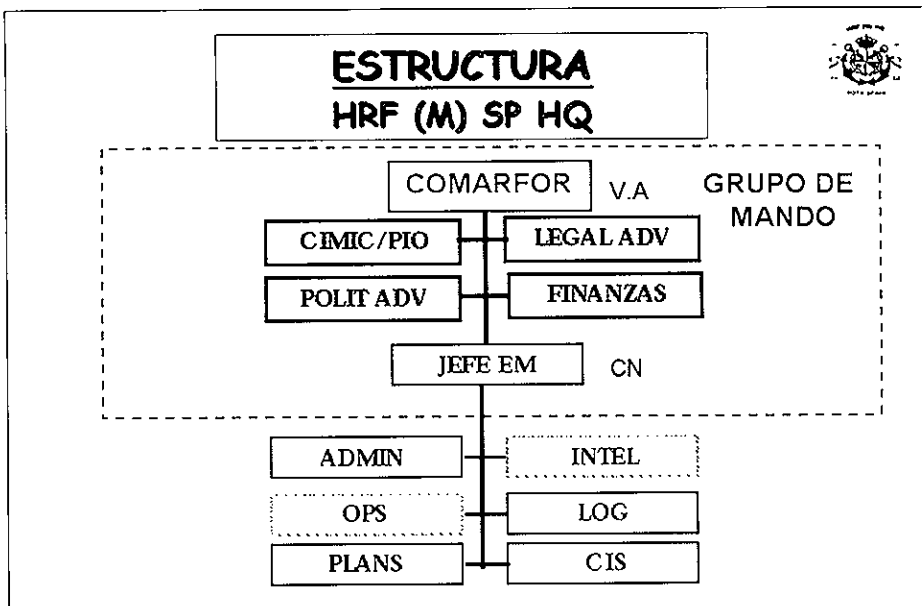


Gráfico 2. Estructura EM del HRF (M) SP HQ.

Este Cuartel General consiste básicamente en un Estado Mayor multinacional, desplegable, entrenado y capaz de intervenir bajo el mando de un almirante español —COMARFOR— a nivel Maritime Component Commander (MCC), en operaciones conjuntas y conjunto-combinadas, y en una plataforma con los necesarios medios C2 para que dicha autoridad pueda cumplir adecuadamente sus cometidos. Lo que le da el carácter de distinción con respecto a otros cuarteles generales OTAN ya conocidos, aparte de ser desplegable, es el de ser una fuerza de alto grado de alistamiento o disponibilidad, lista para intervenir con todos sus medios en un plazo breve de tiempo y capaz de estar actuando de forma ininterrumpida durante un periodo que puede alcanzar hasta los seis meses.

La estructura orgánica de su Estado Mayor, como se puede apreciar en el gráfico 2, no presenta grandes diferencias con respecto a cualquier otro EM naval clásico. Destaca, sin embargo, la inclusión de elementos CIMIC (8) y PIO (9) y la figura novedosa del *policy advisor*, responsable de proveer asesoramiento político-militar al COMARFOR en todo el espectro de las operaciones y en el proceso de la conducción de una crisis. Estos oficiales, asesores en

(8) CIMIC: Cooperación cívico-militar.

(9) PIO: Public Information Officer.

sus respectivos campos de actuación, permitirán al COMARFOR tomar las adecuadas decisiones al nivel operacional en el que podrá ejercer su autoridad.

Por otro lado, el EM de un mando tipo MCC debe contar, dentro de las secciones correspondientes, con células específicas para atender todas las áreas de la guerra naval: superficie, submarina, aérea, anfibia, medidas contra-minas, operaciones especiales, etc., además de contar con especialistas específicos en CIS, INFOPS, *strike* OPS, etc. La experiencia nos dirá si la estructura y configuración actualmente prevista, desarrollada de una forma puramente teórica y que por su amplitud no aparece en el gráfico anterior, es la correcta o deberá ser modificada en el futuro.

Otra particularidad de este Cuartel General es la forma de nutrirse de personal que tiene su Estado Mayor, pues no toda la plantilla (107 personas) estará activada en permanencia. En tiempo de paz, la plantilla PE (Peace Establishment) está compuesta de 25 españoles (el almirante, 13 oficiales, cuatro suboficiales y siete MPTMs) y 10 extranjeros (ocho oficiales y dos suboficiales) de diferentes países OTAN. En el momento de escribir este artículo la plantilla PE está prácticamente cubierta en lo que se refiere al personal nacional, incluyendo un oficial del Ejército de Tierra y uno del Ejército del Aire. En cuanto a extranjeros, ya están presentes un oficial portugués y uno italiano, y están comprometidos oficiales del Reino Unido y Estados Unidos. Al mismo

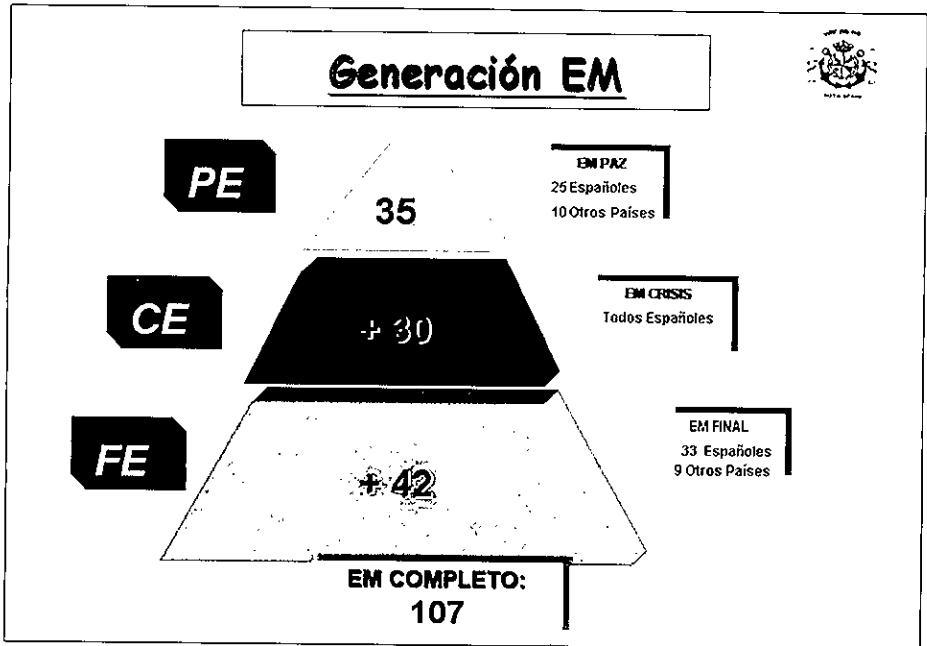


Gráfico 3. Generación Estado Mayor del COMARFOR.

tiempo se mantienen conversaciones avanzadas con Alemania, Grecia y Turquía, con lo que se espera que antes de verano se conforme en su totalidad la plantilla PE, que sobrepasará el 25 por 100 de multinacionalidad requerido por la OTAN para estos cuarteles generales de Alta Disponibilidad.

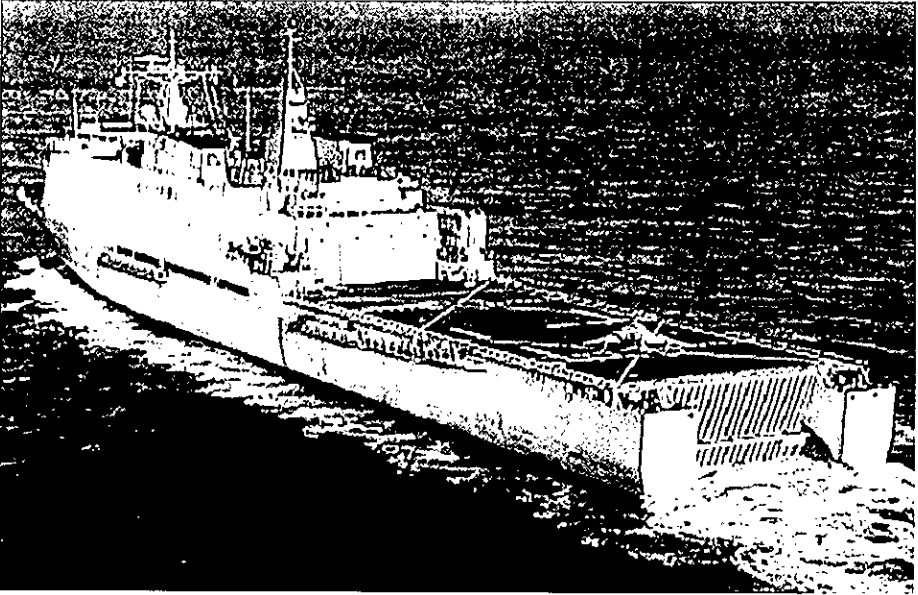
Tras recibir una orden de activación, esa plantilla PE se incrementa con la de crisis CE (Crisis Establishment) compuesta por 30 personas más, sólo españoles, que estarán preidentificados, preferentemente de la Flota, y con los puestos asignados de antemano. Con esta plantilla de 65 personas el Estado Mayor podrá continuar con el plancamiento que en su momento inició el PE, en espera de que se incorporen, en el plazo máximo de 20 días, los componentes de la plantilla FE (Full Establishment), que completarán los 107 efectivos del Estado Mayor del COMARFOR, que será con los que se despliegue para una operación.

Si el lector piensa que esta plantilla es abultada, debe tener en cuenta que este Estado Mayor está concebido para dirigir una amplia gama de operaciones, que pueden englobar: control positivo y negativo del mar, operaciones anfibas, operaciones de *strike*, operaciones de MCM, operaciones especiales, etc. Además, dichas operaciones pueden durar hasta seis meses, desarrollarse en un escenario alejado y llevarlas a cabo de forma autosuficiente. Este Estado Mayor no está pensado para ejercicios en los que, con una plantilla reducida, se hace frente a una situación ficticia que no suele durar más de dos o tres semanas, y en las que se soporta un gran esfuerzo físico e intelectual porque se conoce de antemano su corta duración y la ausencia de riesgo real.

## La Plataforma

Como se dijo anteriormente, el buque insignia del COMARFOR será el LPD *Castilla* (L-52). Al ser originalmente diseñado como buque de mando anfibia, reúne de construcción muchas de las condiciones necesarias para acoger al Estado Mayor de un MCC, contando con los espacios necesarios para ubicar a todo el personal, así como con varias salas de reuniones y de trabajo, además de unas excelentes posibilidades como plataforma aérea y como buque hospital.

También dispone ya de ciertos medios de mando y control para permitir al COMARFOR el enlace con el mando superior, los subordinados y mandos colaterales. No obstante, se le están haciendo importantes mejoras en C2 que incluyen una red de fibra óptica de uso exclusivo del Estado Mayor, que dará soporte a todos los sistemas de mando y control que la OTAN pondrá a nuestra disposición: MCCIS, cronos, ICC y red de área local, así como la posibilidad de conexión con internet, videoconferencia y acceso a los sistemas de inteligencia OTAN.



*Castilla*, buque de mando del COMARFOR.

Actualmente está en estudio en el ámbito de la Flota cómo compatibilizar el uso del *Castilla* como buque de mando para operaciones anfibia y como buque de mando del COMARFOR, pues parece claro de antemano que no va a poder utilizarse para ambas misiones simultáneamente.

Aunque prioritariamente, como así ha sido establecido, va a ser utilizado como buque de mando del COMARFOR, cuando éste no esté desplegado podrá acoger a los estados mayores de los mandos que actúen como comandante de la Fuerza Anfibia (CATF) y como comandante de la Fuerza de Desembarco (CLF) en una operación específicamente anfibia y, en cualquier caso, podrá actuar como plataforma anfibia propiamente dicha allí donde sea necesario. Para ejercicios, en general, no se presentarán grandes inconvenientes, pues se podrán realizar las artificialidades que se requieran; sin embargo, en operaciones reales, la compatibilidad será más complicada, por lo que, tras el estudio recientemente iniciado, las prioridades y los plazos de actuación tendrán que quedar perfectamente definidos.

El problema más significativo se vislumbra cuando el comandante del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (COMGRUFLOT) tenga que actuar como CATF y, simultáneamente, participe COMARFOR como MCC de la Fuerza en ese mismo ejercicio-operación o en otro paralelo. La solución que en este caso se vislumbra como más apropiada, a corto plazo, podría pasar por configurar al *Galicia* (L-51) como buque alternativo para mando de

operaciones anfibas, a sabiendas que, hoy por hoy, no dispone de los mismos espacios y capacidades que el *Castilla* para acoger a bordo a los estados mayores del CATF y CLF, simultáneamente.

### La evaluación del HRF (M) SP HQ como un MCC

Para que los HRF (M) HQs alcancen la plena operatividad como tal, la OTAN ha previsto una evaluación de los estados mayores y las plataformas de mando en dos etapas, conocidas como la IOC (Interim Operational Capability) y FOC (Full Operational Capability). El proceso de evaluación está dirigido por un equipo denominado DHQTF (Deployable Headquarters Task Force), constituido por miembros de diferentes cuarteles generales OTAN, que viene tutelando la constitución de los HRF HQs desde su creación. Este equipo ha publicado una larga lista de requerimientos militares (objetivos y subjetivos), que deberemos superar para poder ser validados como tal HRF (M) HQ.

La primera etapa de la evaluación consiste en pasar satisfactoriamente la IOC, preferentemente en un ejercicio LIVEX, aunque queda abierta la posibilidad de hacerlo durante un ejercicio sin fuerzas tipo CPX. En el caso concreto

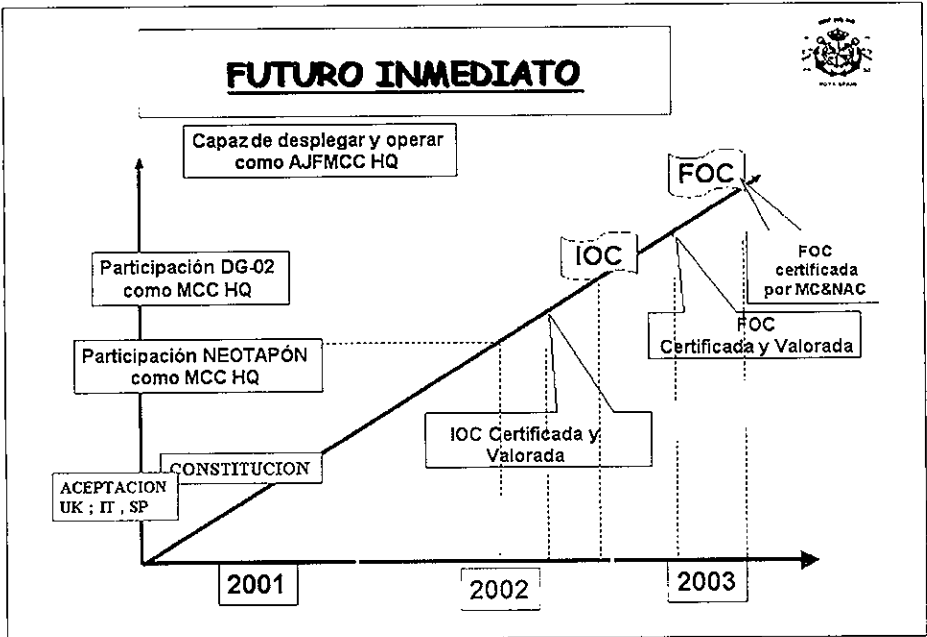


Gráfico 4. Proceso de evaluación del HRF (M) SP HQ.



de nuestro HRF (M) HQ se ha identificado el ejercicio DESTINED GLORY (octubre de 2002) como el más apropiado para pasar esta prueba. Representantes del DHQTF embarcarán en nuestro buque de mando durante el ejercicio y comprobarán *in situ* que el EM cumple los requerimientos militares antes mencionados relativos al uso de los procedimientos OTAN de trabajo y planeamiento y la disponibilidad de los medios C2 necesarios para ejercer como MCC en el nivel táctico y operacional. La lista de requerimientos es muy amplia, por lo que satisfacerlos de forma adecuada es el principal reto que tenemos por la proa y en el que estamos totalmente inmersos. Tras esta primera evaluación, el DHQTF emitirá un informe al comité militar de la Alianza y a las naciones implicadas con todo aquello que debe ser mejorado, ya sea relativo a material, personal o procedimientos.

Tras un periodo de tiempo, nunca superior a un año, hay que pasar la segunda etapa de evaluación (FOC), que consiste en la comprobación de que todos los fallos detectados durante la IOC han sido corregidos adecuadamente.

Una vez superada la FOC, y tras el informe favorable del DHQTF, del Comité Militar (MC) y del Consejo Atlántico (NAC), el HRF (M) SP HQ será declarado apto para mandar y ser utilizado por OTAN en las misiones para las que se ha creado. Se prevé alcanzar esta disponibilidad durante el primer semestre de 2003.

## Reorganización de la Flota

Hasta aquí se ha procurado dar una descripción detallada del proceso de creación de los cuarteles generales marítimos de Alta Disponibilidad y la situación actual de la propuesta española. Este proceso ha afectado a la estructura de fuerza de la Armada y, unido a otras causas, ha provocado la reorganización de la Flota aprobada en la Instrucción de Organización C-001/01 del AJEMA el pasado mes de diciembre de 2001.

Esta I. O. ha supuesto la unificación de los Grupos Alfa y Delta bajo un solo mando, el COMGRUFLOT, y el nacimiento de uno nuevo, de nivel vicealmirante, el COMARFOR, que además de ser comandante del Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad actuará también como 2.º de la Flota. Esta misma instrucción de organización faculta al ALFLOT para desarrollarla, especialmente en cuanto a estructura, cometidos y relaciones de sus mandos subordinados, así como, en el estudio y propuesta de las plantillas definitivas de sus correspondientes EEMMs.

En el siguiente gráfico se puede observar el organigrama de la Flota conforme a la I. O. del AJEMA antes citada. En él se diferencian claramente la estructura orgánica (azul) generadora de Fuerzas adiestradas, de la operativa (rojo) utilizadora de ellas en operaciones reales y ejercicios principales.

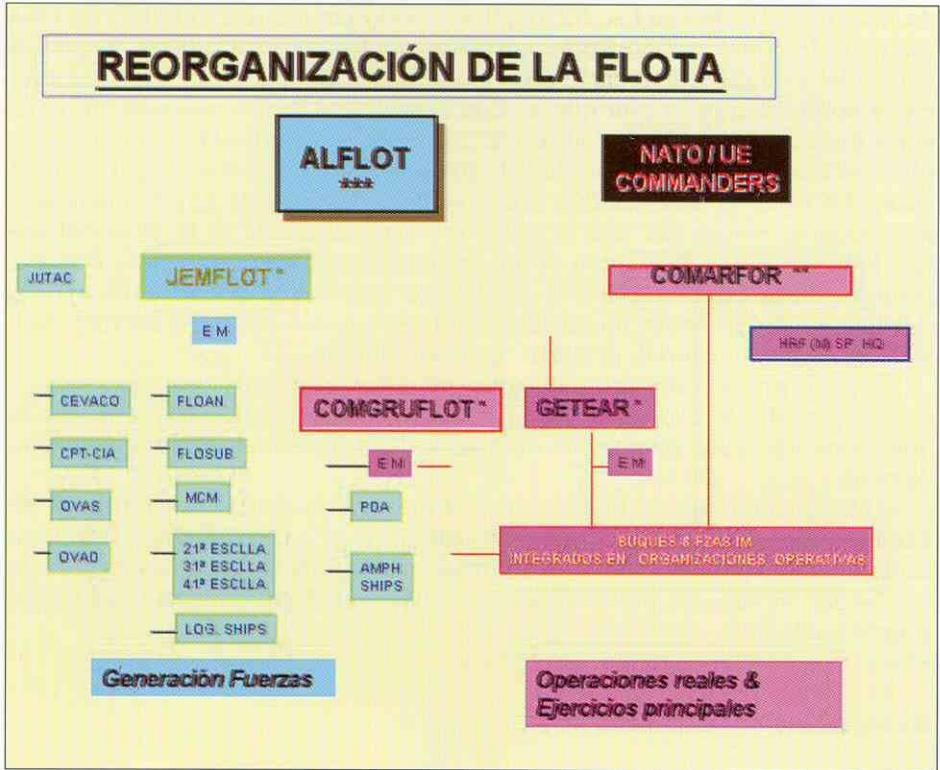


Gráfico 5. Estructura de la Flota.

El COMARFOR y su cuartel general serán la pieza clave en cualquier organización operativa que se constituya a nivel *task force* tanto en el ámbito nacional como internacional, mientras que el COMGRUFLOT lo será a nivel *task group*, siendo las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra las más ejercitadas por esta autoridad y, por ello, tendrá bajo su mando orgánico las unidades que materializan las capacidades aeronaval y anfibia de la Armada. Ambos mandos, así como el GETEAR, representarán la rama operativa de la Flota, y sus funciones, cometidos y estructura de estados mayores deberán ser complementarios y no redundantes.

No obstante, y con respecto a la reorganización de la Flota, queda por delante un arduo trabajo en el que estamos actualmente inmersos, colaborando con los estados mayores de la Flota y del COMGRUFLOT en su desarrollo. Por un lado, el de delimitar los cometidos de los mandos resultantes de la reorganización, y por otro, definir sus relaciones y ámbitos de actuación, así como la mejor utilización de las plataformas de mando en un futuro.

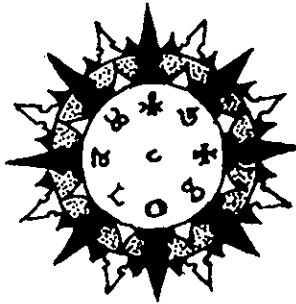
## Epílogo

El nuevo Cuartel General Marítimo de Alta Disponibilidad que se ha intentado presentar en este artículo dará a la Armada en el futuro la posibilidad de que un almirante español mande fuerzas navales a nivel TF y ejerza como MCC de agrupaciones internacionales de gran entidad, tanto en el ámbito nacional como en el OTAN/UE, lo cual es todo un reto y una gran satisfacción para todos los que vestimos el uniforme de botón de ancla. De hecho, al igual que está prevista su participación en el ámbito OTAN, podría participar también en un futuro como MCC de una fuerza multinacional conjunto-combinada en el ámbito de la EUROMARFOR o en el de la Iniciativa Marítima Europea (EMI).

En lo que a nosotros se refiere, continuaremos trabajando con gran ilusión para consolidar este nuevo cuartel general y hacer de él lo que la Armada quiere que sea, un estado mayor plenamente operativo, adiestrado y capacitado para ejercer como MCC, ya sea en el ámbito específico como en el conjunto o en el combinado, tanto en el ámbito nacional como en el seno de la OTAN o la UE.

En la actualidad, y para conseguirlo, estamos inmersos en el planeamiento simultáneo de los ejercicios NEOTAPON 02 y DESTINED GLORY 02, donde actuaremos como MCC, mantenemos nuestra instrucción específica participando con miembros de nuestro estado mayor como *augmentees* en ejercicios internacionales de cierta entidad, y continuamos con el proceso de desarrollo de este cuartel general de acuerdo a los requerimientos OTAN para superar en breve la evaluación operativa.

¡¡Que la Virgen del Carmen nos ilumine!!





(Foto: A. Millán Gamboa).

# EL TERCER BATALLÓN DE LA BRIGADA DE INFANTERÍA DE MARINA

Luis MARTÍN DE LA HOZ



## Generalidades



mediados del pasado mes de marzo, comenzaron los estudios previos a la activación del Tercer Batallón de Infantería de Marina, el Batallón de Desembarco Mecanizado (BDMZ-III) de la Brigada de Infantería de Marina (BRIMAR), partiendo de la base del veterano Grupo Mecanizado Anfibio. Una vez confirmada la viabilidad del proyecto y su oportunidad, su fecha oficial de activación se fijó en el 21 de septiembre de 2001, día de San Mateo.

El Batallón de Desembarco Mecanizado III es el sucesor natural del anterior Tercer Batallón de Desembarco de la BRIMAR, creado en junio de 1996 al mando del teniente coronel Fojón Lagoa, para su despliegue en el teatro de operaciones de Bonisa-Herzegovina en la antigua Yugoslavia, donde permaneció por espacio de seis meses, haciéndose acreedora de numerosas condecoraciones al nivel individual y de la medalla al mérito a nivel batallón.

Unos días después, el 27 de septiembre, tuvo lugar una sencilla ceremonia oficial en el antiguo llano amarillo del TEAR, bajo la presidencia del jefe del Tercio de Armada, donde se procedió a la retirada, para su entrega al museo del TEAR, del guión del Grupo Mecanizado Anfibio y la posterior entrega por GETEAR del guión del Tercer Batallón con sus correspondientes condecoraciones y corbata de la ciudad de San Fernando.

Con este sencillo acto, se dio un paso más en el amplio y ambicioso proceso del Plan 01 (IM), iniciado en el año 1995 y sancionado el 13 de febrero de 1996 por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada.

Las primeras preguntas que podríamos hacernos son: ¿por qué no se ha acometido esta modificación orgánica con anterioridad, qué justifica hacerla y por qué ahora?

A la primera pregunta, podríamos decir que la tercera fase de dicho plan E-01 (IM), que incluía la activación del Tercer Batallón, se había visto retrasada hasta la definición y adquisición del material específico con que dotar al



M-60 y AAV en el Omayed (Egipto). (Foto: C. García Paredes).

mismo, así como por las necesidades de personal que se han venido sufriendo en los últimos años, por lo que estos dos factores debían mejorar antes de acometer una acción realista en este sentido.

### **¿Qué justifica hacerlo ahora?**

La Infantería de Marina, por su intrínseco carácter expedicionario, cuenta con unidades capaces de adaptarse, para dar una respuesta adecuada a cada situación. No obstante lo anterior, hay dos nuevos factores que han influido en la necesidad de contar con un tercer elemento de maniobra. Uno es la modificación orgánica de nuestra Fuerza de Desembarco a una brigada de Infantería de Marina, aspecto formal diferente de una unidad de entidad brigada, como era considerado el Tercio de Armada hasta ese momento.

Otro factor ha sido la necesidad de adaptación a las nuevas misiones que vienen afrontando nuestras Fuerzas Armadas en el marco de la estrategia de colaboración, las operaciones de ayuda humanitaria, de apoyo a la paz, etcétera.

### **La Brigada de Infantería de Marina**

La Brigada de Infantería de Marina iniciaba su andadura a partir del E-01 (IM) con dos Batallones de Desembarco, un Grupo Mecanizado Anfibio, un Grupo

de Artillería de Desembarco, el Grupo de Apoyo de Servicios de Combate y la Unidad de Operaciones Especiales como elementos principales, procedentes de su anterior orgánica, por lo que sin el aporte externo de personal o nuevo material el Tercer Batallón encontró serias dificultades en su activación.

La Brigada de Infantería de Marina ha necesitado siempre para el adecuado desarrollo de sus funciones de un elemento capaz de realizar un esfuerzo potente, flexible, móvil y rápido. La naturaleza de las operaciones anfibas y el ambiente incierto en que éstas se desarrollan hacen preciso contar con una unidad mecanizada, organizada, no sólo con carácter temporal como lo ha sido hasta la fecha, sino que se hace necesario el contar con una unidad organizada y adiestrada en permanencia, que sea capaz de dar una respuesta flexible y adecuada a las necesidades actuales, que van desde el amplio espectro de operaciones en el campo de batalla hasta las operaciones de mantenimiento de paz.

Entender este cambio como una simple adaptación de los medios actuales a la problemática de nuestros días, o como una operación de matemática interna de personal del Tercio de Armada, podría ser un error, ya que con esta decisión la Infantería de Marina avanza en la tercera fase del Plan E-01 (IM) y da carta formal de entidad de Brigada de Infantería de Marina, revelándose como una de las pocas naciones europeas con tal crédito de Brigada de Infantería de Marina, aspecto de gran valor dentro del marco de la Alianza, la UEO, EUROMARFOR o la Iniciativa Anfibia Europea en el marco internacional.

Para dar respuesta a ello, se ha llevado a cabo en el recién activado Tercer Batallón un intenso programa de adiestramiento de unidad básico y avanzado, que ha culminado con su participación del 2 al 25 de octubre en el ejercicio multinacional BRIGHT STAR 02/01, que se ha desarrollado en Egipto en las proximidades de la depresión de El Quatar y de las arenas de la batalla del Alamein, y sin solución de continuidad en un ejercicio PASSEX anfibio del 30 de octubre al 1 de noviembre en Doganbey (Turquía) con la Infantería de Marina turca, regresando finalmente a su base el 7 de noviembre.



Estandarte del Tercer Batallón de Desembarco. (Foto: C. García de Paredes).

Estar en línea con unidades del nivel de la 1 Division Army USA, el 1 Marine Brigade, el 26 Marine Expeditionary Unit (MEU), el 32 Reggimento Corazato italiano, el 3 Regimiento Caballería (ACR) del US Army y elementos 30 Bgda. Mech. de la 1 División Mecanizado francesa, 2 Co/313 Compañía paracaidista alemana o el 521 Batallón Mecanizado griego, por citar algunas de las unidades de los nueve países que contribuían con fuerzas a la coalición, no ha sido lógicamente una tarea sencilla, pero se ha ejercido un papel que, a juicio de las felicitaciones recibidas, indica que estamos en el camino correcto.

## ¿Por qué ahora?

El hecho de la formalización en Consejo de Ministros de la compra de los nuevos materiales, como el vehículo de combate de Infantería suizo *Piranha*, de la Casa Mowag, cuyo plazo previsto de entrega a la BRIMAR está programado para el final de 2003, y la necesidad de ir preparando su adaptación, es lo que hace que se inicie la cuenta atrás para su activación.

Esta proximidad de fechas nos ha obligado a acometer un importante esfuerzo interno de adaptación orgánica y de personal en la Brigada de Infantería de Marina, para poder activar la 9 Compañía Mecanizada y progresivamente incrementar la plantilla de la Plana Mayor del recién activado Tercer Batallón, como primera fase de la activación del mismo y para estar en condiciones de hacer frente a sus nuevas misiones.

Cuando en el año 1996 se activa el Tercer Batallón para su despliegue en Bosnia-Herzegovina (Trebinje), su orgánica era la de un batallón de Infantería de Marina ligera, como así sigue siendo la FIMAR, que permanentemente se mantiene en esa zona desplegada, aunque con una menor entidad de fuerza.

En las sucesivas misiones que se han continuado realizando en ese teatro de operaciones, los servicios se prestan sobre vehículos ligeros (*Hummer* blindados) que, sin duda alguna, han rendido un excelente servicio. No obstante, si se contase con un vehículo de combate de Infantería (VCI), como el *Piranha*, sería posible cumplir esta misión en mejores condiciones y en una la zona donde la protección de las propias fuerzas es prioritaria, al tiempo que permitiría contar con la capacidad de responder al fuego enemigo en un momento determinado desde dentro del vehículo, servir éste de base de fuegos o participar en una operación de combate con la potencia y flexibilidad suficiente para enfrentarse a la amenaza, quizá mecanizada, con suficientes garantías de éxito.

## Los medios

El cambio del Grupo Mecanizado Anfibio al Tercer Batallón de Desembarco Mecanizado no es, como ya se ha dicho, un simple cambio de denomina-



ción, sino que supone la plena asunción del compromiso de generar y mantener un tercer elemento de maniobra. Se pretende por tanto facilitar el proceso de cambio de la estructura de la BRIMAR de su fase segunda a la tercera, de tal forma que la llegada de los vehículos de combate de Infantería (VCI) se realice sobre una estructura ya rodada y con los cuadros de mando plenamente preparados.

Ambas organizaciones se muestran a continuación:

*Grupo Mecanizado Anfibio (GMA):*

- OLM.
- Compañía de Plana Mayor y Servicios (PLMS).
- Compañía de Vehículos de Asalto Anfibio (AAV) (1.ª y 2.ª Sec. de VAA).
- Compañía Carros (Cía. M-60 y Cía. *Escorpiones*).
- Compañía de Misiles Contracarros Medios.

*Tercer Batallón de Desembarco Mecanizado (BDMZ III)*

- PLM (con mayor nivel de activación).
- Compañía de Plana Mayor y Servicios (con mayor nivel de activación).
- Novena Compañía Mecanizada (AAV) (112 hombres, 1.ª y 2.ª Sec. Mzs y Sec. VVA).
- Décima Compañía Mecanizada (pendiente de activación).
- Undécima Compañía Carros (Cía. M-60 [16 M-60 A3 TTS] y Cía. *Escorpiones* [17 VCAP]).
- Compañía Misiles Contracarros Medios (TOW-2) (24 lanzadores en Hummer Tow provisionalmente hasta la activación del Grupo de Armas Especiales).

El vehículo seleccionado ha sido el suizo *Piranha*, desarrollado a comienzos de los años 1970. El primer prototipo se finalizó en 1972 y entró en producción en 1976, siendo Canadá su primer cliente de importancia (casi 500 unidades), quien posteriormente lo construirá bajo licencia. En la actualidad pertenece a la americana General Motors.

Una vez que el VCI (*Piranha*) llegue al BDMZ III, se irán paulatinamente transfiriendo algunas dotaciones de AAV para manejar los VCI, al tiempo que se iniciará la activación de la 10 Compañía Mecanizada y se procederá a la posterior culminación del Plan E01 (IM) al activarse el Grupo de Armas Especiales.

Este Grupo de Armas Especiales (GAE) está previsto que se componga de la reactivada Compañía de VVA —de nuevo con sus dos secciones de VAA—, la Compañía de Zapadores, la Compañía de Armas Contracarros y



VCI Piranha III.

de la Compañía de Embarcaciones, que mantendrán sus funciones de protección y potencia de combate en apoyo a la BRIMAR para el movimiento buque-costa en sus desembarcos y penetración en tierra.

### **Vehículo de Asalto Anfibio (VAA) contra Vehículo de Combate de Infantería (VCI)**

Esta comparación en ningún caso puede considerarse una búsqueda del mejor vehículo, ya que son dos materiales muy diferentes e idóneos cada uno para sus funciones específicas.

Si vemos comparativamente sus distintas especificaciones, nos daremos cuenta de la diferencia de ambos medios, siendo preferible el VCI (*Piranha*) tanto por su peso, mayor movilidad terrestre en la mayoría de los terrenos y porque resulta de similar comportamiento en la zona de playa (gracias a los nuevos neumáticos Run-Flat existentes en el mercado), menor vulnerabilidad a los fuegos terrestres por su volumen, mayor estabilidad, velocidad, reducción de medios logísticos de apoyo para su transporte (no precisa el empleo de bateas), facilidad de mantenimiento, frente a capacidad de navegación y más fiable capacidad de actuación en el paso de rompientes, capacidad de transporte de personal.

## Especificaciones:

	<i>PIRANIA CATEGORÍA III</i>	VEHÍCULO DE ASALTO ANFIBIO
Modelo	8 x 8	AAVP
Dotación máxima	8 + 3	18 + 3
Peso combate	18.000 kg	27.500 kg
Peso sin carga	13.580 kg	21.008 kg
Carga máxima	4.420 kg	6.000 kg
Longitud	7.58 m	8.16 m
Anchura	2,66 m (sin placas blindaje)	3,9 m
Alto (Sin armamento)	2,17 m.	3,31 m
Altura sobre suelo	0,595 m	0,460 m
Velocidad máxima (Carretera) (Agua)	105 km/h 5,2 nudos	72,4 km/h 8,2 nudos
Capacidad combustible	300 litros	650 litros
Autonomía máxima carretera/agua	600 km, 500 km en campo/4 horas	480 km (40 km/h) 7 horas
Vadeo	Anfibio	Anfibio
Gradiente	60 por 100	60 por 100
Desplazamiento lateral	30 por 100	40 por 100
Obst. vertical	0,60 m	0,90 m
Radio giro	9,00 m	Pivota sobre sí
Motor	Caterpillar C-9 6V-53 T desarrollo 400 hp a 2.200 rpm	Cummins 8V-VT 400 400 hp a 2.800 rpm
Transmisión	Automática ZF7/HP602 6 adelante-1 atrás	NAV SEA HS-400-3 A1 semiautomática 3 adelante-1 atrás
Neumáticos	Michelin 1200 R20 XML-TL (circula pinchada 40 km a 40 km hora)	

Suspensión	Independiente a cada rueda	Barras de torsión con funda tractora delantera y tensora elevada, seis ruedas por banda y una tensora por banda
(Frontal) (Trasera) (Amortiguadores)	Muelle torsión Barras torsión Hidráulico en todas las ruedas	
Frenos	Circuito doble, hidráulico, asistido por aire comprimido	
Sistema eléctrico	24 V	
Armamento	Cañón de 25 mm, ametralladora 7.62 mm en torreta, o ametralladora externa de 12.7 mm	Estación de armamento con lanzagranadas de 40 mm y ametralladora de 12.7 mm
Sistema NBQ	Incluido	Preinstalación
Equipo visión nocturna	Tercera generación	Preinstalación

Como se desprende de la evaluación comparativa, ambos vehículos tienen algunas capacidades en común, como su posibilidad de navegación (claramente inclinada a favor del AAV), su protección y la capacidad de transporte, con las naturales diferencias de un vehículo de cadena y otro de rueda, que a la postre los sitúan en dos campos muy diferentes y no siempre compatibles; por ello el proceso final del E-01 (IM) los situará en dos unidades diferentes.

La adquisición inicial de VCI está prevista en: un *Piranha* de puesto de mando de batallón; un *Piranha* de mando de compañía; tres *Piranha* de mando de sección; doce *Piranha* de línea; un *Piranha* ambulancia.

Con ello se podrá dotar plenamente a la 9.ª Compañía e iniciar las bases para mecanizar a la 10.ª Compañía.

Ahora sólo queda dar tiempo al tiempo, para ir sedimentando todos los cambios realizados y adaptar la actuación del BDMZ III en campos como el mantenimiento de unidad y el de apoyo directo en compañía, la recuperación, el aprovisionamiento (combustible, munición, agua, aceite, etc.), reconocimiento, apoyo de fuegos, el empleo de helicópteros de reconocimiento y ataque en beneficio de la unidad mecanizada, etc., para permitir mantener el ritmo de las operaciones que una unidad mecanizada debe imprimir a las mismas.

# PROS Y CONTRAS DE LA EXTERNALIZACIÓN DE LAS FUNCIONES LOGÍSTICAS EN EL ÁMBITO DE LA DEFENSA

Santiago ACOSTA ORTEGA



## Introducción



OS cambios en la situación internacional de los últimos años han propiciado una drástica reducción de los presupuestos de Defensa en la mayor parte de los países del área occidental, en un intento de cobrar lo que se ha dado en llamar «el dividendo de la paz».

Por otro lado, la profesionalización del personal de marinería y tropa y el final del servicio militar obligatorio han convertido para nuestras Fuerzas Armadas los recursos humanos en un bien escaso, ante la incidencia de su elevado coste y de la disminución de la tasa de juventud que viene experimentando la sociedad española.

En este contexto, se nos presenta como solución providencial una receta de gestión empresarial que está siendo aplicada, cada vez con mayor fervor y convicción, tanto en el sector público como en el privado, en la mayor parte de los países de nuestro entorno: la externalización, instrumento que, además de reducir nuestras necesidades de personal, nos permitiría ahorrar parte de unos recursos económicos escasos.

Sin embargo, éste es un remedio que debe ser examinado cuidadosamente antes de ser empleado, ya que, por un lado, puede que el ahorro conseguido no sea tanto como promete, y por otro, puede producir la pérdida a largo plazo de unas capacidades vitales, que pueden hacerlo muy costoso en términos de eficacia y operatividad.

## Concepto y orígenes

Básicamente, la externalización es el traspaso de una actividad, previamente desarrollada por la propia institución, a un proveedor externo.



(Foto: D. Quevedo Carmona).

En el ámbito de la gestión empresarial, donde surge el concepto, la externalización nació como la respuesta lógica a los cambios en las tecnologías de la información. En sus comienzos era una relación contractual con un proveedor externo que asumía una o más funciones relacionadas con la informática.

Igualmente respondía a los cambios en la competencia internacional provocados por la recesión mundial de finales de los años 80 y principios de los 90, que hicieron a las empresas buscar la reducción de sus costes de funcionamiento.

Por último, fue también producto de una mezcla de modas empresariales e ideologías políticas. Estas ideologías serían las de Reagan y Thatcher en Estados Unidos y Gran Bretaña, de un liberalismo a ultranza, que se reflejó en el sector público en la transferencia de activos y actividades al sector privado.

En la actualidad, sin embargo, la externalización ya no es únicamente el medio de reducir costes o solventar carencias técnicas, sino que se ha convertido en un auténtico instrumento estratégico para las empresas.

### **La externalización en el ámbito de la Defensa**

En este ámbito, el Departamento de Defensa de los Estados Unidos (Department of Defense, DoD) fue pionero en la aplicación de este concepto de forma sistemática, adoptando los nuevos conceptos y técnicas de gestión surgidas en la empresa privada de ese país.

Desde comienzos de los 90, el DoD se embarcó en un agresivo plan para reducir sus costes logísticos y de apoyo, en un esfuerzo por pagar la elevada

factura de la modernización de sus Fuerzas Armadas. En palabras del subsecretario de Defensa Kaminski, en 1996, «la externalización es un proceso clave que ofrece considerables oportunidades para generar gran parte de los ahorros necesarios para la modernización (de nuestras fuerzas)».

En el DoD, como en el resto de la Administración Federal de los Estados Unidos, el proceso de la externalización está definido por la Circular A-76, de la Oficina Ejecutiva del Presidente (Oficina de Gestión y Presupuestos), que establece cómo las diferentes agencias deben estudiar aquellas funciones que no constituyen una parte esencial de su actividad, y decidir si es más beneficioso mantener dichas funciones o externalizarlas.

En el Reino Unido, el Libro Blanco de la Revisión Estratégica de la Defensa, de 1998, reconoce que, como consecuencia de los requerimientos operativos establecidos en el mismo, se necesita una significativa mejora de sus capacidades logísticas, y sugiere que los contratistas civiles pueden ayudar a cubrir parcialmente esta necesidad: «Donde sea conveniente se considerará el uso de contratistas como ayuda en el apoyo logístico».

Según el Comité de Contratistas en Operaciones de Despliegue (Contractors on Deployed Operations, CONDO) de la Organización Logística de la Defensa (DLO) británica, «a medio plazo, o antes si los obstáculos legales pueden solventarse, el esfuerzo logístico en hombres y material de los tres ejércitos se verá reducido al permitir a contratistas comerciales proporcionar parte de dicho esfuerzo».

En España, la Directiva de Defensa Nacional 1/2000 cita como una de las líneas básicas de la política de Defensa de la presente legislatura, la de «adecuar los recursos presupuestarios para la modernización... de las Fuerzas Armadas, a las exigencias de la política económica del Gobierno, aplicando



reformas en los ámbitos de gestión y contratación que permitan su optimización».

Si añadimos a las condicionantes presupuestarias la falta de personal, consecuencia de la implantación de un modelo de Fuerzas Armadas totalmente profesional, la externalización se presenta como la solución más evidente para hacer frente a las restricciones en ambos tipos de recursos.

Como medida para paliar la escasez de personal se contempla, por ejemplo, en la Directiva C-005/1999 del AJEMA sobre Racionalización del Apoyo Logístico, y en el documento, también del AJEMA, Líneas Generales de la Armada de 23 de abril del año pasado.

De todos modos, debemos tener en cuenta que, lo que para otras armadas es novedoso, porque partían de una situación de casi autosuficiencia, para la nuestra es una práctica que ya tiene cierta antigüedad. Para determinados sistemas de armas, equipos de electrónica o comunicaciones, la externalización de su mantenimiento es un hecho desde hace años. Lo que sí es nuevo es la aplicación del concepto a otro tipo de tareas, sobre todo a aquellas que precisan de personal más que de tecnología o equipos específicos.

### **Tipos de externalización logística en Defensa**

El DoD de Estados Unidos ha definido cinco niveles de implicación de los contratistas civiles en el apoyo de los sistemas de defensa, que van de menor a mayor. La principal distinción está en la cesión de capacidad de decisión al contratista, y en el objeto final del acuerdo, que puede ser un repuesto, un equipo o sistema o una plataforma. Los tipos van desde el Virtual Prime Vendor (VPV), que consiste básicamente en el suministro de repuestos, hasta el Total System Performance Responsibility (TSPR), en el cual el contratista asume la total responsabilidad del correcto funcionamiento del sistema, y la gestión de su apoyo a través de todo el ciclo de vida del programa. La infraestructura de apoyo, incluyendo el mantenimiento de *hardware* y *software*, datos técnicos, equipo de apoyo y pruebas, adiestramiento y apoyo al adiestramiento, aprovisionamiento y los servicios de ingeniería durante la etapa de servicio, son totalmente provistos por el contratista. El F-117 y el DD-21 utilizan este tipo de acuerdos.

### **La externalización del apoyo logístico en el teatro de operaciones**

Además de estos tipos de acuerdos, el Ejército de Estados Unidos está desarrollando la doctrina necesaria para la utilización de contratistas en el propio campo de batalla, habiéndolos utilizado con las tropas desplegadas en operaciones de paz en Europa.



También la OTAN ha utilizado este sistema para el apoyo a las fuerzas multinacionales desplegadas en los Balcanes, proporcionándoles NAMSA, entre otros suministros, *catering*, lavandería, víveres, combustibles, e incluso reconstrucción de infraestructuras, mediante su contratación con terceros.

El uso de contratistas ofrece importantes ventajas: puede generar ahorros significativos, por las economías de escala, permite reducir el número de personal militar dedicado a actividades de apoyo, puede reducir el tiempo de respuesta logística al eliminar pasos intermedios en el proceso de petición, etcétera.

Existen, sin embargo, algunos interrogantes sobre su uso, que hacen que esta práctica sea aún muy controvertida, al menos en el plano teórico. Por ejemplo, el estatus legal del personal del contratista en el teatro de operaciones, su comportamiento durante el combate, o los posibles conflictos de intereses entre el contratista y las decisiones del comandante de la fuerza.

### **Beneficios de la externalización**

De acuerdo con un informe del DoD, las empresas que han externalizado alguna de sus actividades aseguran que han obtenido los beneficios que buscaban. La externalización les permitió centrarse en su actividad fundamental, mejorar la calidad de su servicio, su capacidad de respuesta y su agilidad, y pudieron acceder a nuevas tecnologías.

El propio DoD afirma haber obtenido ahorros significativos e incrementos de la disponibilidad como consecuencia de la externalización.

En general, el principal beneficio esperado de la externalización es el ahorro. Si un contratista civil puede proporcionar el mismo servicio por menos dinero, la externalización de dicho servicio es una atractiva opción en una época de recursos cada vez más reducidos.

La reducción de personal es otro de los resultados perseguidos, bien con el objetivo final de la reducción de costes, bien, como en nuestro caso, porque existen dificultades para completar las plantillas. Como ejemplo de lo que la externalización puede ofrecer en este sentido, la Armada de los Estados Unidos preveía, en un informe de 1997, ahorrar más de tres millardos de dólares, en un periodo de seis años, externalizando 50.000 plazas de trabajadores civiles y 30.000 de militares.

### **Riesgos e inconvenientes de la externalización**

También existen, sin embargo, riesgos importantes. Desde el punto de vista militar, el principal es la pérdida de capacidad que comporta para la organización. Una vez externalizada una función, pongamos por caso el mantenimien-

to de un sistema de armas, la Armada dependerá absolutamente del contratista a quien se haya adjudicado el contrato, para mantener dicho sistema de armas operativo. Esto, llegado el caso, podría suponer unos riesgos operacionales inaceptables, que desde luego no podrían ser compensados con ningún tipo de penalización contractual.

Debemos asumir, pues, que al externalizar se pierden capacidades que pueden ser fundamentales, con lo que es importantísimo definir con claridad qué puede ser externalizado y qué no. De hecho, ésta es la pregunta fundamental a la que se enfrenta cualquier organización que pretenda externalizar alguna de sus funciones.

Por otro lado, la externalización de funciones que hasta la fecha eran típicamente militares, tiene también importantes implicaciones legales. El estatus militar o civil del personal de la empresa contratista puede difuminarse, y hacer por tanto que pueda ser considerado como objetivo militar válido; llegado el caso, podría incluso ser considerado como combatiente no uniformado, con las graves consecuencias que eso conllevaría.

Además, los beneficios económicos de la externalización tampoco están tan claros. Un informe de la General Accounting Office (1) al Congreso de Estados Unidos del año 1998, llegaba a la conclusión de que la externalización sí producía ahorro, pero este ahorro era consecuencia de la competencia entre empresas más que de la propia externalización. Es decir, sin competencia no hay ahorro.

Sin embargo, la competencia es difícil de mantener, ya que la empresa contratista termina por tener un conocimiento tan elevado de los métodos de su cliente que en sucesivas peticiones de oferta disfruta de hecho de una situación de privilegio frente a los restantes ofertantes; si, además, se ha visto obligado a realizar inversiones en estructura, se incrementarán sus márgenes de beneficio en posteriores ejercicios, de lo que puede servir para eliminar la competencia, y de facto actuar en régimen de monopolio.

Finalmente, la externalización obliga a renunciar parcialmente al control sobre nuestros propios medios. Durante la discusión del presupuesto de Defensa de Estados Unidos en 1999, el Congreso expresaba su preocupación por la creciente dependencia de los contratistas que estaba alcanzando el Pentágono, afirmando que «el DoD parece estar llegando a una situación en la que los contratistas están supervisándose y pagándose unos a otros, con poca supervisión o control por parte del DoD». O sea, que además de perder la capacidad externalizada, también se pierde control efectivo sobre el desarrollo de dicha función por el contratista.

---

(1) La General Accounting Office es el «brazo investigador» del Congreso de Estados Unidos. Examina el uso de fondos públicos, evalúa los programas y actividades federales, y proporciona análisis y recomendaciones.

## Conclusión

Si bien parece indiscutible que la externalización ofrece beneficios, también es cierto que existen aún muchas dudas acerca del alcance de dichos beneficios, y de las consecuencias que puede producir. Como ocurre con todas las recetas de gestión, su idoneidad depende de circunstancias específicas. Hay costes y beneficios, y cada beneficio en la eficiencia o en el ahorro a corto plazo trae consigo una pérdida de capacidad a largo plazo.

En el caso de las Fuerzas Armadas, estas pérdidas de capacidad pueden ser muy sensibles, y dar lugar a riesgos de fallos operacionales inaceptables, además de plantear muchos interrogantes en el ámbito del derecho aplicable a las operaciones militares.

En definitiva, la externalización, tomada caso por caso y con moderación, puede ser beneficiosa, pero la delimitación de qué es lo que podemos externalizar, y su posterior implementación, deberá hacerse con el máximo cuidado para evitar efectos secundarios indeseados.

## BIBLIOGRAFÍA

- BROWER, J. Michael: *Outland: the vogue of DoD outsourcing and privatization*. Acquisition Review Quarterly, Fall 1977.
- BRYANT, Russell E.: *Contracted, Logistics Support. The solution!, or the national strategic trap?* Naval Logistics Conference, 2000.
- FERRIS, Stephen P., y ROLLBERG, Charles A.: *Contractors underway: the future of Naval Logistics?* Supply Corps Newsletters. Noviembre-diciembre 1999.
- FORTNER, Joe A.: *Institutionalizing Contractor Support on the Battlefield*. Army Logistician. Julio-agosto 2000.
- HEID, Linda L.: *The concept of outsourcing within DoD*. Logistics Management Project. Defense Acquisition University. Octubre 2000.
- HENDRY, John: *El costo oculto del outsourcing*. Revista Gestión, marzo-abril 1996.
- NAMSA. Business Report, 2001.
- REEVE, David W.: *Contractors in British Logistics Support*. Army Logistician. Mayo-junio 2001.
- RHOMAN, Dozier C.: *Outsourcing: temporary solution or best solution*. Logistics Management Project. Defense Acquisition University, Noviembre 2000.
- United States General Accounting Office: *Outsourcing DoD Logistics*. Report to Congressional Requesters.
- Página web Navy Acquisition Reform, <http://www.acq-ref.navy.mil/tools/turbo/index.cfm>

# HACIA UN MODELO DE ENSEÑANZA DISTRIBUIDA

Francisco ROSIQUE FUENMAYOR



*Mirad, en la vida no hay soluciones, sino fuerzas en marcha. Es preciso crearlas y las soluciones vienen.*

Antoine de Saint Exupery.

## Introducción



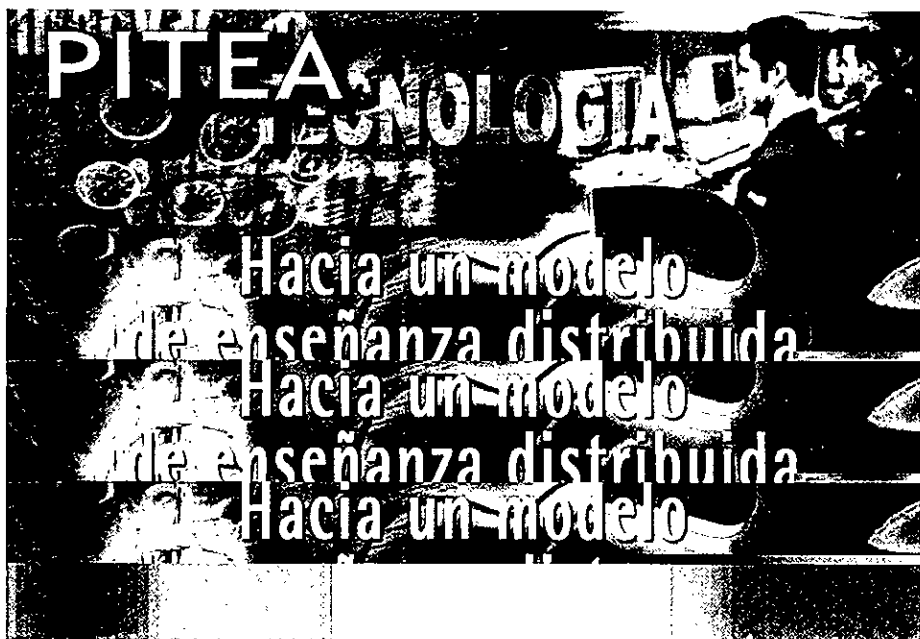
L siglo que ha finalizado ha sido un periodo en el que el comportamiento de la humanidad ha experimentado profundos y vertiginosos cambios. La agricultura, que al comienzo del mismo representaba el 30 por 100 del PIB, en las últimas décadas apenas llega a ser el 7 por 100. En el aspecto industrial se ha pasado de sistemas basados en la producción y en los activos empresariales al concepto de procesos de trabajo y gestión radicalmente diferentes.

Es un mundo donde el 60 por 100 de la riqueza se genera en forma de servicios y bienes intangibles y donde se valora más el capital intelectual de una empresa que su valor contable. En consecuencia, parece evidente que la gestión eficaz y el aprovechamiento de este conocimiento se hacen absolutamente necesarias.

Tan importantes cambios, decisivos en el mundo civil, también se hacen patentes en el mundo militar, lo que nos obliga a enfrentarnos continuamente a nuevos retos en un escenario que incluye restricciones de personal y presupuestarias, y en el que los antiguos modos de actuar, ajenos a nuevas tecnologías, resultan ineficaces.

Las Fuerzas Armadas necesitan incorporarse a ese entorno que las rodea si no se quiere correr el riesgo de caminar hacia el aislamiento. Como receptores y utilizadores de los sistemas más sofisticados y vanguardistas, se impone la necesidad de disponer de capacidad de diálogo, así como de cauces comunes con esta sociedad sustentada por las nuevas tecnologías.

Se hace inevitable, por tanto, pasar del antiguo concepto de conocimiento estático, apoyado por una documentación diversa, al concepto de conocimiento dinámico apoyado por internet, intranet, espacios virtuales, etcétera.



### Situación en la Armada

En este entorno descrito, la Armada sufre la presión de cambios importantes en su organización interna que afectan a estructuras, procesos, personas y tecnologías, y que en su conjunto también empujan hacia el cambio y lo hacen necesario. Estamos hablando de:

- Restricciones de personal y presupuesto.
- Problemas de captación, motivación.
- Profesionalización de todo su personal.
- Más gente a formar en un modelo de selección continuada.
- Nuevas unidades.
- Necesidad de reestructurar los centros.
- Una gestión ajena a las nuevas tecnologías, descentralizada.
- Un conocimiento disperso que incide en la calidad y rentabilidad de la enseñanza.
- Nuevas unidades dotadas de alta tecnología.

La problemática apuntada —que afecta a toda la Armada e implica un nuevo estilo en la forma de actuar a toda la organización— se acomete mediante la implantación de nuevos sistemas en el campo de la enseñanza.

por ser éste el espacio físico donde nuestro personal tiene su primer contacto obligado con la organización y donde los modos de actuar y sentir que se adquirieran van a tener una importancia capital en el ejercicio de su profesión.

Es el camino que facilitará crear una cultura común orientada al «conocimiento».

### **Solución propuesta**

El Plan de Innovación Tecnológica de la Enseñanza de la Armada (PITEA), desarrollado por la Jefatura del Centro de Ayudas a la Enseñanza (CAE) bajo la dirección del director de Enseñanza Naval, tiene precisamente por objeto promover la modernización de la enseñanza en la Armada, y para ello comienza proponiendo un nuevo modelo de enseñanza que sirva como vehículo integrador de capacidades, procesos de trabajo y tecnologías.

El modelo seleccionado, que se titula «Enseñanza Distribuida», se caracteriza por que permite abordar los nuevos retos, dentro de los nuevos entornos. Por otra parte, proporciona una organización rica en aprendizaje, que desplaza el viejo concepto de enseñanza presencial, centrada en el profesor, hacia el aprendizaje protagonizado por el alumno. Es un modelo mixto presencial-virtual, donde se potencia la autoformación y la transmisión de conocimiento síncrona y asíncrona.

**El Plan de Innovación Tecnológica  
de la enseñanza en la Armada**

**PITEA**

**Se desarrolla en el CAE bajo dirección de  
ADIENA para promover esta evolución.**

**Propone un modelo de  
ENSEÑANZA DISTRIBUIDA**

La Enseñanza Distribuida significa:

- Posibilidad de diseñar e impartir cursos no presenciales, a los que se tiene acceso desde cualquier lugar y en cualquier momento.
- Organizar información y distribuirla a través de la red.
- Desarrollar potentes bases de datos.
- Proporcionar un «conocimiento» utilizable en los entornos civiles.
- Mejorar la captación.
- Disponer de infraestructuras necesarias para transmitir, recibir y compartir los contenidos formativos.

Para conseguir la implantación de este modelo, el PITEA propone tres planes parciales, que desde el primer momento se acometen de forma simultánea, ya que somos conscientes que un desarrollo secuencial no permitiría incorporarse a un mundo tan cambiante como el que se pretende abordar. Son:

- Potenciación del Centro de Ayudas a la Enseñanza (CAE).
- Potenciación de las escuelas y centros.
- Potenciación de la Dirección de Enseñanza Naval a través de la Gestión del Conocimiento.

Las dos primeras acciones permiten incorporar las infraestructuras tecnológicas necesarias para generar, distribuir y acceder al nuevo modelo de enseñanza. La tercera, introduciendo el concepto de Gestión del Conocimiento, es donde se concreta, se hace realidad e impulsa el verdadero y profundo cambio que propone el PITEA, ya que, además de favorecer una gestión ágil y dinámica de la Enseñanza Distribuida, confiere a la DIENA el carácter de universidad corporativa virtual.

Es importante señalar que este cambio, que representa la utilización de las técnicas de gestión del conocimiento y enseñanza virtual, se propone con voluntad de que su ámbito de aplicación sea para toda la Armada, aunque inicialmente el campo se reduzca a la enseñanza.

A medida que el mundo se va interconectando y organizaciones como la Armada pasan a ser más complejas y dinámicas, el trabajo debe hacerse más rico en aprendizaje. Ya no es suficiente un capital intelectual localizado en determinados expertos situados en distintos niveles de dirección técnica, estratégica o de gestión. Conviene recordar la afirmación de Peter Senge: «Las organizaciones que realmente destacarán como eficaces en el futuro serán aquellas que implanten la forma de aprovechar el compromiso y la capacidad de su personal para aprender a todos los niveles de una organización».

## El papel de la Gestión del Conocimiento en el cambio

La Gestión del Conocimiento es la disciplina que puede dar respuesta a esta necesidad de futuro de la Armada, ya que significa compartir experiencias, conocimientos y habilidades.

Mediante la Gestión del Conocimiento (GC) se puede sistematizar, en función de las necesidades, objetivos y estrategias de la Armada, todo su «saber hacer», para mejorar su capacidad de respuesta, innovación y aprendizaje permanente.

El concepto de compartir y transmitir experiencias y habilidades es una vieja ocupación que siempre ha estado presente en la Armada (pensemos en las Juntas de Doctrina, Cevaco...). Sin embargo, esta utilización del conocimiento no se ha practicado tradicionalmente de forma sistemática, y su rendimiento es difícil de evaluar. En cualquier caso, no resulta eficaz ante el actual crecimiento exponencial de la información y los múltiples soportes en los que se encuentra.

Podríamos hablar de importantes iniciativas que en los últimos años han dado respuesta por separado a algunos aspectos de la problemática apuntada. Gestión documental, robots de búsqueda, *groupware*, *workflow*, foros, *chats*, *e-learning*, etc., son técnicas que han facilitado la organización de la documentación, búsqueda de datos, compartir tareas, mejorar procesos de trabajo, el aprendizaje virtual, etcétera.

Como vemos, un campo diverso y complejo, pero no suficientemente integrado y al que la gestión del conocimiento con un enfoque único puede dar respuesta. Pero no con una suma de herramientas más o menos complejas, sino con una filosofía que debe tratar de:

- Crear el ambiente que optimice el uso de las nuevas tecnologías.
- Ayudar a cambiar el modo en que la gente trabaja y la manera que usa y genera la información.
- Proporcionar un método sencillo y útil para que compartan lo que saben y aprovechen la experiencia de los otros.
- Diseñar una plataforma adecuada.
- Recompensar el intercambio de conocimiento y experiencias.
- Involucrar a toda la organización.

## El Sistema Global de Gestión de Conocimiento en la Armada (SGGC)

El SGGC es un proyecto incluido en el PITEA que, a través de las técnicas de Gestión del Conocimiento, trata de crear una cultura común y favorecer la forma de compartirla.

El proyecto SGGC tiene como objetivo poder mostrar, en un corto plazo (ocho meses), las ventajas que podría aportar a la Armada la implantación de



la Enseñanza Distribuida y demostrar su viabilidad. Contempla dos etapas fundamentales:

- Definición del Modelo Conceptual de Gestión de Conocimiento para la Armada.
- Aplicación de este modelo a un centro piloto en la Escuela Naval Militar.

Se aborda con el auxilio técnico de la UTE Indra-Atlante, que configura tres equipos: Gestión del Conocimiento, Gestión del Cambio y Gestión Infraestructuras tecnológicas.

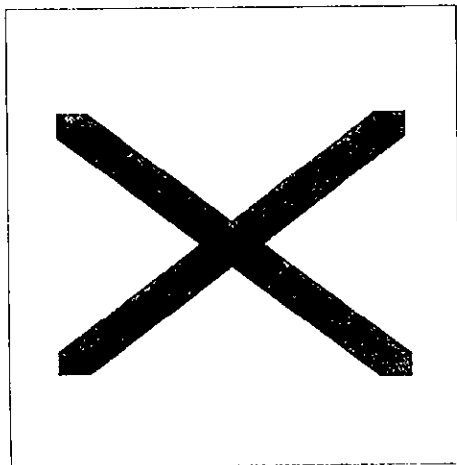
- El equipo de Gestión del Conocimiento trabaja en sistematizar los dominios de conocimiento de la Armada e incorpora al actual sistema de enseñanza las modernas funcionalidades de aprendizaje y universidad virtual.
- El equipo de Gestión del Cambio realiza un diagnóstico del clima de la organización, identificando las barreras del cambio, con el objeto de minimizar el impacto de la implantación del nuevo modelo.
- El equipo de Tecnología posibilita desarrollar las funcionalidades definidas en el modelo en una herramienta avanzada que permita a la Armada implantar un centro piloto y validar el sistema.

El SGGC es la clave para implementar el modelo propuesto de Enseñanza Distribuida y lo hace transformando las características del antiguo modelo a partir de la definición conceptual del nuevo modelo.

Para la definición conceptual del modelo de Gestión del Conocimiento de la Armada se ha partido de los estudios realizados acerca de la situación actual en la Armada, sobre todo los relacionados con el aprendizaje y el conocimiento.

A partir del análisis anterior y una vez definido el objeto del modelo y su alcance, se procede a definir las funciones necesarias y compararlas con las existentes, determinando el «hueco» que hay que cubrir.

Estas nuevas funciones a desarrollar se concretan en procedimientos con sus tareas y en acciones que permiten poner los citados procedimientos en práctica, instalarlos en la plataforma adecuada y de este modo migrar del modelo presencial al nuevo modelo.



## La potenciación del CAE y de las escuelas

Las otras dos actuaciones previstas en el PITEA, potenciación del CAE y potenciación de las escuelas, permitirán crear las infraestructuras necesarias para aplicar el modelo, sobre todo en el centro piloto de la Escuela Naval Militar, objetivo fundamental del SGGC.

El prototipo a implantar estará centralizado en el CAE con un único servidor maestro. En la DIENA se instalarán los puestos de control que permitan la gestión, administración y supervisión del sistema.

Por tratarse de un prototipo con una comunidad de usuarios limitada y de uso restringido no existirán réplicas de contenidos en esta fase.

Al potenciar el CAE se trata de reconvertirlo, añadiéndole a su tradicional función de elaboración de publicaciones y vídeos la capacidad de producción de contenidos en soportes informáticos, página *web*, gestión del repositorio y del catálogo.

Las aulas multimedia con las que se potenciarán las escuelas, en especial la Escuela Naval Militar, están conectadas en red local y a la *intranet* de la Armada, y mediante un sistema cliente-servidor se proporciona a los alumnos, además de un acceso a los contenidos del servidor, la posibilidad de acceder a la información actualizada disponible en la *intranet* de Defensa, así como a nuevas formas de transmisión del conocimiento como autoformación, enseñanza síncrona y la enseñanza asíncrona, o a foros virtuales, etcétera.

En las aulas multimedia, el personal de la Armada a todos los niveles, desde el primer momento de su incorporación, podrá estar en contacto con las nuevas tecnologías y acceder en horario continuado a aquellas áreas de formación que sean de su interés. Los agentes externos, como expertos, tutores u otros interesados, pueden acceder desde cualquier puesto donde exista conexión a la *intranet* Armada.

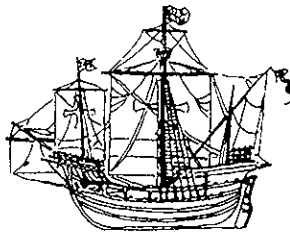
## Factores de éxito

Es importante señalar los beneficios que para la Armada representará la incorporación a este nuevo entorno, ya que, además de proyectar una imagen atractiva por su modernidad, mejoraría la calidad de la enseñanza al exigir una actualización de la misma, facilitará una formación continuada centrada en el conocimiento y no en determinadas localizaciones físicas, lo que producirá ahorros en los costes, potenciará el uso de las TIC preparando a las dotaciones para su uso en las nuevas unidades, y en suma favorecerá la profesionalización y modernización de la Armada.

Estos objetivos sólo se consiguen con las personas y a través de las personas. La Gestión del Conocimiento es un proceso más cultural que tecnológico. Una cultura que no propicia y recompensa el intercambio de

conocimiento no puede esperar que la tecnología resuelva sus desafíos cognoscitivos.

Por último, conviene destacar la importancia que tiene el difundir estas propuestas, prestando especial atención a la Gestión de Cambio, ya que una Gestión de Conocimiento eficaz depende en gran medida del compromiso adquirido por la organización en general, pero sobre todo por sus niveles más altos de dirección.



# LOS FUTUROS ESCOLTAS

Antonio PINTOS PINTOS



## Punto de partida



En la REVISTA de abril 2001, el vicealmirante Tajuelo aborda el futuro de nuestros escoltas y marca la importancia de la definición de una «nueva necesidad de misión» para adecuar el diseño de los nuevos buques que sustituirán en su momento a los ahora en servicio (1).

Con anterioridad, otros artículos ya nos habían puesto en guardia sobre la previsible evolución de los acontecimientos, pero quizá quedaron un poco soterrados al estar el futuro inmediato de ese momento dedicado, con exclusividad, al gran salto tecnológico de las fragatas *Álvaro de Bazán* (2).

Efectivamente, parece llegada la ocasión de afrontar el paso de búsqueda y diseño de la nueva o nuevas plataformas, y algunos de los puntos a tener en cuenta son: la tendencia en los países de nuestro entorno, el desarrollo de la construcción naval en España y en los países aliados, la revisión estratégica de nuestra Defensa (recientemente comenzada y con un periodo que llegará a finales del 2002), etc. A todos ellos se une, por supuesto, el seguimiento de la metodología OTAN recogida en el Phase Armament Programming System (PAPs), pero éste es un tema a tener en cuenta con posterioridad.

## Estado inicial

Nuestras Fuerzas Armadas están en «un profundo proceso de modernización global» (3), y en este momento nos hallamos en un punto álgido en lo que respecta al Planeamiento de la Defensa. Al igual que muchos de nuestros aliados, España inicia su Revisión Estratégica de la Defensa en un periodo que ha dado comienzo efectivo durante el mes de mayo de 2001, y hasta octubre de

---

(1) NÚÑEZ LACADI, José María: *Pensando en la F-100*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Noviembre, 1998.

(2) SERRA REXACH, Eduardo: *Libro Blanco de la Defensa*. 2000, (Prólogo).

(3) TRILLO-FIGUEROA, Federico: Mensaje del ministro de Defensa con motivo de la celebración de las FAS, 30 de mayo de 2001.

este año 2002, en el que los estudios de los subgrupos integrantes, coordinados por la Secretaría General de Política de Defensa, deben de plasmar esa Revisión.

Como ha definido el ministro Trillo, «la revisión está encaminada a integrar la defensa en el marco más amplio de la seguridad compartida con nuestros socios y aliados y a determinar las capacidades militares necesarias para responder a las exigencias derivadas de ello» (4).

La Fuerza Naval también deberá adaptarse a las necesidades resultantes de ese estudio, alguno de cuyos resultados puede intuirse en el modelo de Fuerzas Armadas para el siglo XXI, definido en el *Libro Blanco de la Defensa*.

## Nuestro entorno

Quizá, como primera aproximación, habrá que fijarse en nuestros vecinos inmediatos.

Francia posee dos escenarios geográficos similares, Mediterráneo y Atlántico, aunque sus necesidades estratégicas van mucho más allá que las nuestras:

- Ha optado por mantener fuerzas nucleares de disuasión y buques con este tipo de propulsión.
- Posee territorios en ultramar, lo que le obliga a mantener unidades en permanencia en esas zonas, con un diseño específico para afrontar las características especiales y las peculiaridades de esos territorios.

También, la «autosuficiencia» de la industria francesa y la no participación habitual en programas navales combinados (actualmente sólo el programa de la fragata *Horizon* con Italia, del que la Marina francesa tiene previstas dos unidades en 2006 y 2008) hacen de Francia un ejemplo a no imitar al 100 por 100 por nuestra parte. En la actualidad está comenzando a desprenderse de sus unidades menores y traspasará varias de las corbeta tipo *D'Estienne Orves* a Turquía.

Portugal, con su fachada atlántica e islas Azores y Madeira, apuesta por una decidida continuación de su marina pero, en estos momentos, los problemas presupuestarios encauzan la modernización hacia la obtención de un relevo para sus submarinos clase *Daphné* (quedan dos en servicio) y la posible obtención de un buque de asalto anfíbio y con capacidad de participación en misiones de ayuda humanitaria.

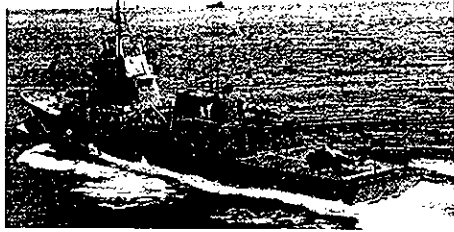
La relativamente reciente entrada en servicio de las tres fragatas clase *Vasco da Gama* (en 1991) no hace suponer una necesidad de buques en este segmento, pero el estado de otras unidades principales de superficie —fraga-

---

(4) *Libro Blanco de la Defensa* (capítulo IV).

tas clases *João Countinho* y *João Belo*, con más de 30 años, y fragatas clase *Baptista de Andrade*, con más de 25 años— obligará a medio plazo a obtener alguna unidad de este tipo.

Italia mantiene sus dos destructores clase *Audace* con 30 años de servicio, los dos clase *De la Penne*, las cuatro fragatas *Artiglieri* (*Lupo* modificadas y previstas inicialmente para Irán) y ocho *Maestrале*, las corbetas *Minerva*, y tiene en construcción dos destructores *Horizon* con entrega prevista en 2007 y 2009. Como



Fragata F-100.

unidad importante, también construye un nuevo portaaviones, que se entregará en 2007.

Gran Bretaña lleva años apostando por unidades de porte fragata o superior, y los programas actuales se centran en este tipo de unidades, además de la obtención de uno o dos portaaviones convencionales y buques de asalto anfibio y de transporte estratégico. Los diseños son nacionales, pues su participación en el programa *Horizon* concluyó sin resultados.

## Nuestras posibles necesidades

Para España, la cifra de quince escoltas es con la que se ha jugado en los últimos años, y siempre con la duda de si las seis corbetas clase *Descubierta* estaban incluidas en esta cuenta o no.

Hay que recordar que las corbetas se han «batido el cobre» al igual que sus hermanas mayores, y que siempre han estado disponibles para participar en las operaciones (basta mencionar su inmejorable labor en la guerra del Golfo como «hormigas atómicas») o en los ejercicios, vigilancias y comisiones que se les han encomendado. Han tenido a su favor el menor gasto en combustible y dotación, aunque en los ambientes atlánticos hayan sufrido duras navegaciones.

La actual presencia permanente de las fragatas españolas en las dos agrupaciones OTAN (STANAVFORLANT y STANAVFORMED), sumada a nuestra participación en otras misiones internacionales (Índico), la llamada amenaza «asimétrica», los compromisos de todo tipo, y los necesarios periodos de mantenimiento y adiestramiento, obligarán a mantener prácticamente ese mínimo invariable si queremos mantener nuestra activa participación en el concierto internacional.

Es indudable que la sucesiva entrada en servicio de las fragatas F-100 va a conseguir que dispongamos de justo los quince escoltas sin tener en cuenta las

corbetas, máxime cuando ya dos de ellas están dedicadas a otras tareas (*Descubierta*, como patrullero de altura con base en Las Palmas, y *Diana*, como buque de apoyo de medidas contra minas).

Pero la entrada en servicio de la serie *Álvaro de Bazán* va a coincidir con el cumplimiento de los treinta años de las *Baleares*, ya que entre septiembre de 2003 y noviembre de 2006 las cinco unidades de la clase cumplirán sus 30 años de servicio. Estos buques, con su propulsión a vapor ya única en nuestra Armada, siguen desarrollando su labor a plena satisfacción, pero quizá las reducciones de personal aceleren su relevo y nuevamente nos veamos por debajo de la cifra de quince escoltas.

Precisamente, el personal será sin duda uno de los condicionantes (más importante que el económico) en el futuro.

Paralelamente, nuestros astilleros (Izar) se encuentran en un momento trascendental, al estar compaginando la construcción de las F-100 con el diseño y futura construcción de las fragatas noruegas F-310; éstas, de porte y dotación menor, y que incluirán un sistema de combate similar al de las F-100 y de tamaño reducido, pueden convertirse en el modelo aprovechable para, con las modificaciones y especificaciones propias de nuestra Armada, llegar a ser la base de la futura F-110.

Los diseños modulares, el uso de los sistemas, la profesionalización total de nuestras dotaciones, las posibles nuevas amenazas, la colaboración con las fuerzas de seguridad del Estado en misiones de lucha antidroga o contra la inmigración ilegal, pueden servirnos para encontrar un modelo de buque flexible, capaz de desarrollar las misiones de las actuales fragatas *Baleares* y corbetas *Descubierta*, y las misiones de los nuevos retos, con ahorro de personal y económico a lo largo de todo su ciclo de vida. De encontrarse, habría que plantear la sustitución de las dos clases por una única, lo que también repercutiría en el abaratamiento de costes de la totalidad del sistema.

## Conclusión

En cualquier caso, y como el propio vicealmirante Tajuelo exponía en su artículo mencionado, nos encontramos en el momento justo para iniciar la búsqueda del nuevo escolta.





## HISTORIAS DE LA MAR

### BICENTENARIO DE LA PAZ DE AMIENS

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
del Círculo Naval Español



ACE ahora doscientos años que las potencias enfrentadas en larga guerra, y entre ellas señaladamente Gran Bretaña y las aliadas Francia y España, firmaban un tratado de paz en dicha ciudad francesa, el 27 de marzo de 1802. Poco interés tendrá a primera vista un tratado más en las casi continuas guerras del siglo XVIII entre ingleses y los aliados hispano-franceses, pero este tiene un valor especial para nosotros, pues supuso la recuperación de la

única parte del actual territorio nacional (con la excepción de Gibraltar) que ha estado largo tiempo en posesión de otro estado: la isla de Menorca.

Poco después de los días del tratado, pero todavía en plazo de celebrar dicho centenario, contando con que la evacuación inglesa y entrega efectiva debió retrasarse todavía algún tiempo desde la firma del acuerdo, el buque escuela de la Armada *Juan Sebastián de Elcano* ha visitado Mahón, dando así ocasión especial para rememorar aquellas fechas.

Por nuestra parte y en las líneas siguientes, vamos a recordar brevemente los hechos que dieron lugar a aquella pérdida y a la recuperación.



## La conquista de Menorca en 1708

Programa de actos

CONMEMORACIÓN

PAZ DE AMIENS



Los actos conmemorativos se realizarán a lo largo del año 2002, y han sido promovidos por el Consorcio del Museo Militar de Menorca.

esperaba, pues Dávila fue detenido y sumariado por su conducta, suicidándose durante su encierro.

De nuevo el gobierno inglés quedó encantado con la posesión de la estratégica isla y de su magnífico puerto de Mahón, que dominaba las aguas del Mediterráneo occidental, y por el más conocido Tratado de Utrech la isla quedó en manos de la corona británica.

Pero aquella dominación iba a tener un serio sobresalto casi 50 años después: el 10 de abril de 1756 una expedición francesa, al mando del mariscal duque de Richelieu, con 15.000 hombres de desembarco en 150 transportes y escoltada por una escuadra de 12 navíos y cinco fragatas del almirante conde de La Galissonniere, zarpaba de Tolón rumbo a Menorca. El gobierno británico, aunque preocupado por la maniobra de diversión del resto de la Marina francesa que amagaba una invasión de Inglaterra, envió a la isla en socorro al almirante Byng, al mando de otra escuadra de 13 navíos y cinco fragatas y buques ligeros, conduciendo un refuerzo de 4.000 hombres para la asediada guarnición.

Ardía por entonces en España y en Europa la guerra de sucesión que enfrentaba a los dos candidatos al trono español: Felipe V de Borbón y el archiduque Carlos de Austria, ambos apoyados en España, donde la contienda tuvo también carácter de guerra civil por los territorios de las coronas de Castilla y de Aragón.

No fue pues una gran hazaña militar el que una escuadra anglo-holandesa, al mando del almirante Sir John Leake, tomara posesión de la isla, pues la población era mayoritariamente partidaria de Carlos de Austria. El gobernador de Menorca, Diego Dávila, no pudo sino encerrarse en la fortaleza de San Felipe en Mahón con su pequeña fuerza de 500 soldados franceses y 200 españoles, para tras sufrir un breve asedio, capitular el 19 de noviembre de 1708. Pese a lo limitado de sus medios, la defensa no debió ser todo lo enérgica que se

Las dos escuadras chocaron el 20 de mayo de 1756, y Byng atacó desde barlovento la línea francesa de forma tan desmañada que muchos de sus buques apenas entraron en fuego, mientras que la vanguardia era rechazada sin dificultad por los franceses, debiendo emprender la retirada. No fue un gran combate, pues no se perdió buque alguno, los franceses tuvieron sólo 150 bajas y probablemente más del doble los británicos.



Ilustración del programa de actos.

Sin embargo, sus consecuencias fueron muy serias: la retirada de Byng selló la suerte de Menorca, que ya no pudo resistir el ataque de la expedición francesa, rindiéndose Mahón el 28 de mayo. Y como es proverbialmente sabido, la derrota le costó al almirante inglés el ser sometido a consejo de guerra y fusilado casi exactamente un año después.

Entonces no estaba España en guerra con Inglaterra, pero Francia supo conseguir su apoyo poco después, con la promesa, entre otras, de devolver Menorca, firmándose así el llamado «Tercer Pacto de Familia» entre los Borbones de uno y otro lado de los Pirineos. Pero los cálculos no pudieron salir peor para los aliados, pues los ingleses tomaron La Habana y Manila y arrebataron a los franceses Canadá y la mayor parte de sus posesiones en la India, entre otras, por lo que en el tratado de paz subsiguiente Menorca volvió a manos inglesas tras haber pertenecido unos años a la corona francesa.

## La reconquista de 1782

La oportunidad para la revancha de los frustrados aliados no tardó mucho en presentarse con la insurrección de las colonias inglesas en América, que daría lugar al nacimiento de los Estados Unidos.

Con todo secreto se procedió a preparar la expedición en Cádiz, no informando siquiera a los aliados franceses, por más que al mando de ella y de los casi 8.000 hombres del cuerpo de desembarco estuviera un francés al servicio de España, el duque de Crillon. La fuerza de desembarco iba en 73 transportes, escoltada por una escuadra al mando del brigadier Buenaventura Moreno, con dos navíos, dos fragatas, cuatro jabeques y dos más corsarios, dos bombardas, tres balandras y dos brulotes o buques incendiarios.

Mejor aún, para escoltar el convoy y crear una diversión eficaz se unieron a la española de Luis de Córdova, en Cádiz, las escuadras francesas del conde de Guichen y de la Motte-Picquet, con 22 navíos en total, reuniéndose así más de 50 navíos, que se dirigieron a las costas inglesas, amagándolas durante el



Ilustración del programa de actos.

mes de agosto y apresando de paso un convoy de 24 mercantes en las islas Sorlingas.

Eficazmente cubierta de esta manera, la expedición llegó por sorpresa a Menorca, ocupando rápidamente toda la isla, mientras la guarnición, unos 2.600 hombres, al mando de Sir James Murray, se replegaba a toda prisa sobre San Felipe, haciéndose fuerte allí. Pero en los puertos y calas de la isla habían sido apresados nada menos que tres fragatas de guerra, seis buques menores, 14 corsarios y 100 mercantes, así como pertrechos, municiones, más de 160 cañones y unos 200 prisioneros.

Sin embargo, la fortaleza de San Felipe resistía el asedio, por lo que llegaron 4.000 soldados franceses en octubre al mando del barón de Falkenhain. Tras duros combates, que costaron a los sitiadores 184 muertos y 280 heridos y a los sitiados no menos de 1.000 muertos, pues a la lucha se unieron los efectos del hambre y de las enfermedades, por fin capituló Murray el 4 de febrero de 1782, embarcándose seguidamente para Inglaterra no menos de 3.000 personas, entre militares y civiles, entre ellos más de 300 mujeres y niños.

En el tratado de paz, firmado el 3 de septiembre del año siguiente, quedó Menorca en manos españolas como recompensa más preciada de una guerra que fue, salvo por lo que respecta a Gibraltar, netamente favorable.

Tras la paz con Inglaterra, a la que no tardó en seguir una guerra con Argel cuyos corsarios tanto dañaban el comercio y la pesca de todo el Levante español y muy especialmente de Baleares, no tardó en ponerse en marcha el arsenal de Mahón, que en pocos años construyó media docena de hermosas fragatas, jabeques, bergantines y hasta dos de las últimas galeras de la Armada. Y tras los bombardeos de Argel por la escuadra de Barceló en 1783

y 1784, se llegó a una paz ventajosa y al fin de la pesadilla más que secular del corso berberisco, lo que posibilitó el despegue económico de nuestro Levante y Baleares.

### **Nueva pérdida y nueva recuperación**

Las dos sucesivas victorias habían sido costosas en el terreno económico, por lo que se imponía un periodo de paz y recuperación, pero la Monarquía española, apenas muerto el gran Carlos III y subido al trono su hijo Carlos IV, se vio arrastrada a un nuevo ciclo bélico que supuso una de las más graves crisis por las que ha pasado la nación española, debido fundamentalmente al estallido de la Revolución Francesa en 1789.

El destronamiento y ejecución de Luis XVI no pudo por menos que obligar a sus parientes españoles a declarar la guerra a la naciente República, guerra para la cual el país no estaba preparado ni militar ni financieramente. La lucha nos resultó además desfavorable por la falta de preparación de nuestro Ejército de Tierra, que no pudo hacer frente, como por entonces ninguno de los europeos, a las nuevas masas entusiastas de los ejércitos revolucionarios.

Llegó la paz, y con ella la terrible nueva situación en la cual Inglaterra seguía siendo nuestro enemigo en el mar y en ultramar, mientras que nuestro antiguo aliado, Francia, estaba gobernado ahora por hombres que veían con desprecio al régimen y a la sociedad española, tan análogos a los que acababan de derribar en su patria.

Entre aquellos dos males, y mientras la situación interna se deterioraba tanto en lo económico como en lo político, el ministro del rey, Godoy, no encontró mejor salida que firmar con los republicanos franceses un nuevo pacto de alianza, a semejanza de los de «Familia», que con el nombre de «San Ildefonso» tuvo lugar el 18 de agosto de 1796, lo que nos condujo de nuevo a la guerra con Gran Bretaña, ya en lucha con Francia desde el año anterior.

En el mal estado de preparación material y moral en que se hallaba España, en una guerra que le había sido impuesta y sin saber realmente a quién temer más, si a los competidores ingleses o los revolucionarios franceses que se comportaban con una prepotencia poco común entre aliados, hubiera sido sorprendente que la contienda nos fuera favorable.

Cabe imaginar la sensación en España en 1798 cuando las tropas francesas invadieron Nápoles, deponiendo al monarca, hermano de los españoles (no olvidemos que Carlos III había sido rey allá antes de serlo aquí, dejando la corona a su tercer hijo, Fernando) y proclamaron la llamada «República Partenopea», debiendo huir la familia real a la isla de Sicilia, ¡y en la escuadra de Lord Nelson! Y poco antes había pasado algo parecido con los Estados Pontificios, ahora flamante «República Romana».

Y en ese clima moral, que probablemente explique muchas cosas, en

noviembre del mismo año llegaba frente a Menorca y procedente de Gibraltar la escuadra del comodoro John Duckworth, con dos navíos, tres fragatas, varios menores y transportes con un cuerpo de desembarco, al mando de Charles Stuart. El mismo día 16, sin haber disparado más que algún tiro por salvar las apariencias, el gobernador rindió la plaza, pese a contar con sobrados recursos para haber extremado la resistencia y dar lugar a la llegada de refuerzos.

Afortunadamente, en el tratado que puso fin a la guerra, el de Amiens, como hemos dicho, las condiciones fueron mucho mejores de lo que cabía esperar, con devolución mutua de los territorios conquistados por unos y otros, con la sola pérdida de la isla de Trinidad en América para los españoles, pero con la restitución de Menorca.

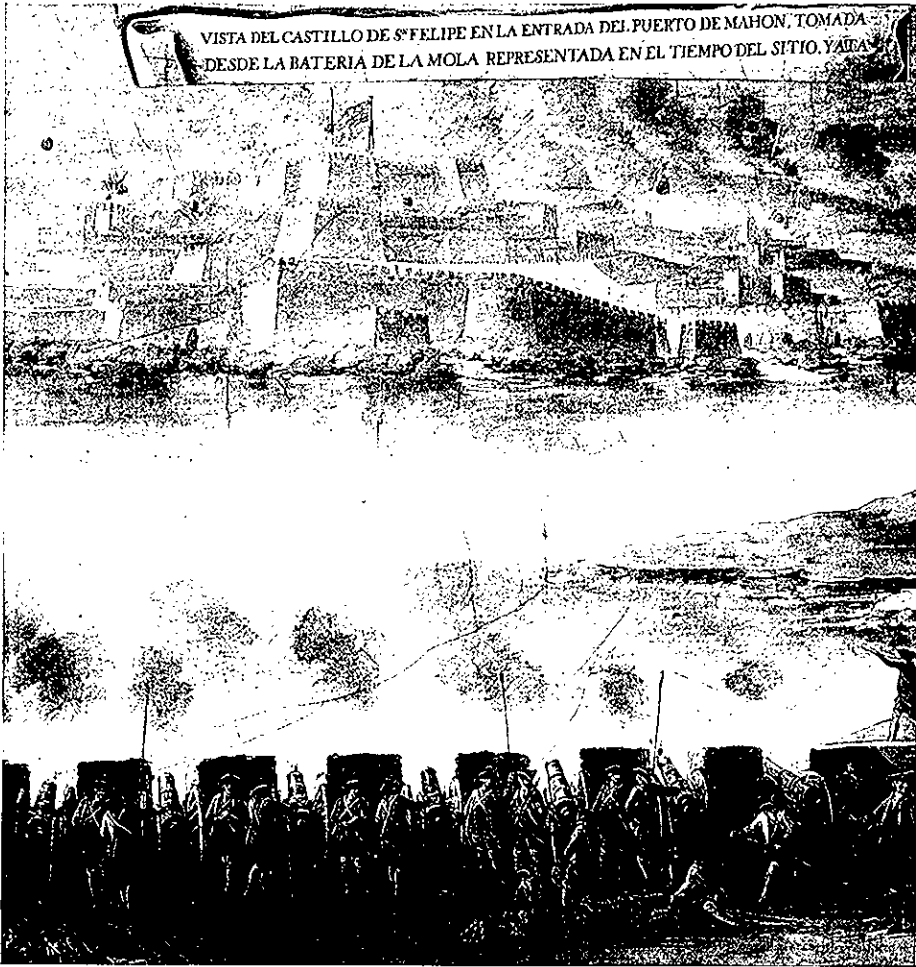
Y el resto de la historia ya lo sabemos: nueva guerra con Inglaterra en 1804 que conduce a Trafalgar, el estallido popular español ante las avasalladoras injerencias de Napoleón en 1808, la guerra de la Independencia y la emancipación de la América española, como inicio de nuestro convulso siglo XIX.

## Nuevas amenazas

Menorca ha seguido desde entonces su trayectoria vital dentro de la de España y, por ello mismo, en varias de las crisis por las que pasó el país la tan codiciada como bella isla ha sufrido amenazas, que afortunadamente no han llegado a concretarse.

La primera, que sepamos, fue con motivo del enfrentamiento entre España y el imperio alemán por la posesión de las islas Carolinas en 1885. En aquellos tiempos, los informes de la inteligencia (diplomáticos y militares) dieron por probable que, en caso de guerra, la Marina del kaiser ocuparía Menorca, no tanto con la intención de convertirla en una colonia alemana como para utilizarla como «moneda de cambio» por otros territorios una vez llegada la paz. El peligro se estimó tan serio que la escuadra de instrucción, al mando del almirante Juan Bautista Antequera, se trasladó a Mahón, preparándose allí para lo peor, mientras que Antequera recibía «carta blanca» del presidente Cánovas para fortificar en lo posible la isla, mejorando sus baterías de costa y previendo el fondeo de minas submarinas. Como es bien sabido, y afortunadamente, la contienda no tuvo lugar, sometiéndose la disputa al papa, que falló un arbitraje favorable a España.

De nuevo en 1898 corrieron informaciones alarmantes sobre el destino de la isla. Buena parte de ellas procedían del «clima moral de reparto» que circuló en aquellos ominosos días por muchas cancillerías europeas, en que cada potencia se imaginaba ya dueña de territorios españoles en medio de una «rebatija» que llegó a incluir las Canarias, Ceuta y Melilla y otros muchos lugares. Tampoco se concretó la amenaza, aunque la actitud británica ante la



(Ilustración: colección C. M.-V.).

cuestión de las baterías españolas en el Campo de Gibraltar y su enfrentamiento de aquel mismo año con Francia por causa del Sudán (la famosa crisis de Fachoda) dieron lugar a planes concretos de ocupación de la isla.

Afortunadamente para la posición internacional de España, poco después, en 1904, Inglaterra y Francia llegaban a una entente que no tardó en extender su influencia sobre España, garantizando el *statu quo* en el Mediterráneo con los Acuerdos de Cartagena de 1907. Ese acercamiento supuso además la asistencia técnica necesaria para la reconstrucción de la escuadra, posibilitando la realización del programa naval de Maura y Ferrándiz.

Todo ello introdujo a España en la balanza de poder en el Mediterráneo, mar al que se asomaban el imperio de Austria y Hungría e Italia, ambos firmantes de la triple alianza rival de la entente anglo-franco-rusa, y se tradujo, en lo que a Baleares en general y a Menorca en particular se refiere, en una potenciación de su valor estratégico.

Pero la situación varió ostensiblemente poco después, con el acercamiento de Italia a la entente que la llevó a formar parte del bando aliado en la primera guerra mundial, contrapuesto al del imperio turco, a los «imperios centrales», lo que alejó la tensión del Mediterráneo occidental y la focalizó en el oriental y Adriático.

Ésta fue otra de las razones por las que España pudo permanecer neutral durante la «gran guerra». Pero en los años siguientes a la contienda, la política de los gobiernos de Alfonso XIII siguió haciendo hincapié en el valor estratégico de las Baleares y en el de la nueva escuadra en la larvada pugna por la hegemonía en ese área de Francia y de Italia. Así se explica, entre otras cosas, la potenciación de Mahón como base de submarinos, la de las baterías de costa y las constantes maniobras de la Armada en aquellas aguas con el tema invariable de ejercicios consistentes en una escuadra que intenta desembarcar en las islas y otra que debe de impedirse.

Con la II República la cuestión no varió en absoluto, aunque el cambio de régimen implicara también un cambio en el posible aliado, ahora Francia, y en el probable enemigo, la antes cercana Monarquía de los Saboya dirigida por Mussolini. Recordemos el proyectado Plan de defensa de las Baleares.

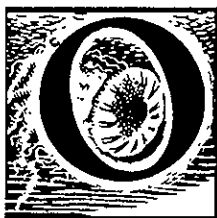
La guerra civil tuvo, como es sabido, un importante escenario balear, en el que las cuestiones internacionales estuvieron bien presentes. Conocidas eran las apetencias de Mussolini por conseguir aquellas bases que podían ser decisivas para su «regia Marina», y también los celos de los españoles de uno y otro bando de que quisiera cobrarse con ellas su apoyo a Franco. El temor fue tan extendido que ahora sabemos que la Marina francesa realizó planes para apoderarse de Menorca en cuanto el peligro de que cayera en manos italianas fuera manifiesto.

Afortunadamente, ninguna de esas amenazas llegó a producirse, aunque y durante la segunda guerra mundial, y tras el armisticio entre Italia y los aliados, efectivamente una agrupación naval italiana fondeara en Mahón, pero no se trataba ya de ningún intento de anexión, sino sólo de hallar un punto de acogida para unos más que probados hombres y barcos, celosos todavía de los aliados y temerosos de sus terribles amigos de poco antes.

Pero, y afortunadamente, y salvo por nuestra contienda fratricida, la isla de Menorca se ha visto fuera de cualquier conmoción bélica desde los ya lejanos tiempos de aquel tratado de paz firmado en la hermosa ciudad del norte de Francia.

# OTOÑO 1957: UNAS MANIOBRAS CON FINAL PRECIPITADO

José M.<sup>a</sup> BARCELÓ-FORTUNY



CASIONES hay en que hechos sin relación alguna entre sí acaban encadenándose y conformando una misma historia. Es lo que, en cierto modo, ocurrió en España en el ya lejano otoño de 1957 y que da pie a este trabajo, para cuya elaboración quien esto firma ha tenido que fiarlo casi todo a sus memorias de una juventud ya un tanto lejana y a la escasa bibliografía que, ya en papel amarillento, nos aportan los medios de comunicación de la

época, ahora y con este motivo consultados.

Aunque, en ocasiones cosiendo fino y en otras a puntadas largas, trato de referir los hechos tal y como los viví o me fueron contados y los tuve siempre por rigurosamente ciertos. No obstante ello, no descarto que, ya en el tramo final del relato, pueda incurrir en algunas imprecisiones e incluso inexactitudes que den lugar a posteriores puntualizaciones, en todo caso siempre bien recibidas. Al fin y al cabo, la riqueza de un trabajo de esta índole, sin la base de una muy fiable documentación, no sólo radica en la participación de quien lo escribe, sino en la colaboración, incluso *a posteriori* de todo aquél con algo que aportar. Vale la pena arriesgarse.

Los hechos que dan lugar a este trabajo encadenado son tres esencialmente, y de los tres únicamente uno estaba programado, otro era totalmente impensable y el tercero y último entraba dentro de lo previsible.

Cronológicamente cabe referimos, en primer lugar y esencialmente, a las maniobras de escuadra —término ya en desuso— que el EMA había programado para el otoño del citado año y a las que se iba a dar la denominación de ANÍBAL II. Maniobras que iban a desarrollarse en el Mediterráneo occidental y que casi a modo de colofón, aunque ya al margen de ellas, iban a prolongarse con la llamada OPERACIÓN TEIDE. Muy posiblemente no fueran casuales el escenario y las fechas de este último ejercicio, dada una serie de hechos y circunstancias a las que más adelante habremos de referimos, y que no pocos lectores —quienes vivieron aquella época, sobre todo— habrán adivinado ya.

## Un trágico imprevisto

Estaba programado que las maniobras se iniciaran el domingo 27 de octubre, debiéndose concentrar todas las unidades participantes —veintidós en





El *Lepanto* es abastecido de combustible desde uno de los cruceros.  
(Foto: colección del autor).

total— en el puerto de Palma el viernes día 25. Ya en tránsito la mayoría de ellas desde sus respectivas bases —excepción de las basadas en Cartagena, que como es lógico se dieron más tiempo—, acontece un hecho que conmueve al país todo.

El día 17, tras intensísimas lluvias, se desborda el río Turia a su paso por Valencia y provoca inundaciones de carácter muy grave, tanto en el aspecto humano, con la pérdida incluso de vidas, como en lo puramente material. De inmediato España se vuelca en ayuda a la población afectada, pero una serie de hechos —especialmente el corte, cuando no pura y simplemente la destrucción, de carreteras y vías férreas— impide que la ayuda llegue todo lo rápida y fluida que en aquellos momentos sería de desear.

La solución para paliar el problema estaba en la mar, y a sus infinitos caminos se recurre para hacer llegar al puerto del Grao las primeras ayudas, especialmente en forma de medicamentos y comida. Como de otra forma no podía ser, la Armada se pone inmediatamente a disposición de la población afectada y se apresta a enviar o transportar las primeras ayudas, sirviéndose principalmente del próximo puerto de Alicante. Algunas de las unidades en tránsito o en escala en Cartagena son dirigidas al puerto alicantino, donde embarcan parte de lo que en estos momentos Valencia tanto necesita. Los cruceros *Almirante Cervera* y *Miguel de Cervantes* son los primeros buques

de la Armada en llegar a la ciudad del desbordado Turia y a ellos se suma también el crucero buque insignia *Canarias*, además de otras unidades. Esto, por lo que a la Marina de guerra —a lo que aquí cabe apostillar y de paz y de ayuda y de compromiso— se refiere. Los cruceros permanecerían varios días surtos en Valencia, colaborando sus dotaciones, abnegadamente, en todo lo que era menester y pedían las difíciles circunstancias del momento.

Con el paso de los días iría restableciéndose un cierto grado de normalidad tras reacondicionarse las vías terrestres de acceso a la capital, a través de las que fueron confluyendo en la dolorida ciudad levantina las ayudas procedentes de toda España.

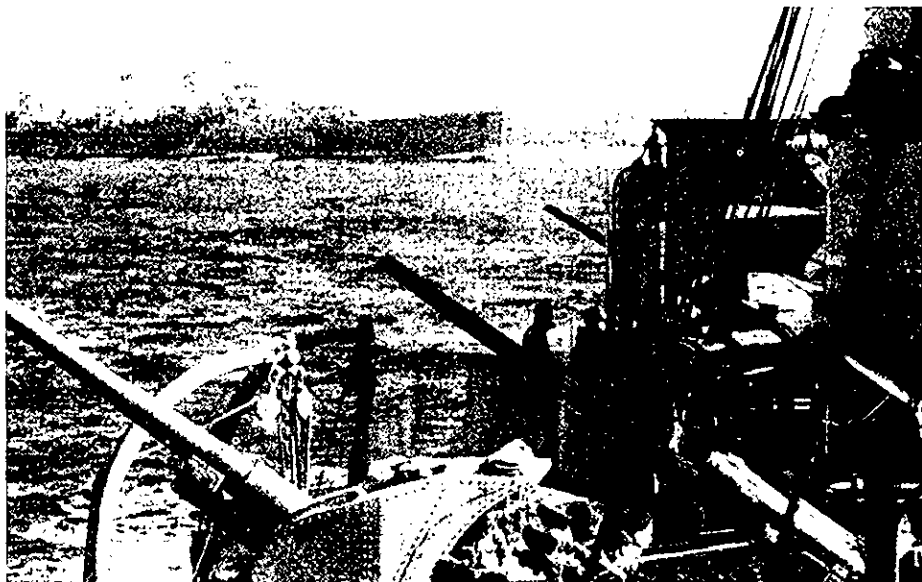
Y una vez cumplida esta perentoria acción humanitaria, zarparon los cruceros. A la caída de la tarde del día 25 empezaron a entrar en el puerto de Palma las unidades que iban a participar en las maniobras. Primero, el *Canarias*, y a continuación el resto: cruceros *Miguel de Cervantes*, *Almirante Cervera* y *Méndez Núñez*... y, por supuesto, todos los destructores disponibles, los tan conocidos «galgos de mar», a los que en esta ocasión se unían dos nombres que si bien no sonaban a nuevos, por haber figurado ya recientemente en la Lista Oficial de Buques, en realidad los barcos que ahora los ostentaban sí lo eran. Y es que esta vez, integrados en el grueso de la Flota, figuraban dos destructores de líneas desconocidas que iban a llamar poderosamente la atención. También era la primera vez que ambos iban a participar en unas maniobras de conjunto de la Flota española, casi recién llegados procedentes de los Estados Unidos.

Ni que decir tiene que nos estamos refiriendo a los *fletcher* *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*. Llegaron también, junto a estas unidades, el nuevo cazasubmarinos *Meteoro* —tal y como había sido entregado a la Armada hacía menos de dos años— y algunos buques de apoyo.

## La escuadra estrena ataque

La prensa local saludó la llegada de la escuadra con muestras de un fervor patriótico muy arraigado en aquella época. «El pueblo ha acogido con entusiasmo y gran simpatía la visita de nuestra Escuadra, no perdiendo detalle de sus maniobras de ataque», decía un periódico en su editorial del día siguiente.

Y no había apenas exageración en aquella afirmación del diario en cuestión. Alertada la población de la próxima llegada de la escuadra, no pocos ciudadanos se habían concentrado en las inmediaciones de los nuevos muelles de Poniente, distantes unos tres kilómetros del centro de la ciudad. Eran tiempos, aquéllos, en los que la población vivía intensamente todo lo que se refería a la Armada, y en estas maniobras iba a participar lo más florido de la Flota. Había, pues, especial interés —casi expectación— por presenciar la llegada de las unidades participantes. Y no sólo por la presencia de los buques en sí, sino



Una instantánea del desarrollo de las maniobras ANÍBAL II. (Foto: colección del autor).

también porque era la primera vez que la escuadra, como tal, iba a atracar en el recién estrenado dique del Oeste, obra de gran envergadura en la que se invirtieron quince años de intensos trabajos, en cuyas inmediaciones, prácticamente en el arranque del nuevo dique, se encontraba la base de Porto Pi, en lo que fuera primitivo puerto natural de Palma.

Pero —¡ah!— el acceso al dique del Oeste, precisamente a través de Porto Pi, estaba totalmente restringido, de manera que, los que pudieron, tuvieron que ingeniárselas y tomar posiciones en puntos visualmente estratégicos de las inmediaciones.

El día 26 las calles de Palma se llenaron de uniformes azul marino. Corrían tiempos en los que la presencia de la marinería en calles y plazas ponía al tanto al ciudadano de qué buques habían llegado. En las cintas de los lepantos estaba escrita la información. ¡Cuán distinto a ahora, en que apenas algún miembro de las dotaciones de los buques que visitan nuestros puertos baja a tierra de uniforme! Ciertamente corren otros tiempos, y a otros tiempos —ya se sabe— otros modos y costumbres; pero siempre quedará la añoranza de cuando «la escuadra hacía también presencia en las calles».

En aquella oportunidad, la dotación, en su conjunto, de las unidades llegadas sumaba cinco mil hombres, más que suficientes —aunque sólo fueran los libres de servicio— para hacerse notar en calles y plazas a partir sobre todo de primeras horas de la tarde, en que su presencia parecía dotar de una nueva

vitalidad a la en aquel entonces un tanto adormecida ciudad mallorquina. Llenaban los «cines» y los típicos restaurantes de comida económica próximos a la antigua zona portuaria. Los trabajadores de «La Paloma», el «Rizzí», «El Túnel», y otros muchos, no daban casi abasto. El olor a fritura procedente de las cocinas de estos establecimientos también invadía las calles próximas y todo ello conformaba un ambiente que quien esto escribe vivió y percibió desde su juventud, inmerso también en todo lo que rodeaba a «la llegada de la Flota».

## Los destructores acaparan protagonismo

Cierto que, como se ha dicho, la escuadra había atracado algo lejos. Más lejos, cuando menos, de lo habitual, que era en el llamado Muelle Viejo, cuyo calado y dimensiones únicamente permitían el atraque de unidades de pequeño y mediano desplazamiento, mientras que las mayores tenían forzosamente que quedar al ancla en el antepuerto o en plena bahía.

Precisamente era ésta la primera vez que el crucero *Canarias* iba a atracar en Palma, aunque no, por supuesto, la primera vez que visitaba la capital balear. ¡Si no se conocían Palma y el *Canarias*, el *Canarias* y Palma! A lo largo de un buen trecho de la guerra civil, el crucero había tenido su base de operaciones en el puerto mallorquín, aunque tras un larguísimo paréntesis no volvería a dejarse ver hasta febrero de 1955, esta vez con la nueva fisonomía que le daba la chimenea desdoblada. Pero hasta esta ocasión, mes de octubre de 1957, el acero del buque insignia no había tenido oportunidad de encontrarse con las defensas de los muelles. De ahí, en parte, uno de los motivos de la notable afluencia de ciudadanos hasta la zona de Porto Pi.

Pero había más, naturalmente. Algo hemos comentado ya. Mucho se había estado hablando de aquellos nuevos destructores que hacía muy poco tiempo —en realidad, escasos meses— habían llegado procedentes de Norteamérica. Casualmente, el muelle militar de la dársena de Porto Pi era el visualmente más accesible para los aficionados que se desplazaban, y justamente allí, abarloados al crucero antiaéreo *Méndez Núñez*, estaban los *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz* centrando atención y comentarios y restando esta vez protagonismo a las *vedettes* de siempre: los cruceros.

También en los medios de comunicación, y en las crónicas de los periodistas enviados especiales, ambos destructores acapararon un alto grado de protagonismo. «El principal objetivo de las maniobras —podía leerse en una reseña de la agencia oficial de noticias Efe— será realizar, a través de diversos ejercicios de conjunto y de puesta en práctica de unos supuestos tácticos, el establecimiento de una cooperación aeronaval y de capacidad de detección por medio de radares de exploración de los modernos destructores». Radares de exploración aérea y de superficie, sonares... Todo esto sonaba a algo nuevo.

En esta ocasión iban a ser numerosos los periodistas enviados especiales que siguieron parte de las maniobras embarcados en los cruceros mayores, bajo el asesoramiento permanente de jóvenes oficiales encargados al respecto. Entre ellos figuraba el redactor de una publicación con nombre fuerte y sonoro: *El Español* —y el subtítulo *Semanario de los españoles para todos los españoles*—, revista de información general tradicionalmente atenta a todo lo que se refería a la Armada.

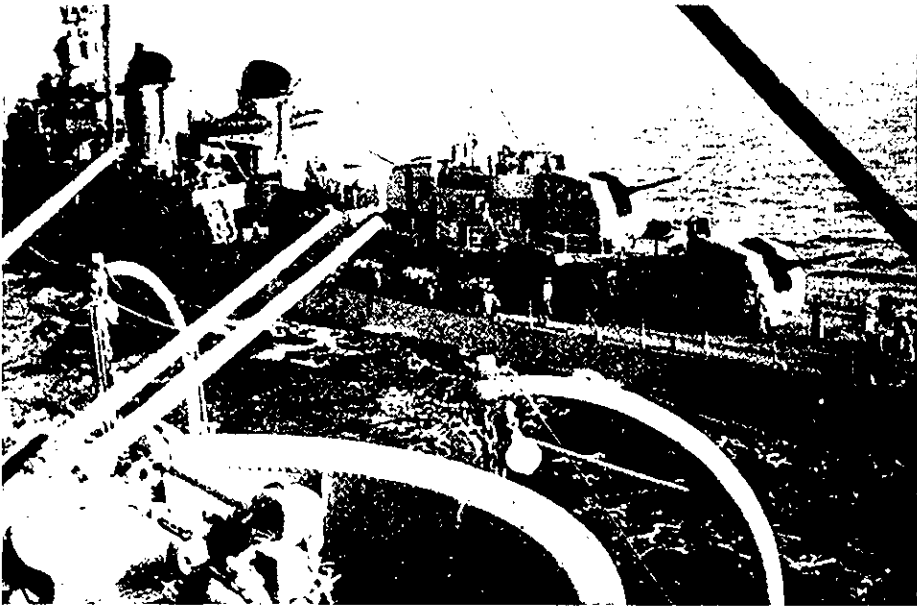
Del desarrollo de las maniobras, que iban a constar de dos fases, y en las que intervendrían también modernos aviones a reacción —los famosos F-86 (C-5 en la denominación española) *Sabre* que, conformando el 41.º Escuadrón, hacía justamente un año que se encontraban basados en Son San Juan—, según informó en la segunda edición del mes de noviembre de aquel semanario el periodista enviado especial Diego Jalón, quien en su crónica, y de entrada, se definía —seguramente en un exceso de modestia— como «un profano en cuestiones de mar y buques de guerra». Lo que —aceptémoslo— era en parte de agradecer, pues un exceso de tecnicismos, toda ostentación en el uso de la rigurosa terminología naval, conduce no pocas veces a la incompreensión del lector no especializado, como era, seguramente, el tipo de lector medio de *El Español*. Nos quedamos, pues, con la simplicidad de una redacción para ser entendida por todos, sin apenas tecnicismos, pero, lo más importante, también sin los disparates que con sobrada razón tanto enfandan hoy, a través de la sección *Lexicografía* de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, al capitán de navío Juan Génova Sotil. Y es a través de la pluma de aquel «profano en ANÍBAL II» como nos llega hoy, en esta rememoración, la parcial reseña de unas ya lejanas maniobras de otoño.

## Los dragaminas, primero

Al periodista enviado especial de la antes citada publicación le llama especialmente la atención el ejercicio de dragado de minas que el domingo 27 de octubre precede a la salida de la Flota.

«Hoy por la tarde nos haremos a la mar —escribe—. Pero una Escuadra que lleva casi dos días en puerto no debe salir de él sin tomar sus precauciones. No se olvide que estamos en guerra. La bahía de Palma ha podido ser minada por el enemigo y los dragaminas deben abrirnos un canal de salida libre de todo peligro, barrido de minas.»

«Nos levantamos a las cinco de la madrugada para dirigimos al *Júcar*. Estos dragaminas son el “último grito” en su género. Y es admirable la perfecta distribución de todos sus servicios —cámaras, máquinas y camarotes— en un espacio tan reducido. Tan admirable como resulta, para un no entendido, su eficacia funcional (...). A las seis y media —pálido el cielo de la amanecida, pálidas la mar y la bruma— empiezan su trabajo, apoyados por el minador



Era la primera vez que los nuevos destructores participaban en unas maniobras de la escuadra.  
(Foto: colección del autor).

*Tritón* (...). Suben y bajan los dragaminas, van y vuelven, como si arasen la mar, por una zona o canal de media milla de anchura y cuatro de longitud (...). Los ejercicios de rastreo se han cumplido con precisión y rápidamente. Todo lo más rápidamente posible dada la naturaleza de la operación, que en esta ocasión, por la premura del tiempo, se realiza contrarreloj.»

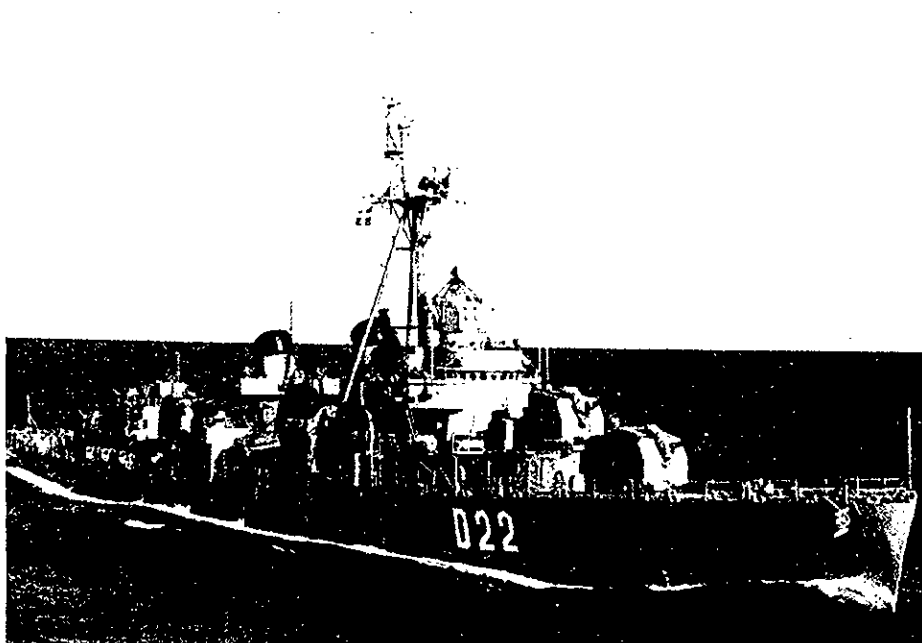
Además del *Júcar*, participarían en aquel ejercicio los también casi recién llegados *Nalón*, *Turia* y *Llobregat*, unidades que desde su llegada y constitución en flotilla —la II— tuvieron su base a caballo entre las estaciones navales de Sóller y de Palma. Hacía apenas cuatro meses que el ministro de Marina, almirante Abarzuza, se había desplazado ex profeso a Mallorca para presenciar unas maniobras de dragado con la participación de estas unidades, una de las cuales, el *Júcar*, aparece en una ilustración de prensa luciendo todavía en sus amuras el numeral 220, cuando aún pertenecía —por poco tiempo— a la Marina americana. Seguramente debía tratarse de una foto de archivo, pues desde hacía ya más de un año se encontraba bajo pabellón español.

Eran, pues, los dragaminas clase *Nalón*, cuando menos unos «conocidos de vista» para los mallorquines aficionados o interesados por el tema naval, pero constituían una importante novedad para los periodistas destacados para informar sobre el desarrollo de las maniobras ANIBAL II.

## Empiezan los ejercicios

Por la tarde, y una vez abierto el canal por el que podrían navegar con toda seguridad las unidades de la Flota, ésta se hizo a la mar.

Como de otra forma no podía ser, también en estas maniobras habría un bando «rojo» y otro «azul». El primero, integrado por el *Canarias*, los también cruceros *Almirante Cervera* y *Méndez Núñez*, y los modernos *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*; y el «azul», por el *Miguel de Cervantes* y los destructores de la 1.ª y 2.ª escuadrillas: *Almirante Antequera*, *Jorge Juan*, *Almirante Miranda*, *Escalaño*, *José Luis Díez*, *Gravina* y *Churruca*, además del *Meteoro*, y, en el medio aéreo, los reactores con base en Son San Juan. Con respecto a la intervención de éstos en la primera fase de las maniobras, el comandante general de la Flota, Pedro Nieto Antúñez, transmitía a través de una nota hecha pública su agradecimiento al jefe de la Zona Aérea de Baleares, en estos términos: «Al terminar el servicio de cooperación, ruego a Vucencia acepte en nombre propio y en el del Almirante de las dotaciones de la Flota nuestro afectuoso saludo y entusiasta felicitación para todos cuantos han tomado parte en la preparación de la brillantísima ejecución, así como la seguridad de nuestra estrecha unión y amistad para nuestros compañeros del Ejército del Aire».



Destructor *Almirante Ferrándiz*.

Despacho que, en parecidos términos, tuvo una cariñosa réplica por parte del jefe de la Zona Aérea de Baleares.

A modo de curiosidad, diremos que a otro de los periodistas embarcados, un cronista ya bregado en estos menesteres, le llamó poderosamente la atención un «cruce de T» (tras un impresionante despliegue, como en los buenos tiempos de los *dreadnought* de Jutlandia) realizado en el transcurso de aquellas maniobras, que discurrieron de acuerdo con lo previsto. En su primera fase cuando menos.

### Un final precipitado. Algo ocurre

Una vez finalizada la primera fase, las unidades que habían formado en el bando «rojo» iban a regresar a Palma, mientras que las restantes tenían que dirigirse a Mahón, para posteriormente reagruparse de nuevo en el puerto de Palma y, juntas, continuar las maniobras hasta su finalización.

El día 3 de noviembre, domingo, se producirían una serie de movimientos que no iban a pasar desapercibidos para parte de la población. Aquella tarde, tras una intensa jornada de puertas abiertas en los cruceros atracados en los nuevos muelles de Poniente, las calles de Palma fueron vaciándose de marinería más deprisa de lo normal, incluso anormalmente deprisa. Algo ocurría, aunque quizá ello formara parte de un simulacro más de las maniobras. Un «boca a boca» iba poniendo en aviso a los tripulantes francos de que debían regresar inmediatamente a sus buques, e incluso en algunos «cines» —se aseguraba también— se llegó a poner en pantalla un aviso en este sentido. Los motivos no trascendieron, pero, como queda dicho, el hecho no pasó inadvertido.

A la mañana del día siguiente, el dique del Oeste aparecía vacío de buques de guerra. En la base de Porto Pi únicamente permanecían atracados —se aseguraba también, y así lo tengo por cierto—, además de los dragaminas, los destructores *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*.

¿Qué pasaba? ¿Por qué habían salido de forma aparentemente tan apresurada los buques de nuestra Flota? En los medios de comunicación locales —ahora, y con motivo de esta historia, nuevamente consultados— nada se decía al respecto. Es más, ya no volvería a hablarse para nada de unas maniobras que, cuando menos en la teoría, no habían finalizado todavía.

### La respuesta estaba en otro continente

Desde hacía varios meses una serie de acontecimientos en el África occidental española preocupaba muy seriamente a nuestras Fuerzas Armadas. Las semanas y los meses transcurrían tensos y con algunos incidentes aislados que





Los destructores *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz* abarloados al crucero *Méndez Núñez*, en la estación naval de Porto Pi. (Foto: colección del autor).

hacían presagiar lo peor. La presencia de la Armada, especialmente las unidades estacionadas en la Base Naval de Las Palmas de Gran Canaria —minadores, cañoneros y corbetas—, era cada vez más intensa, unas veces para hacer demostraciones de fuerza —lo que cabría traducirse en «mostrar los cañones», como ocurriría en Agadir a finales de año— en las zonas más conflictivas, y otras para colaborar en el traslado de unidades del Ejército de Tierra y de la propia Infantería de Marina —no olvidemos aquí el papel de la brigada de marinería creada para tareas logísticas en la playa de Sidi Ifni—, tanto en el territorio del Sáhara como en el de Ifni. En agosto de aquel año 1957 la situación se había agravado de tal manera que la Jefatura del Estado había llegado a declarar zona de operaciones al conjunto de los territorios del AOE. La guerra de Ifni era cuestión de tiempo. Algunos historiadores llegan incluso a considerar oficialmente el 11 de agosto como el primero de la campaña.

Así las cosas, a nadie habrá de extrañar que a aquellas maniobras ANÍBAL II fuera a seguir la denominada Operación TEIDE antes citada. El solo nombre nos conduce al ámbito geográfico que en aquel momento tanto preocupaba. Seguramente no iba a tratarse de un ejercicio más, a modo de mera prolongación de las maniobras de escuadra, sino muy probablemente de un ensayo en toda regla ante un acontecimiento más que predecible. El hecho es, sin embargo, que tras casi un año de chispazos, a finales de noviembre estallaba la guerra.

## Una pregunta queda en el aire

Desconocemos todavía hoy qué fue exactamente lo ocurrido en nuestros territorios del África occidental en las fechas en que se desarrollaban en el Mediterráneo aquellas maniobras de otoño. Para la opinión pública en general, y a nivel informativo, nada ocurría, nada trascendía. Lo que sí sabemos hoy con toda seguridad es que a primeras horas de la tarde del día 3 el *Canarias* recibió orden de salir directamente hacia Ceuta para embarcar una bandera de la Legión. Orden similar, aunque con otros destinos y cometidos, recibieron las restantes unidades, excepción de los destructores *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*, que todavía permanecieron un día más surtos en la estación naval de Porto Pi.

Pero, ¿por qué se quedaron en Palma las más modernas unidades de nuestra Flota, aquellos novedosos destructores que tanto protagonismo habían acaparado? No hay respuesta por nuestra parte. Tan sólo la constatación de un hecho: para ellas, como para los también novedosos C-5 *Sabre* y para todo el material bélico procedente de la entonces llamada ayuda americana, nunca hubo guerra alguna en el África occidental, al norte del paralelo 27° 40'.





Isaac Peral en el acto de inauguración del monumento de Méndez Núñez en Vigo, habiéndose fundido la estatua del ilustre marino con el bronce procedente de 14 cañones de 8 cm (cortos y largos, 2.580 kg). Fotografía tomado en el día citado, 21 de agosto de 1889, conmemorándose entonces los veinte años exactos del fallecimiento en Pontevedra de Méndez Núñez. (Foto: colección I. Peral).

# EL CANAL DEL ARRECIFE DE LA CALETA

Francisco PONCE CORDONES



ABIDO es que como consecuencia del desgraciado combate de cabo San Vicente, acaecido el 14 de febrero de 1797, una formación naval británica estableció un cerrado bloqueo de las aguas de la bahía de Cádiz, ejerciendo un riguroso control sobre ellas y no limitándose a una actitud meramente pasiva de observación y vigilancia, sino efectuando diversos ataques a la ciudad, de los cuales los más conocidos fueron los bombardeos llevados

a cabo los días 3 y 5 de julio del citado año por las fuerzas a las órdenes del recién nombrado contralmirante Horacio Nelson.

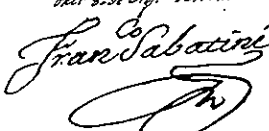
También es conocido que la defensa naval de la plaza fue confiada al jefe de escuadra, teniente general José de Mazarredo, quien formó una flotilla de fuerzas sutiles integrada por las lanchas de todos los navíos surtos en la bahía y por otras embarcaciones análogas apostadas en Rota, La Caleta y Sancti Petri. Estas lanchas iban provistas de piezas de artillería que les permitían hacer frente a los buques ingleses atacantes e incluso salir airoso de los encuentros. De aquella época procede la popular letrilla que se cantaba por estas costas:

«De que sirve a los ingleses tener fragatas ligeras si saben que Mazarredo tiene lanchas cañoneras.»

Lo que no es tan del dominio público es que como unas veces los ataques se efectuaban por el frente norte de la ciudad y en otras ocasiones se llevaban a cabo por la llamada mar brava o muralla del Vendaval, es decir, por el Campo del Sur, se hizo preciso ordenar que las embarcaciones situadas en el apostadero de La Caleta pudieran pasar rápidamente de uno a otro frente y, sobre todo, que cuando éstas se hallasen fondeadas en la ensenada de La Caleta lograsen acudir prestamente a defender la ciudad por el mediodía sin necesidad de salir a mar abierta y dar la vuelta por la punta del Sur. El rodeo por delante del faro de San Sebastián y el doblar la restinga de la punta del Sur, con su hervidero de rompientes —donde años más tarde naufragaría el navío insignia francés *Bucentaure* en su accidentada arribada tras la batalla de Trafalgar—, era operación difícil y peligrosa para embarcaciones abiertas, como eran las lanchas cañoneras. Fue por esta razón por la que se pensó abrir

fr

Interlocución en 8 de Julio  
 en el Castillo de San Sebastián  
 a las 10 de la mañana se quedaron  
 en la plaza del plano del Canal que se está ha-  
 ciendo en la Caleta de San Sebastián  
 para el paso de la Caleta para la  
 comunicación de ambos ma-  
 res, el qual me acompañó al  
 con su oficio de 26 de Julio úl-  
 timo, y de que queda entendi-  
 do por el Sr. D. Juan de Mazarredo  
 el día 6 de Agosto de 1797.

Juan Sabatini  


J. Mazarredo  
 D. Juan de Mazarredo  
 con

Oficio de Sabatini relativo a la obra del canal.  
(Foto: archivo J. Pettenghi).

un paso entre las rocas de La Caleta que facilitara el rápido tránsito desde la mar del Vendaval hasta la ensenada de La Caleta y viceversa.

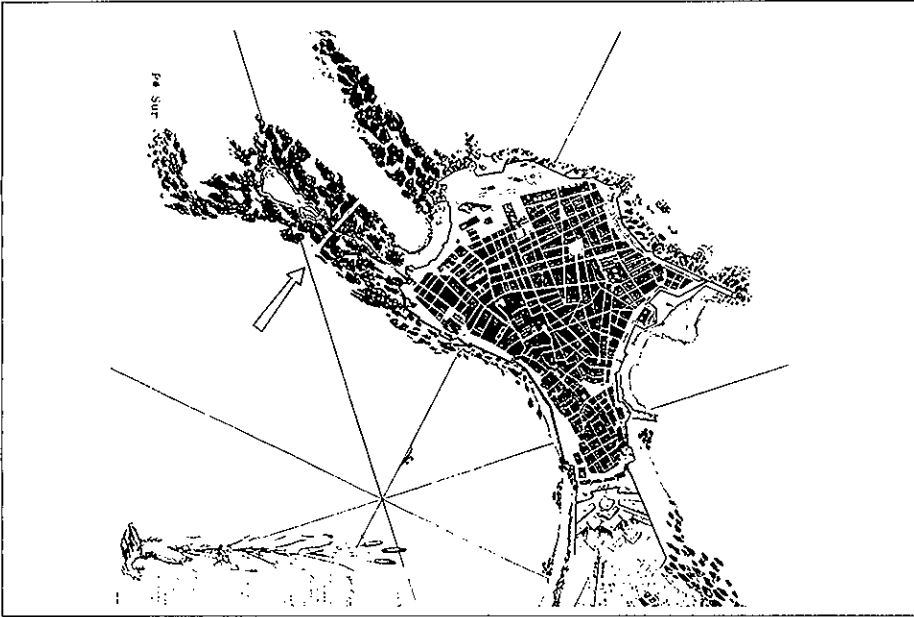
Después de los ataques de principios de julio de 1797, el ingeniero militar y arquitecto Francisco Sabatini —el mismo que terminara el Palacio Real de Madrid y que construyera la Puerta de Alcalá de la capital del reino— dispuso la construcción de un canal (que pudiéramos llamar canal Mazarredo-Sabatini) que, cruzando los arrecifes rocosos del castillo de San Sebastián, uniera las aguas de ambos lugares, como antes se indicaba.

La obra fue encomendada a los ingenieros militares José del Pozo y Luis Huct, «debiendo dársele principio a la mayor brevedad, por convenir al servicio del Rey». Ya en 10 de julio del referido año se hacía ver que «habiéndome hecho presente el Comandante General de la Escuadra

don José Mazarredo lo urgente que es al apostadero que tiene en La Caleta que esté franca a toda hora la comunicación (...) se avilite inmediatamente este paso», por lo que con toda premura se iniciaron los trabajos oportunos.

El canal debía tener unas 12 varas de ancho por 400 de largo y su profundidad sería tal que permitiera el paso de las lanchas de Mazarredo desde el momento en que las aguas alcanzasen el nivel de la media marca en adelante. Esto quiere decir que se debería labrar el canal en las rocas del arrecife desde el nivel de la bajamar, de forma que a media marea ya hubiera más de dos varas de agua en el paso abierto, suficiente para la navegación de las citadas embarcaciones. Los trabajos se desarrollaron a tan buen ritmo que el 5 de septiembre (1797), por Real Orden se disponía se dieran por concluidas las obras del canal, «si es que, como parece, está construido hasta el punto de la más baja marea, respecto que de este modo se logra el objeto primero con que baxo esta idea se emprendió». El traslado de la citada Real Orden se hizo el 6 del mismo mes y año y aparece firmada por Francisco Sabatini.

Para no interrumpir la comunicación del castillo de San Sebastián con tierra se construyó una pasarela levadiza sobre el canal, la que con frecuencia era víctima de los embates de la mar, y además resultaba impracticable en



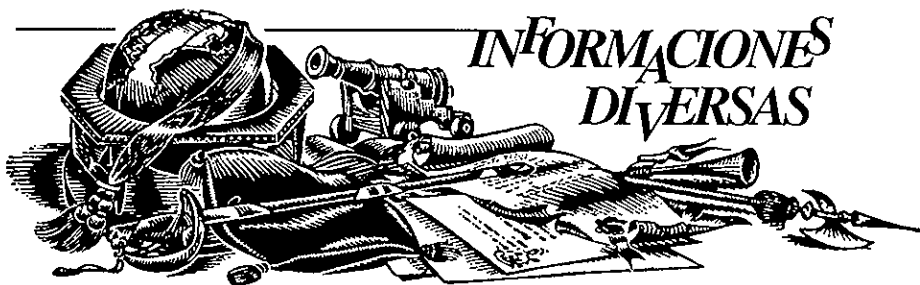
Plano de Cádiz, por J. Dfiez de Bulnes (1812). La flecha señala la embocadura del canal.

marea alta. Muchos años más tarde (1860), durante el reinado de Isabel II, se llevó a buen término la construcción del camino que permite la comunicación permanente con el mencionado castillo y con el faro, y para salvar el vano de la obra ordenada por Sabatini se construyó un sólido puente —el «puente canal»— de tan reconocida y justa fama entre los pescadores de La Caleta y entre los habituales del lugar.

La notable obra hidráulica del canal constituye un testimonio vivo de heroicos tiempos pasados, cuyo segundo centenario se ha cumplido hace poco ante la indiferencia y el olvido de los gaditanos.



La Graña (Ferro), en 1941. (Foto: Empresa Nacional Bazán. Colección C. N.).



# INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENT AÑOS

HACE CINCUENTA AÑOS



Abre este número de mayo de 1902, un artículo titulado *De re marítima*, del teniente de navío Fernando de Carranza. Siguen: *Nuevo acorazado inglés* Qucen; *Carta sobre un proyecto de Escuadra*, por D. J. C. M.; *Ideas sobre el nuevo proyecto de Ordenanzas para los*



Se inicia el cuaderno de mayo de 1952 (Tomo 142) con un trabajo del contralmirante José Riera de Alemany, correspondiente de la Real Academia de la Historia, titulado *Impresiones de mi juventud. Epopeya en el Río Canto (Isla de Cuba) (17 de julio de 1896)*. Siguen: *Dur-*

*kerke. Sus penas y glorias*, por el capitán de corbeta Pedro M. Avial; *Misiones militares del submarino. Su empleo táctico*, por el teniente de navío Guillermo G. de Aledo y Rittwagen; *Escaladores de acantilados (Ideas sobre comandos)*, por el teniente de Infantería de Marina Jesús M.<sup>o</sup> Costa Furtiá.

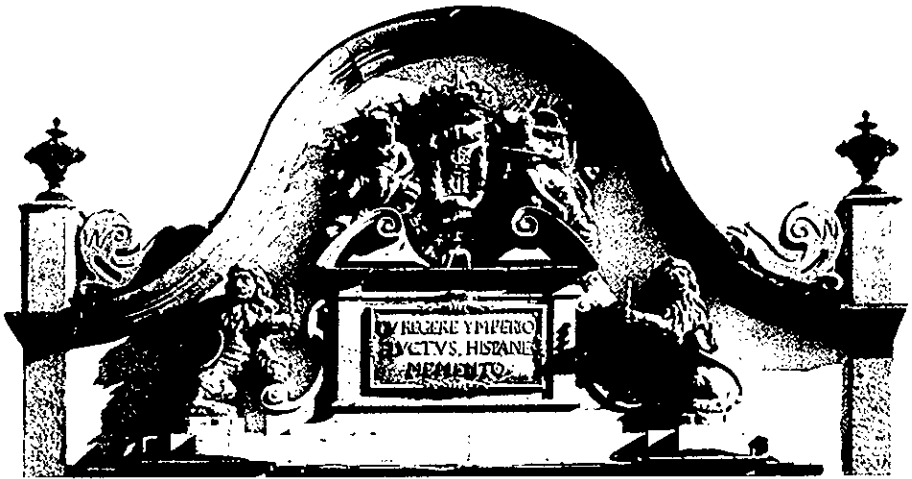
En *Notas Profesionales*, se incluyen: *La Defensa Nacional y la movilización industrial*, primera parte de una conferencia pronunciada en la Escuela de Guerra Naval por el comandante de Intendencia de la Armada Antonio González de Guzmán; *Organización de los mandos en la guerra anfibia* (del almirante W. H. P. Blandy, de la Marina de los Estados Unidos, traducción del capitán de corbeta Martínez-Valverde); *Un interesante aspecto de la enseñanza naval* (trad. de D. Hards por el capitán de corbeta M. Romero); *Escuelas de la Sección Naval del Frente de Juventudes*.

*Miscelánea*: se incluyen desde la número 65 hasta la 82: *Libros y Revistas*, con reseñas de varias nacionales y extranjeras, y *Noticiero*. Acompañan al texto cuarenta y ocho ilustraciones.

J. J.

*arsenales*, por Manuel Carballo, teniente de navío de 1.<sup>o</sup>; *Sobre la enseñanza de la marinería*, por D. M. Z. A.; *Apuntes sobre la reorganización de la Marina de guerra*, por Joaquín de Cifuentes, coronel-capitán del Real Cuerpo de Alabarderos y antiguo jefe de Artillería de la Armada (conclusión); *Los galeones de Vigo*, por Indalecio Núñez, alférez de navío (conclusión); *La teoría y práctica del oficial naval militar*, por Juan Cervera Valderrama, teniente de navío (continuación); *Nuevos torpederos para las marinas francesa y rusa*, por Jaime Montaner, capitán de fragata; *El crucero Río de la Plata y su artillería Krupp de 10,5 centímetros*, por Antonio Rogí, teniente de navío (continuación); *Proyecto de un buque de combate*, traducido por D. J. A. Posadillo, teniente de navío; *El carboneo en alta mar de los buques de guerra* (traducción); *Los últimos congresos internacionales de Higiene y Demografía*, por el doctor Federico Montaldo, médico de 1.<sup>o</sup> de la Armada; *Grecia: su Marina Militar*, por D. J. A. Posadillo, teniente de navío; *Resumen naval* (abril), por Mario Rubio Muñoz, teniente de navío de 1.<sup>o</sup>. Finaliza con *Necrológicas y Bibliografía*.





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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO

### En tal día como hoy...

Día Año

**1 1823.**—El capitán de navío Laborde derrota a una división colombiana de ocho buques, levantado el bloqueo a Puerto Cabello.

**2 1866.**—Durante el combate de El Callao, reñido en este día, la fragata *Almansa*, mandada por el heroico Sánchez-Barcáiztegui, recibe 160 impactos. Ante el incendio inminente al proponérsele abrir válvulas de inundación, replica: «Hoy no es día de mojar la pólvora».

**3 1248.**—El caballero burgalés Ramón Bonifaz, con dos naos, rompe con su embestida el puente de barcas-barrera que unía Sevilla con Triana: así se rendirá la gran plaza almohade.

**4 1810.**—Se pone de manifiesto, una vez más, lo importante que es el control del mar. En Cádiz, sitiado por tierra por los franceses napoleónicos, entran víveres, armas y municiones, resultando los sitiadores con más escasezas que los defensores de la fortaleza gaditana.

**5 1836.**—Durante la primera guerra carlista las fuerzas de la reina rompen las líneas que rodean San Sebastián. Se distingue el alférez de navío Pareja, comandante de la trincadura *Churruca*; es condecorado con la Cruz de San Fernando.

**6 1695.**—El capitán de mar y guerra don Antonio Serrano, con fuerzas del Tercio de Armada, manda la vanguardia de una salida que se hace en la plaza de Ceuta, causando muchas bajas a los enemigos.

**7 1538.**—Frente a Barcelona una fuerza de Andrea Doria, llevando a bordo a Carlos V, hace saludar al estandarte del emperador a la fuerza a las naves francesas que lo negaban.

**8 1812.**—En México, el teniente de fragata Travesi, al frente de 80 hombres desembarcados de los barcos españoles, rechaza cerca de Veracruz el ataque de 400 insurgentes.

**9 1759.**—El navío *Atlanta*, mandado por Javier Everando Tilly, apresara un pingüe argelino que le hizo gran resistencia.

**10 1748.**—Las galeras españolas *San Felipe* y *San Genaro* apresan a un corsario inglés.

**11 1830.**—En las costas de Cataluña fuerzas de desembarco del bergantín *Patriota* y del guardacostas *Argos* desalojan la Rápita, con el apoyo de los fuegos de los buques.

**12 1732.**—En aguas de Alicante cuatro galeras españolas acosan a un navío argelino. Una de ellas, la *Santa Teresa*, lo toma al abordaje.

**13 1810.**—Durante la guerra de la Independencia se evacúa la guarnición de Hostalrich, en Cataluña, fuertemente embestido el castillo por los enemigos. La Marina permite una acción de diversión aparentando que lo va a hacer por Arenys de Mar.

**14 1606.**—La expedición española de Fernández de Quirós descubre Australia, dándole el nombre de Tierra Austral del Espíritu Santo. Toma posesión en nombre del rey Felipe III «de toda esta parte sur de la tierra hasta su polo».

**15 1589.**—Fracasa el ataque a La Coruña de Drake; se distingue en la defensa la heroína María Pita.

**16 1760.**—Cerca de Barcelona el jabeque *Ibicenco*, del porte de 22 cañones, mandado por el capitán de fragata Francisco de Quevedo, tras dura lucha, apresa a dos escampavía argelinos. Con ello hace 79 prisioneros.

**17 1780.**—Sobre cabo San Vicente los jabeques *Mallorquín* y *San Sebastián*, mandados por el capitán de navío Salazar, apresan a una fragata inglesa, del porte de 36 cañones.

**18 1808.**—Por estos días se termina la organización del ejército asturiano. De tres de los regimientos son coroneles oficiales de Marina. En esta lucha por la independencia de la patria se distingue la Armada.

**19 1801.**—Se producen incidentes graves con los portugueses en la zona del Río de la Plata. Se producirán combates; la fragata española *Paz* se batirá contra fuerzas superiores. Las vencerá apresando a algunos buques.

**20 1805.**—También en el Río de la Plata se produce el naufragio de la fragata *Asunción*, mandada por don Domingo Desdobles.

veterano en muchas campañas. Su actuación es heroica tratando de salvar su buque.

**21 1565.**—En Filipinas, Legazpi pacifica las Bisayas. Funda el poblado Santísimo Nombre de Jesús al encontrar una imagen del divino Niño procedente de la expedición de Magallanes.

**22 1874.**—También Filipinas, los moros joloanos atacan la estación de Balabac. Se les rechaza. Se distinguen el teniente de navío de 1.ª Cifuentes, el médico de la Armada Llorens y el contador Siboni.

**23 1849.**—Sale de Barcelona la expedición del brigadier Bustillo. Va en socorro de la Santa Sede, atacada por Garibaldi. Desembarcarán las tropas del general Fernández de Córdova en Gaeta. El santo padre Pío IX bendecirá sus banderas rendidas en la playa.

**24 1612.**—Golpe de mano victorioso sobre Bizerta. Lo dan las galeras del rey de España, de Sicilia y de Nápoles.

**25 1531.**—Se prueba con éxito una bomba de achique de metal que tiene grandes ventajas sobre las de madera en servicio. Su inventor es Diego Rivero, maestro de instrumentos náuticos.

**26 1526.**—Sale al Pacífico la armada de García de Loaysa después de sufrir males sin cuento en el estrecho de Magallanes.

**27 1836.**—Durante la primera guerra carlista el jefe de escuadra don José Primo de Rivera se apodera del puerto de Pasajes.

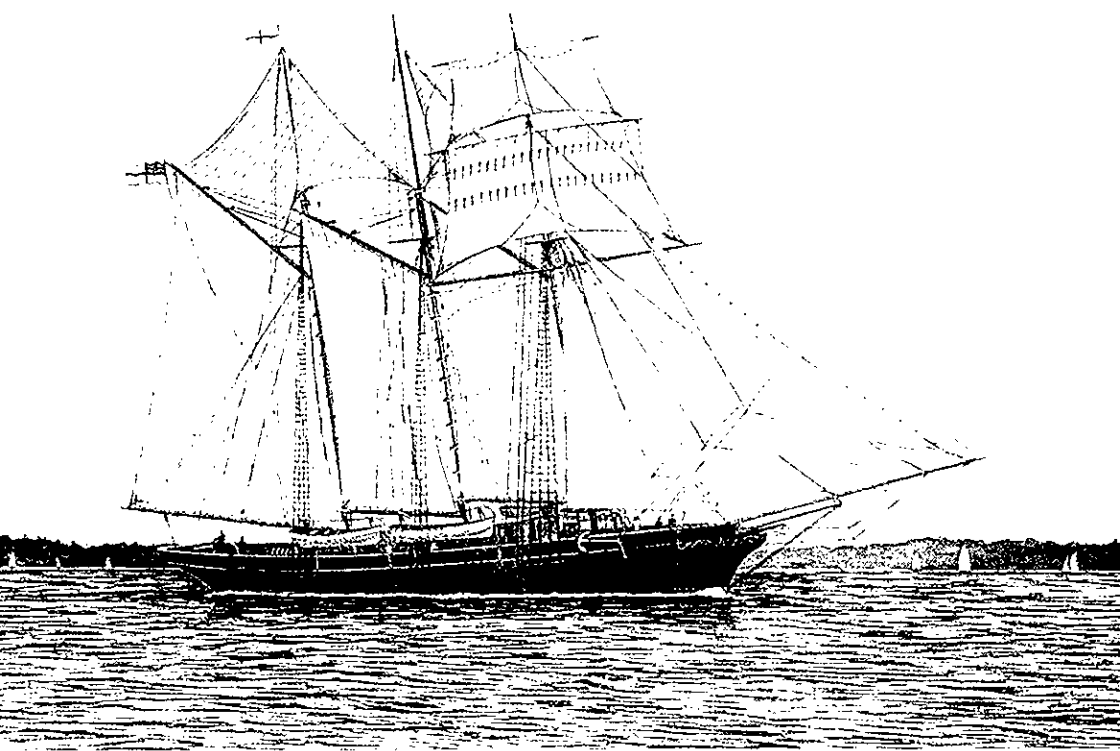
**28 1938.**—Heroísmo en el frente de Teruel del capitán de Infantería de Marina Ramón García Ráez. Con cinco heridas en su pierna derecha se niega a ser retirado. Es condecorado con la Medalla Militar.

**29 1836.**—En la primera guerra carlista es condecorado con la Cruz de San Fernando el teniente de navío Pareja, por su actuación en la toma del puerto de Pasajes.

**30 1777.**—En aguas del Plata se recrudecen los combates por la toma Sacramento. Se distinguen las fuerzas de Marina.

**31 1578.**—Fallece en Nápoles el capitán general de la Mar García de Toledo. Sus victorias habían sido resonantes, sobresaliendo las del peñón de la Gomera y las de Malta.

CAPITÁN MARVAL.



*Czarina* (Reino Unido). Pintura de M. Martí Barrionuevo.



## MISCELÁNEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

### 25.962.—Navegantes



Nobles navegantes y descubridores. El marido era Álvaro de Mendoza y de Neira; su esposa, Isabel Barreto. En un primer viaje, desde el Perú, descubrieron islas que llamaron Marquesas, en honor de la virreina (su pariente); las Marianas de Mendoza. Entre las islas estaba Guadalcanal (tan célebre en la segunda guerra mundial).

En un segundo viaje (ya en 1525) volvieron en busca de la isla que no encontraron. Murió don Álvaro, y en virtud de atribuciones que llevaba nombró como sucesor a su esposa Isabel. Ésta recibió el acatamiento solemne de la Armada, siendo saludada al cañón. Demostró extraordinarias cualidades para el mando y gobierno de todo.

Fue la primera mujer (que yo sepa) que mandó una armada, y en circunstancias muy difíciles. Lo hizo con autoridad y a satisfacción de todos.



Álvaro de Mendaña.

Sentimos no poder incluir su retrato y va tan sólo el de don Álvaro. Si algún lector pudiese proporcionarlo y enviarlo sería objeto de nuestro mayor agradecimiento.

C. M.-V.

### 25.963.—Previsión desacertada



De la atención de los problemas urológicos del personal de la Marina venían encargándose habitualmente, hasta los años treinta, las clínicas de cirugía de los hospitales navales, ya que al no estar reconocida la especialidad eran los cirujanos los encargados de resolverlos, si bien los conocimientos que se tenían sobre la especialidad urológica no eran muy profundos, y no solían desvincularse de los venéreos. Ciertamente que los doctores Valdés, en Ferrol, Sánchez-Covisa, en Madrid, y Cañadas y Siere, en Cádiz, atendían con acierto a estos enfermos. Concretamente el doctor Siere era un afamado urólogo, con gran experiencia. Pero insistimos que la especialidad no aparecía entre

las consignadas en el decreto de 19 de junio de 1934, y se habría de llegar al año 1952, cuando por decreto de 7 de noviembre es reconocida junto a la de Dermatoveneriología.

Así estaban las cosas cuando el año 1958 el capitán médico Pedro Benito Escudero Solano, que se había especializado en Urología en la Universidad de Barcelona, regresa de Estados Unidos, donde perfeccionó brillantemente dichos conocimientos, incorporando nuevas técnicas. Era el primero que había adquirido esta especialidad en el extranjero y había de aprovecharlo bien «para atender las enfermedades urológicas de difícil tratamiento». Las autoridades sanitarias de Marina se plantearon su destino más adecuado. Una propuesta inicial del general del servicio de Sanidad, doctor Pedro González, sugería la organización de una clínica de Urología en el Hospital de Marina de Ferrol «que es el que tiene espacio suficiente y mejores condiciones para organizar con muy poco coste esta nueva instalación», pero, finalmente, es rechazada por el ministro Abarzuza, en nota manuscrita, aduciendo, no sin razón, que «si un enfermo de Cádiz o Cartagena tiene que ir a Ferrol, se muere antes». Se pide la opinión del inspector de Sanidad, general Rueda, que, quizá presionado por las circunstancias del momento, propone como asentamiento de la nueva clínica la Policlínica del Ministerio, coincidente con el ministro, propuesta que es aceptada y considerada como «acertadísima», puesto que «el servicio de urología centralizado y radicado en Madrid, se decía, es mucho más asequible, más cómodo y más práctico... no requiriéndose apenas gastos de instalación... pues en la Policlínica del Ministerio se dispone de Consultorios, de Quirófano y de camas de hospitalización».

Para que no quedaron cabos sueltos y el gasto de la instalación de la nueva clínica no se disparase, se matizaba que en el montaje de dicha nueva clínica no debían generarse más gastos que «la instalación del algún instrumento» y que el capitán Escudero debería alternar con los demás jefes y oficiales en la labor general de la Policlínica «teniendo en cuenta que el número de enfermos de la especialidad, que puede preverse, ha de ser escaso». Previsión a todas luces desacertada.

como se encargaría de demostrar la estadística sanitaria. El doctor Escudero, que alcanzaría el empleo de general honorario, desarrolló su especialidad con una eficacia y prestigio que desbordaría toda previsión y el ámbito naval, creando escuela.

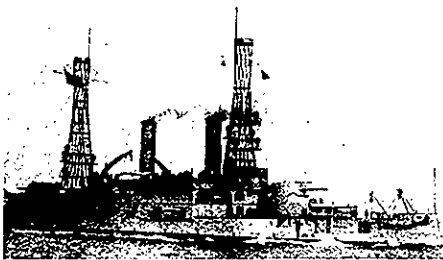
M. M. C.

#### 25.964.—Lanzamiento abstemio



El acorazado *Kentucky* (BB-6) no fue bautizado con la tradicional botella de champaña en su botadura (24-3-1898). Por influencia, quizá, de precursores de la futura «ley seca», su joven madrina prefirió hacerlo con una jarra de agua tomada de la fuente donde se decía que solía beber Abraham Lincoln, nativo del Estado cuyo nombre ostentaba el buque. Pero muchos espectadores, la mayor parte paisanos de Lincoln, no estaban en absoluto de acuerdo con esta manera de realizar la ceremonia, convencidos de que era de mal agüero bautizar el barco de su Estado con agua, dulce para mayor escarnio. Por eso, mientras se deslizaba hasta el río James, fue acompañado por una nutrida salva de botellines de bourbon, el whisky de maíz oriundo también de Kentucky, que estrellaron contra sus costados. Parece que el remedio funcionó, pues el acorazado, tardío para participar en la guerra contra España, estaba ya anticuado cuando la primera guerra mundial, siendo usado entonces como escuela de artillería; tuvo, pues, una plácida vida de «bodas y bautizos», llegando a dar una vuelta al mundo. Fue desguazado en 1923.

G.



#### 25.965.—Virgen del Carmen



Mi vecino, en San Jorge, era patrón mayor del puerto de Ferrol. Varias veces me repitió una frase que me quedó grabada: «Señora, yo sólo le pido a Dios morir con buena salud». Y otro día le dije: «Fui a misa y no está la virgen del Carmen». «No señora, es que fue a poner la permanente a Coruña. La llevamos para que el dieciséis esté bien guapa» —dijo él.

C. N. I.

#### 25.966.—Buques hidrográficos *Tofiño* y *Malaspina*



En el Museo Naval de San Carlos, en San Fernando, se conserva una botella de Carlos I engalanada con cintas de la bandera española que estaba prevista para la botadura del buque hidrográfico *Tofiño*, el día 22 de diciembre de 1973, ya que todos los actos de la botadura fueron suspendidos debido al asesinato esa mañana del presidente del Gobierno almirante Carrero Blanco.

El *Tofiño*, construido por la Empresa Nacional Bazán entre 1973 y 1975, es gemelo del *Malaspina*, y ambos sustituyeron a los de igual denominación construidos el primero en Ferrol y el segundo en Cádiz en los años 1933 y 1937, respectivamente.

El primero de ellos fue hundido en el puerto de Barcelona por la aviación nacional en la guerra civil y estaba asignado al Estado Mayor de la flota republicana. Al terminar la guerra fue reflotado por la Comisión de Salvamento de Buques, entrando de nuevo en servicio como buque hidrográfico en el año 1947.

El *Malaspina* estaba en construcción en los astilleros de Matagorda cuando empezó la guerra y se habilitó como crucero auxiliar y buque nodriza de lanchas torpederas hasta el final de la guerra, volviendo a su labor hidrográfica al terminar ésta.

J. M.º C. T.

25.967.—Procesión



Las Ordenanzas Generales de la Armada del año 1793, en su tratado IV, determinaban, entre otras cosas, que:

«En procesión del Santísimo Sacramento por el puerto se formarán todas las guarniciones coronado el bajel; presentarán y rendirán armas al paso de la falúa de la Sagrada Custodia, haciendo una descarga al levantarlas, tocando los tambores la marcha; y mientras la tropa esté con sus armas reunidas, se hará el acatamiento de arriar la bandera de popa é insignia que tuviere el bajel.»

«Embarcándose la imagen de la Virgen ó de Santiago para patronato de alguna expedición, las guardias de los bajeles se formarán en los pasamanos descansando sobre las armas durante su tránsito por las cercanías; y el navío en que se embarcare la recibirá con toda la guarnición formando: una descarga general al llegar á las inmediaciones, otra al atracar la falúa y otra al depositarse en la cámara, presentando las armas desde la atracada y tocando los tambores la marcha.»

J. F. G.

25.968.—La cultura de Colón



Cristóbal Colón tuvo estos libros:

*Geografía*, de Ptolomeo, edición Roma, 1478 (Andrés Bernáldez, el cura de Los Palacios, atestigua el gran uso de que de él hacía, calificándole de «ombre de muy alto ingenio sin saber muchas letras»).

*Imago Mundi*, del cardenal Pierre D'Ailly, al parecer impreso en Lovaina entre 1480 y 1483.

*Historia rerum ubique gestarum*, de Eneas Silvio Piccolomini (papa Pío II), Venecia, 1477.

*De consuetudinibus et conditionibus orientalium regionum*, de Marco Polo, probablemente impreso en Amberes, hacia 1485.

Las numerosas apostillas de Colón en los tres últimos libros prueban su admiración por

las maravillas de Oriente narradas por Marco Polo y que despertaron su sueño de ir a Catay y Cipango por la vía de occidente, ya que por el Tratado de Alcaçobas los españoles no podían navegar al sur de Canarias. Las ideas de Marco Polo se plasmaron en el mapamundi de Paolo del Pozzo Toscanelli, su gran secreto.

J. M.º M. H.

25.969.—Virrey



Don Juan Ruiz de Apodaca, tras muchos y beneméritos servicios,

fue capitán general de la Armada. Sus restos están en el Panteón de Marinos Ilustres. Fue virrey de Nueva España, esto es, de México.

En Veracruz fue recibido a balazos por los insurgentes y hubo de abrirse paso hasta México, la capital.

Luchó duramente y fue hecho conde de Venadito por su victoriosa sección en ese territorio, gobernó con mesura y generosidad y le acompañó el éxito.

Se descubre en su retrato gesto enérgico y a la vez bondadoso. Siempre fue inclinado a hacer el bien.... gran caballero.



Su sepulcro es modelo de modestia: una sencilla lápida en el suelo. Sus descendientes velaron porque así siguiese. *Laus Deo*. Y allá, en Cádiz, se le recuerda en una alameda entre rosales y magnolios.

### Capitán Marval

#### 25.970.—Jacopsen



Destacan miembros de esta familia en la Armada de Dunkerque, que tantos servicios prestó al Rey de España, haciendo posible las comunicaciones por mar con Flandes, evitando el largo y peligroso viaje por Italia primero y después hasta pasar por Lorena. (El camino del mar tenía también peligros, pero menos, precisamente por la escuadra aliada de Dunkerque).

Esta escuadra se originó primeramente para defender a los pescadores de la susodicha ciudad y puerto. Los de los navíos protectores fueron tenidos por piratas por los holandeses rebeldes. A los de Dunkerque que eran hechos prisioneros les «lavaban los pies», o sea, les ahogaban. A los que no, les conducían a tierra y eran ahorcados, no había pues «cuartel». Era una guerra a muerte... los holandeses y gente de Zelandia tenían por aliados a los corsarios de Dunkerque.

Destacó en esta Armada M. Michel Jacopsen, siendo su vicealmirante; se sabe que tomó parte, con sus barcos, en la Gran Armada contra Inglaterra (1588). Fue su capi-



M. Michel Jacopsen, vicealmirante de L'Armée Navale de Flandes.

tana uno de los barcos que pasó entre las Orcadas y la costa norte escocesa. Fue de los que llegó a España. Antes de todo esto se había distinguido en los combates con los Estados rebeldes, y por su valor y genio naval había alcanzado ese elevado puesto en L'Armée Navale. Se tiene por cierto que la muerte de M. Jacopsen se produjo en 1633. Había nacido en el año 1565.

Era hijo de un eminente capitán de un navío, M. Jean Jacopsen, que entre otros barcos mandó el *Cygne de Ostende*.

La rebelión de los Gueux (mendigos del mar) fue de gran importancia y de tal índole que la reina de Inglaterra, Isabel I, les prohibió entrar en los puertos de sus reinos. Esos sí que eran feroces piratas, de los más crueles. Fue en 1544.

C. M.-V.

#### 25.971.—Sentencia



Séneca dijo que el piloto demuestra en el temporal su valor y su arte.

Porque «con viento en popa y mar de bonanza navega hasta Sancho Panza».

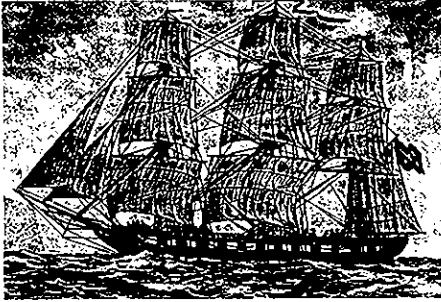
J. M. M.-H.

#### 25.972.—Mahonesa



Así se llamó una de las más hermosas fragatas que enriqueció la Lista de Buques de nuestra Armada. Construida en 1789 en Mahón —de ahí su nombre— bajo la dirección del ingeniero naval Honorato Bouyón, según planos de José Romero Landa, la *Mahonesa* fue el primer buque de aparejo cruzado construido en las Reales Atarazanas menorquinas. Tenía 40 m de eslora, 11 de manga, 3,4 de puntal y 4,8 de calado y 593,6 toneladas; montaba 24 cañones de a 26 y 6 de a 8. Fue tan logrado el resultado que se construyeron otras cinco idénticas: *Esmeralda*, *Venganza*, *Diana*, *Ninfa* y *Proserpina*, conocidas conjuntamente como «las mahonesas». El 13 de octubre de 1796





Fragata *Mahonesa*.

tuvo la mala fortuna de toparse frente al cabo de Gata con la fragata inglesa *Terpsicore*, mayor y mejor armada, con 26 cañones y 14 obuses, con la que combatió a muy corta distancia durante casi cuatro horas. Con graves averías, 21 muertos y una treintena de heridos, tuvo que rendirse y fue conducida a Gibraltar. Entre los prisioneros se contaba el célebre Felipe Bauzá y Cañas, entonces alférez de fragata. En 1798 fue dada de baja en la Armada británica, en la que prestó servicio después de su captura una vez reparada.

G.

25.973.—Fama



Justa y merecida fue la adquirida por el capitán frey Alonso de Contreras, caballero de la orden de San Juan de Malta; su «vida y milagros (laicos)» le hicieron acreedor a ella. Veamos.

Por el año 1620, escribió Félix Lope de Vega y Carpio, *Fénix de los Ingenios*, una tragicomedia titulada *El Rey sin Reino*, a él dedicada, con los siguientes versos:

«Puso el valor natural  
pleito al valor heredado  
por más noble, más honrado,  
más justo y más principal.  
Siendo la verdad fiscal  
probó el natural valor  
la fama, laurel y honor

de Contreras en España,  
y por la menor hazaña  
tuvo sentencia en favor.»

También en otra, *El mejor mozo de España*, que dedicó a Pedro Vergel, hace constar en ésta que:

«De la envidia dijo un sabio que carecía de sueño, por no perder un instante el ejercicio de su infame lengua. V. con la espada y yo con la pluma echémosla de este lugar, que á Vm. ayudará el capitán Contreras, y á mi el licenciado Juan Pérez de Montalvan».

Igualmente, el citado Lope de Vega dijo de Contreras que:

«En toda la Berbería era temido, y con singular nombre famoso y respetado, el español de Malta.»

De sus andanzas nos da cuenta el *Derrotero universal desde el cabo de San Vicente en el mar Océano, costeanado por todo el mediodía de Europa en el Mediterráneo*, escrito por él.

J. F. G.

25.974.—General



General de Marina y de los conspicuos fue José Bustillo y Barreda (algunos escriben Bustillos).

Fue ministro de Marina, capitán general del Departamento de Cádiz y mandó escuadras en situaciones difíciles. Una de ellas, siendo brigadier de la Armada, fue la que en 1849 acudió en socorro del papa, con tropas que desembarcaron en Gaeta (1846).

Mandando el apostadero de La Habana, apresó personalmente al famoso Narciso López que encabezaba una importante expedición filibustera.

Se distinguió de modo extraordinario mandando la escuadra que apoyó al ejército de África (1859-1860) al mando del general O'Donnell. Bustillo efectuó un importante envolvimiento artillero bombardeando Larache, Arcila, Rabat y Salé, aprovisionó al ejér-



cito con muy mal tiempo y, al tenerlo que suspender, el Bustillo, fue el primero en saltar a tierra en cuanto ello fue posible. Por sus méritos fue ascendido a teniente general, se le dio el mando del departamento de Cádiz y el rey le concedió el título de conde de Bustillo.

Capitán Marval

25.975.—Vientos propicios



Las mujeres de Roscoff (Bretaña, Francia) tenían la costumbre de barrer la capilla de La Sainte Union después de la misa y soplar el polvo hacia la parte de la costa por donde esperaban la vuelta de sus novios o maridos, pues pensaban que así provocarían el viento favorable de ese punto.

No lejos de allí, al otro lado del canal, las de Winchelsea (Sussex, Inglaterra) volvían la lámpara dedicada a san Lennard, patrón del lugar, hacia el punto cardinal más conveniente para la vuelta de los suyos. Por lo que se ve, todas esperaban su regreso de empopada.

G.

25.976.—El duque de Medina-Sidonia



«Los apuros y las desgracias que hemos sufrido no son para descubrir a su Majestad. Han sido mayores de cuanto había visto en cualquier empresa anterior», decía a Felipe II el duque de Medina-Sidonia, ejemplo de hombre estoico y leal que supo cumplir órdenes frente a difíciles situaciones, a quien algún día se hará la justicia de considerarlo uno de los más grandes jefes navales de la historia de España. Su armada, destruida en parte por los elementos y no por el enemigo, se reconoce en las propias palabras de la reina Isabel de Inglaterra: «Él hizo que se levantaran los vientos y las aguas para dispersar a todos mis enemigos».

J. M. M.-H.

25.977.—Orden de Malta



El origen de esta Orden Hospitalaria hay que buscarlo en 1099, año en que fue tomada la ciudad de Jerusalén por los cruzados, por el provenzal Gerardo Tom. Su primera denominación de Orden de San Juan de Jerusalén alude a este hecho. El primer cometido era la custodia y cuidado de los peregrinos, que se amplía a partir de 1113, que los defenderán con las armas con turcos y berberiscos, con flota propia, junto a las naves españolas. Se trata pues de una verdadera orden militar, cuyos miembros seguirán la regla de san Agustín. Toma el nombre de la isla mediterránea de Malta, cuya soberanía fue cedida en 1530 por el rey español Carlos V a los caballeros de Rodas, que entonces cambian el nombre de su orden

por el de Malta. La Constitución de 1961 consolida su independencia del Vaticano como institución soberana. Su territorio queda limitado a la residencia de su gran maestro, en Roma. Su emblema es una cruz octogonal.

M. M. C.

**25.978.—Raíces**



¡Raíces!, raíces, sí, una vez más el Cristo de Lepanto, el de la gótica catedral de Barcelona. No vamos a presentar ahora el gran hecho mediterráneo, sino que el Cristo fue señor en «la mayor ocasión que vieron los siglos», según Cervantes, que se batió en aquella batalla. El Cristo, en la galea real, fue protector y conductor.

Y recuerdo que durante nuestra estancia en la Aeronáutica Naval íbamos también a pedir su protección. Era una época de hidros



incipientes, rica en muertes, volávamos con entusiasmo y valor, admirando a aquellos pilotos de vanguardia que nos dejaban con frecuencia los mandos: gran camaradería de los maestros.

Todo ello, poniendo muy por encima la divina protección; además, la técnica es base de la actual Arma Aérea Naval de la que tanto podemos enorgullecernos. Recuerdo aquellos devotos anocheceres en la capilla catedralicia del Cristo de Lepanto con sus enlutadas devotas que, bellas, parecían sacadas de la historia.

Y la Aeronáutica Naval iba mejor y mejor, conducida y mandada por el capitán de navío Cardona. Todo ello son raíces: raíces de lo actual.

Almirante R

**25.979.—Aforismo**



El siguiente, del cardenal y duque de Richelieu, Armand-Jean du Plessis (1585-1642), reza así:

«Sin el dominio del mar no puede conservarse la paz ni sostenerse la guerra.»

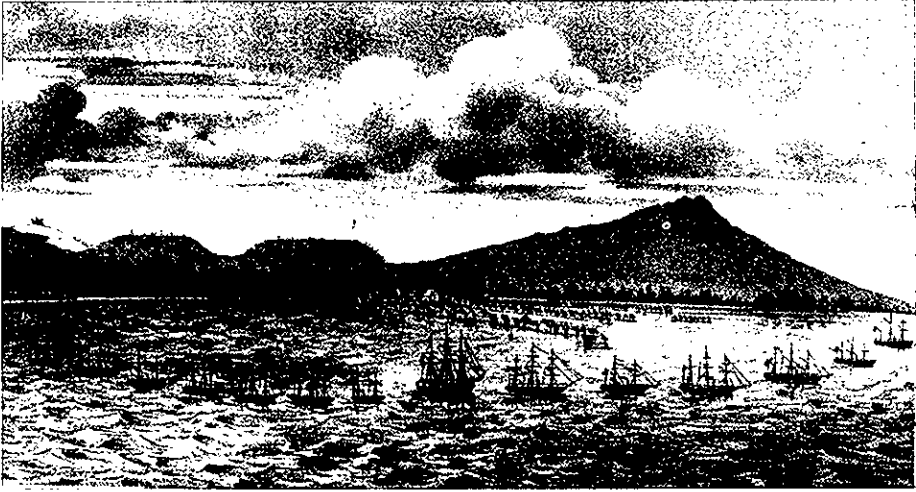
Hizo todo lo que pudo para cumplirlo: enemigo declarado de España, fomentador de rebeliones en Cataluña y Portugal, consiguió la ocupación por parte de Francia de la Martinica, Guadalupe y otras islas españolas.

J. F. G.

**25.980.—Foto historia... Filipinas, 1876**



La foto nos recuerda el ataque a Joló por el norte de la piratesca gran isla cuando gobernaba las Filipinas el contralmirante José Malcampo, marqués de San Rafael (al tomar Joló se le hizo conde de este nombre y también fue vizconde de Mindanao). En la foto vemos todos los buques de guerra y de transporte con tropas. Al frente de la gran operación está Malcam-



po, como general en jefe. La foto pertenece a una hermosa publicación que se hizo en Manila y que tenemos en el Museo Naval.

Malcampo es, entre los gobernadores generales, uno de los más conspicuos. Ya era considerado heroico desde el asalto a la cota de Palungán, cuando la tomó Méndez Núñez en 1861.

A pesar de tomarse Joló (hubo también otros ataques por el sur), siguió conservándose Rahjá, en amistad con el rey de España. En tiempos de Isabel II (ya avanzado su reinado), no se consiguió la plena soberanía sobre la isla. Y de misiones poco: eran muy herméticos los musulmanes en Joló y lo mismo pasaba en Mindanao.

Almirante R

25.981.—Talibanes



Entre las muchas referencias publicadas recientemente de los talibanes, no se ha ballado ninguna a los que con esta misma palabra se designaban en Filipinas durante nuestra presencia allí. Así se llamaban, en efecto, las bandas de forajidos que se refugiaban en las montañas, sin relación alguna, sin duda, con los actuales, tan

distintos y distantes. Pero esto ha sido olvidado, como casi todo lo de aquellas amadas islas donde tantos españoles dejaron sus ilusiones, su sangre y hasta su vida.

G.

25.982.—Nombramiento



Es éste el de don Sebastián Páez de la Cadena, nacido en Sanlúcar de Barrameda el día 16 de septiembre de 1766. Ingresó como guardia marina en la Real Armada el 24 de diciembre de 1782, ascendiendo sucesivamente de el empleo de alférez de fragata (15-11-1784) hasta el de brigadier (27-3-1832).

De sus circunstancias, diremos que:

«Este oficial es sobresaliente en pilotaje y maniobra como regular inteligencia en las demás materias de su profesión como el afán en cursar estudios sublimes con aprovechamiento, valor acreditado como buena conducta y no consta en el expediente de informes reservados.»

En cuanto a los servicios prestados, destacan entre otros: «...concluidos los estudios se embarcó de Brigadier de Guardias Marinas

para hacer Campaña que ejecutó en el Mediterráneo bajo las órdenes del jefe de Escuadra D. Antonio Barceló concurriendo a la Expedición de Argel el año de 1784. Estuvo en el de 1787 en la escuadra de Evoluciones del mando del Ex. Sr. D. Juan de Langara, ocupándose después en comisiones y transportes de Tropas á Orán y otros Puertos del Mediterráneo».

J. F. G.

25.983.—Vasco de pro



El gran pintor Zuloaga nos lo presenta, cubierta su cabeza por amplia

chapela marinera de la época: Elcano.

Nacido en Guetaria. A la derecha de su figura aparece la iglesia del pueblo, a su izquierda aparece la cumbre del islote que por su forma llaman «el Ratón». En la diestra mantiene carta marina antes no conocida, la del Mundo. Sobre Juan Sebastián de Elcano (ha venido en llamarse así), se titubea de la integridad del nombre.

El emperador, reconociendo su extraordinario mérito, le concedió la nobleza, con un escudo de barras de vainilla y granos de canela. No falta la torre de Castilla que patronca la hazaña. Sobre la cimera del casco, el mote o motto: *Primus Circumdedit me*, en cartela rodeando la esfera del Mundo.



Fue Elcano el primer circunnavegante, en la nao *Victoria*, de la expedición iniciada por Magallanes. El primero, rotundamente.

Almirante R

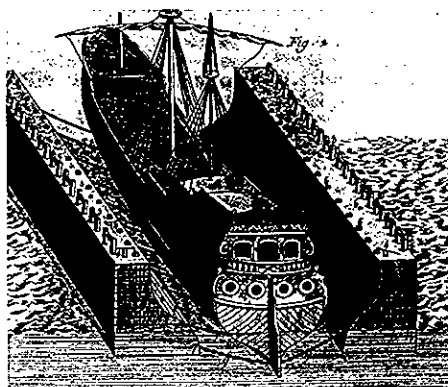
25.984.—Camello



No tratamos del llamado «barco del desierto» ni, menos aún, de un repul-

sivo traficante de droga. Llamaban así al que aparece en el grabado, artilugio vagamente parecido a un dique flotante, que se utilizaba en los canales de los Países Bajos para levantar los buques y permitir su paso por parajes de poco fondo.

G.



25.985.—Acorazado de plomo



Como tal podía describirse la carraca construida en Niza en 1530 a

cargo de los caballeros de San Juan de Jerusalén, blindada con planchas de plomo empernadas con pasadores de cobre. Llamábase *Santa Ana*, tenía una dotación de trescientos hombres y formó parte de la escuadra enviada por Carlos V a Túnez al mando de Andrea Doria para socorrer a Mulcy Hassan, destronado por Barbarroja. Túnez fue tomado

por asalto tras varios días de asedio, distinguiéndose la *Santa Ana*, que salió indemne. A pesar del éxito, parece que no se repitió la experiencia: quizá el blindaje de plomo resultara algo pesado.

G.

### 25.986.—El hundimiento del *Pamir*



Encuentro la noticia en un vetusto periódico y mi hemoglobina se enciende.

El día 24 de septiembre de 1958 se hunde el *Pamir*, buque escuela de la Marina Mercante alemana, un espigado velero de cuatro palos, de 2.800 t de arqueo bruto y 4.500 de carga. Construido en 1905 había sobrevivido a dos grandes guerras, aunque su bola de cristal auguraba un futuro muy agitado. Después de la primera guerra mundial el *Pamir* fue inglés e italiano y, tras la segunda, neozelandés, pero los alemanes siempre lo recompraron porque para ellos el *Pamir* tenía algo de wagneriano, era el romanticismo de la vela henchida de años, y ello formaba parte de sus genes. Inglaterra lo cedió a Italia como compensación de daños de guerra en 1919, y en 1931 Italia se lo vendió al multimillonario alemán Von Erikson, un sentimental que coleccionaba cuantos grandes veleros quedaban operativos en el mundo.

Alemania, como hemos dicho, volvió a perderlo y a recuperarlo en la segunda guerra y definitivamente a perderlo en el aciago día que comentamos, víctima del tifón *Carrier*, cuando se encontraba a 500 millas al NW de las islas Azores. Desmantelado, herido de mar por la cornada de la ola enfurecida, tremolando el trapo en jirones, al *Pamir* sólo le dio tiempo para hacer una llamada de socorro, y después, el silencio atronador de la muerte.

Su dotación era de 86 marinos, de los que 50 eran cadetes, el benjamín de ellos un rapaz de 16 años, apenas un proyecto de futuro.

Barrido el teatro de la tragedia con cuantos medios de salvamento fueron posibles en la época, se consiguió localizar una ballenera con cinco hombres a bordo. Tal avistamiento encendió la esperanza y, una vez interrogados los naufragos, se cablegrafió a Berlín que la mitad de la dotación sería probablemente recuperada. La realidad fue otra y más dramática: una sola lancha fue encontrada y en ella un solo tripulante que había visto cómo la mar había arrebatado uno a uno a sus compañeros de tragedia. Al borde de la extenuación y la agonía, aquel hombre enloquecía de mar enorme.

Finaliza la noticia, que simplemente aparece firmada C. S., con una diatriba emocionada contra la vela, que el autor considera un peligroso, obsoleto y rancio arte de navegar. Concluye, a pesar de lo dicho, con un «sin embargo no veo yo desguazado al *Juan Sebastián de Elcano*, uno de los más bellos veleros del mundo». Una hermosa ciaboga la del tal C. S., sí señor.

J. C.

### 25.987.—Heroico comandante

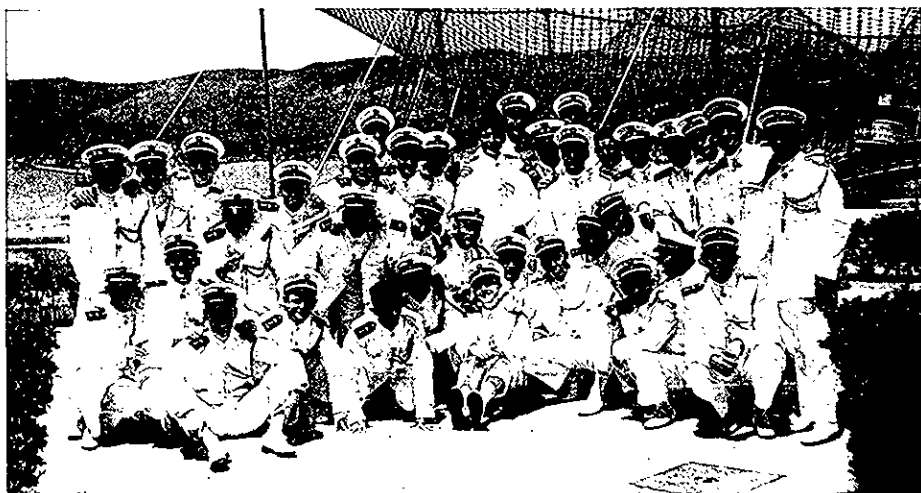


Muy vasco era su apellido, Capeláztegui, su nombre de pila, Eduardo.

Mandaba un cañonero, de tan sólo 630 t y poco armamento... No vaciló ni un momento. Salió de La Habana a batirse con cinco buques enemigos que bloqueaban aquel puerto (1898). Fue a apoyarlo el crucero *Conde de Venadito*. A pesar de que este buque y el cañonero de Capeláztegui, el *Nueva España*, eran muy inferiores en armamento a los bloqueadores, los pusieron en una retirada que parecía una fuga. El teniente de navío Capeláztegui llevaba la iniciativa en el ataque. ¡Llor a los nuestros!

Almirante R

# VIEJA FOTO



(Fotos: colección vicealmirante González-Cela).

La primera fotografía está tomada el 16 de julio de 1951, el día de la jura de bandera de las promociones 41 (hoy 355) del Cuerpo General, 18 de Infantería de Marina y 31 de Intendencia; la segunda, medio siglo después, con ocasión de las Bodas de Oro del ingreso de dichas promociones en la Armada. El escenario de ambas es el mismo, a pie del palo de la Escuela Naval, en Marín.

En la primera fotografía son 37 los fotografiados, y en la segunda, 16. En ambas las mismas personas aparecen con idénticos números, a excepción de Jesús Jaraiz Franco, que solo está en la segunda con el número 38.

1.—Aspirante Infantería de Marina Miguel Godínez Valcárcel.

2.—Aspirante Cuerpo General Julio A. Lago Resh.

3.—Aspirante Cuerpo General Pedro Barrionuevo Díaz.

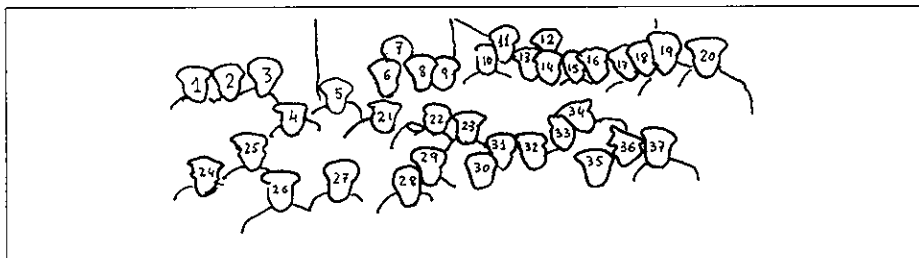
4.—Aspirante Cuerpo General Ildefonso Pulido Ortega.

5.—Aspirante Cuerpo General Luis Meirás Dopico.

6.—Aspirante Cuerpo General Enrique Noval García (†).

7.—Aspirante Cuerpo General José Luis Baturone Santiago.

8.—Aspirante Cuerpo General Lorenzo Conforto Galán (†).





9.—Aspirante Cuerpo General José M.º Pérez Antelo (†).

10.—Aspirante Cuerpo General José M.º León García.

11.—Ángel Moreno Bustamante.

12.—Aspirante Cuerpo General José E. Poole Pérez-Pardo.

13.—Teniente de navío Ángel Torres Fernández (comandante de brigada) (†).

14.—Aspirante Cuerpo General Pedro Villagrán de Cárdenas (†).

15.—Guardia marina Juan Mackinlay Leiceaga (subbrigadier) (†).

16.—Guardia marina José M.º Riola Posada (subbrigadier) (†).

17.—Guardia marina Joaquín Nantes Costa (brigadier).

18.—Aspirante Cuerpo General Carlos González-Cela Pardo.

19.—Aspirante Intendencia Jesús Sánchez-Ferragut de Benito.

20.—Aspirante Cuerpo General Jesús Ruiloba Abascal (†).

21.—Aspirante Infantería de Marina Ramón Espinosa Rojí.

22.—Aspirante Cuerpo General Ramón Bravo Nuche (†).

23.—Aspirante Cuerpo General José Luis Paz Llamas (†).

24.—Aspirante Cuerpo General Carlos Aguilar-Tablada Bastarache.

25.—Aspirante Cuerpo General Juan de Dios Sarriá de Lucas.

26.—Aspirante Cuerpo General José M.º Calvar Martínez.

27.—Aspirante Infantería de Marina Jaime Segalerva Segalerva (†).

28.—Aspirante Cuerpo General Augusto Vila Corpas (†).

29.—Aspirante Cuerpo General Julio García Vich.

30.—Aspirante Infantería de Marina José Sotelo Burgos.

31.—Aspirante Cuerpo General Juan A. Viscasillas Ruiz-Toubes.

32.—Aspirante Cuerpo General Benito Chereguini de Tapia.

33.—Aspirante Infantería de Marina Evclio Carabot Álvarez.

34.—Aspirante Cuerpo General Marcial Gamboa Ballester.

35.—Aspirante Infantería de Marina José Guillermo Buenadicha Gutiérrez.

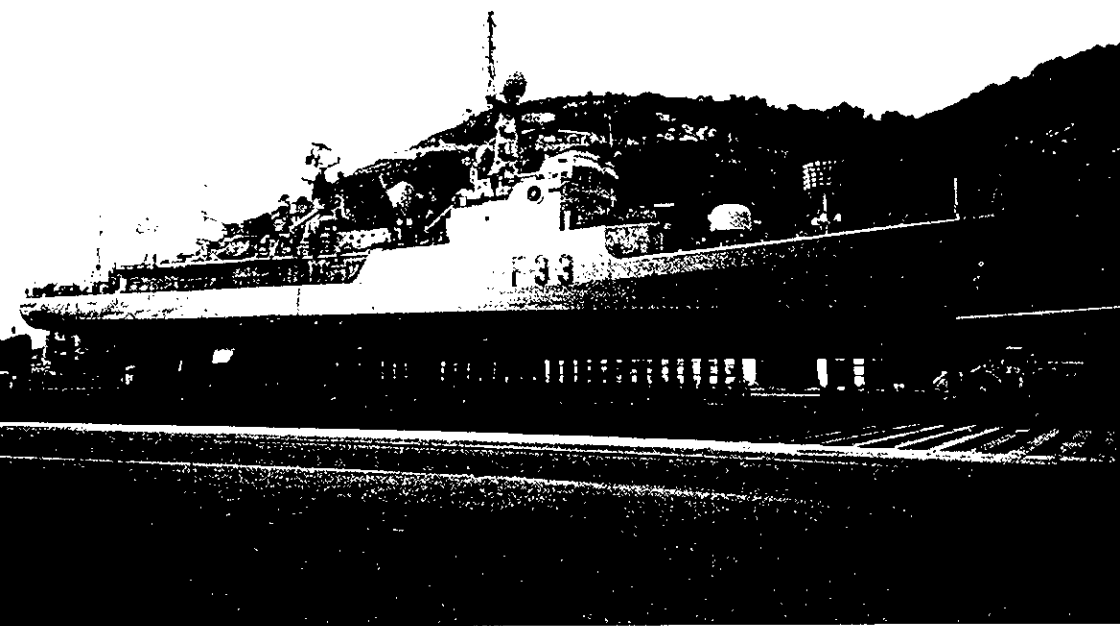
36.—Aspirante Cuerpo General Ignacio García de Paredes Barreda (†).

37.—Aspirante Cuerpo General José Manuel Marina Martínez-Pardo.

38.—Jesús Jaraiz Franco (no está en la primera fotografía, sí en la moderna con el número 38).







La corbeta *Infanta Elena* varada en el carenero múltiple de Izar en Cartagena.  
(Foto: *Infanta Elena*).



## DECISIÓN

Corría septiembre de 1972 cuando fui destinado a un dragaminas costero (un patito), el cual tenía su base en Cádiz, pero previsto su cambio a Palma de Mallorca para incorporarse a la 2.ª Escuadrilla. Me hice cargo de la jefatura de máquinas en un día, pues el jefe saliente tenía prisa y se movió bien para forzar el relevo en tan sólo 24 horas, prácticamente me dijo donde estaban los motores, fuimos a ver al comandante, firmé unos papeles, tomamos un vino y lo acompañé al portalón.

El buque estaba terminando un periodo de obras y mis primeras actividades coincidieron con las pruebas finales, siendo la más importante, como era normal en aquellos tiempos, la de los motores propulsores, y para ello salimos a la mar con personal de la inspección y de Bazán.

El ingeniero inspector, por parte de la Armada, era un jefe cuyo nombre no viene al caso y que nada más desatracar se apoderó de la silla del comandante en el puente, desde la que coordinaba las pruebas en todos los servicios, en mi caso me llamaba de vez en cuando y me preguntaba:

—¡Jefe, como va todo!

A lo que yo, como jefe de máquinas primerizo, contestaba o más bien transmitía lo que me decían los mecánicos más avezados en estas lides:

—¡Por ahora va todo bien!

Las horas iban pasando tranquilamente mientras las pruebas de los equipos se iban completando, hasta que un mecánico dijo alarmado:

—¡Teniente, mire el escape de los motores, sale aceite, humo blanco!

Pensé, demasiado aceite quemándose en los cilindros, ¿aros gastados?, no, eso no, los aros deben haberlos puestos nuevos, me dije: mi cabeza a toda pastilla intentando recordar de mis tiempos de estudiante mientras miraba hacia arriba a la chimenea. Pero nada de humo blanco, chorros negros de aceite que estaban poniendo la cubierta a lunares.

Rápidamente subí al puente a decirle al comandante que aquello iba mal.

—Eso es normal cuando se rueda el motor.

Proclamó el inspector cuando me oyó, tranquilizando al comandante que me dirigió una mirada que se podía traducir por... Si el inspector que sabe bastante más que tú lo dice... Pues bueno, me dije mientras bajaba la escala bastante más tranquilo que cuando la subí, y poniéndome a cubierto para no ser moteado de aceite le di al mecánico la buena nueva. Éste me miró con cara rara y dirigiéndose al capataz de Bazán, sentenció:

—Pepe, mañana en La Carraca las bombas de barrido fuera, pues yo creo que los obturadores se han ido.

Ante tal impertinencia hice algo así como poner cara de circunstancias mientras intentaba destaponarme los oídos, últimamente no oía casi nada.

A la mañana siguiente, cuando llegué a bordo ya había una bomba desmontada y estaban procediendo con la otra. A primera vista estaba bien, todo perfectamente lubricado y sin desgastes, y el encargado de Bazán dijo que al no observarse nada anómalo montarían las bombas de nuevo, pero que cambiarían los retenes por si acaso.

El suboficial mecánico, interrogado con mi mirada, se encogió de hombros, nadie se atrevía a pensar en una posible avería de algún cilindro que daría al traste con el calendario previsto de terminación de las obras. También era verdad que no había síntomas de una avería más grave. En fin, el personal de Bazán inició el montaje y entonces fue cuando vi lo que nadie había advertido, y dije:

—Esos casquillos los están montando al revés, no ven ustedes que las ranuras de salida de aceite están dirigidas hacia los obturadores.

—Los casquillos siempre los montamos así, indicó el de Bazán.

—¿Por qué?, ¿pregunté? No ven que el chorro de aceite a presión está incidiendo sobre el obturador.

—Usted que opina, pregunté al suboficial.

—Pues no sé, tal vez lleve usted razón (menos mal, alguna vez tenía que empezar a apoyarme).

—Pues lo montamos como usted quiera y terminamos de una vez, dijo Pepe, el encargado de Bazán.

Empecé a sudar. Y si meto la pata, me dije. Y si llevan razón y luego al probar tenemos una avería mayor. Y si ...

—¡Bueno, qué, me apremiaban, lo montamos así o al revés!

Dudaba en tomar una decisión, me preguntaba qué habrían echo mis anteriores jefes de máquinas, dos desde que obtuve el empleo de teniente, algo tenía que haber aprendido de ellos. Entonces me acordé de la muletilla que usaba uno. ¡Esta obra la cobra Bazán, ¿no?, pues que me entregue el equipo probado y funcionando en perfectas condiciones! Me decidí:

—Avisen al ingeniero de Bazán.

Al cabo de una hora, más o menos, apareció acompañado por su colega, nuestro flamante inspector:

—¿Qué ocurre?, dijo el inspector.

—Aquí el jefe dice que estamos montando los casquillos al revés, indicó el encargado de Bazán dirigiéndose a su ingeniero.

Éste observó los casquillos y dijo:

—No son de empuje, así que dará igual.

—Pero siempre los montamos con la salida de aceite hacia el obturador, insistió el encargado.

—Pero ¿por qué?, deme alguna razón, insistía yo.

—Por tradición, dijo alguien en plan de guasa.

El ingeniero de Bazán se volvió hacia mí y dijo:

—Si quieres se montan como tú dices.

—Esto... yo... mejor que lo decida el comandante, que para eso es el inspector y tiene más experiencia.

—¡Bazán!, ¡Bazán!, que es el que está haciendo las obras, dijo éste rápi-

damente quitándose el mochuelo de encima.

Y aquí empezó el peloteo. El mecánico se lavó las manos. El ingeniero de Bazán no decía nada. El inspector empezó a decir que él no era especialista en motores. El capataz nos miraba a todos con cara de sorna. Yo me estrujaba el cerebro. Al final, el inspector tomó una decisión:

—Jefe, son tus motores, tú decides.

En ese momento tomé conciencia de mi nombramiento como jefe de máquinas de un buque de la Armada, de la responsabilidad que ésta dejaba en mis manos, y con voz decidida, no exenta de una pizca de orgullo, dije:

—Móntenlos al revés de como estaban, con la salida de aceite en contra de los obturadores.

Fue mi primera decisión como jefe de máquinas.

En dos horas los motores estaban listos y decidimos probar en puerto por eso de las prisas. Se reforzaron las amarras y procedimos con la prueba. Los escapes no tiraban aceite y todo fue satisfactorio. Di la novedad al comandante del resultado y el barco quedó listo en cuanto a máquinas.

Dos días después partimos hacia Palma de Mallorca para integrarnos en la 2ª Escuadrilla de Dragaminas. La travesía duró dos días, ya que estuvimos una noche fondeados en la bahía de Algeciras. La segunda noche, con muy buen tiempo y un tanto insomne, busqué un libro para entretenerme, y mira por donde, por eso de la deformación profesional, cayó en mis manos el libro de mantenimiento de los motores, un NAVSHIPS americano, empecé a hojearlo y de pronto vi una fotogra-

fía de la bomba de barrido, ¡hombre!, la bomba, a ver si encuentro algo de los obturadores. Y sí, allí estaba, en negrita, destacado:

*Note.—If rotor shaft rear bearing bushings are removed they must installed with the open ends of the oil grooves toward the oils seals.*

Todo claro, perfecto, nítido. ¡La fastidié!

Rápidamente salí a cubierta y empecé a pasar la mano por todos los lados, no había aceite. Esperé hasta que la luz del amanecer me permitió observar los escapes y la cubierta. No salía aceite, un ligerísimo humo denotaba la alta potencia que estaban desarrollando los motores, al mecánico de guardia le pregunté cómo iban y si notaban un consumo excesivo de aceite, me dijo que todo iba bien.

Me tranquilicé y decidí callarme lo que había descubierto. No hay que asustar a los comandantes. Seguiría observando los motores.

Atracamos en Porto Pi e iniciamos nuestra actividad en la 2.ª Escuadrilla de Dragaminas.

Pasaron los días... Pasaron los meses... Pasaron los años.

Cinco años estuve embarcado en el *Júcar*, recibiendo y despidiendo comandantes, hasta cinco, oficiales, suboficiales, marineros. Pasando OVADs, sufriendo inspecciones, realizando maniobras y ejercicios; con averías, con reparaciones, con accidentes, con alegrías, con penas; días buenos, los más; días malos, los menos...

Nada pasó, nadie se enteró, pero eso sí, aunque equivocada, fue mi primera decisión.

Vicente BASABE BLANCO





Preparando un Quinta para el vuelo a bordo del *Príncipe de Asturias*. (Foto: L. Díaz-Bedia).



## JOHN HUSTON: ENTRE AGUAS TURBULENTAS

*Yo tenía 28 años, y estaba desorientado. Los últimos años vividos me parecían un fracaso absoluto. En conjunto, Hollywood había sido un fracaso e Inglaterra una sórdida experiencia. No había sacado nada en claro, y recuerdo que quizá debería haber seguido con la pintura... y haberme muerto de hambre...*

*Memorias, John Huston.*

*Moby Dick* es la magia, es la tensión, es la emoción. Pero también, y en grado superlativo, es la fascinación, el sentimiento claro y abierto de la fascinación que esto y no otra cosa (el sentir, la justificación, el fluir de la fascinación), es el cine, el arte de la narración cinematográfica. Dice (y lo afirma con rotundidad de forma continuada en los últimos cincuenta años, más o menos) el

director Juan Antonio Bardem, ahora muy de actualidad con motivo de la publicación de unas excitantes memorias personales, que el cine será testimonio o no lo será... posiblemente. Pero también hemos de convenir entre todos que el cine como réplica y alternativa a las palabras del director de *Calle Mayor* y *Felices Pascuas*, es fascinación. Fascinación que se emana de sus

imágenes o no será nada. Aunque todo, toda realidad, quiero decir, depende de lo que depende y según su propia y muy personal circunstancia. Quien más, quien menos tiene su frase preferida.

No obstante, *Moby Dick*, sin la menor sombra de duda o de vacilación, pertenece, en el terreno de la temática preferida de John Huston, a la temática del perdedor. Una temática, una forma sutil y enorme de ver y de comprender las cosas en relación a la pasión y a la evolución humana, que le acompañó a lo largo de su interesantísima carrera, desde el mítico *El halcón maltés* hasta su testamento, inolvidable testamento, llamado *Los muertos*, sobre un relato breve de James Joyce, pasando por *Fat City*, *Vidas rebeldes* o *Paseo por el amor y la muerte*. Pero el rodaje de la película no fue fácil. Más bien perfectamente todo lo contrario. Así lo recuerda John Huston en sus memorias. «*Moby Dick* fue la película más difícil que he hecho en mi vida. Perdí tantas batallas mientras la hacía que llegué a pensar que mi ayudante de dirección estaba conspirando contra mí. Luego comprendí que era solamente Dios. Dios tenía una buena razón. Ahab veía a la ballena blanca como una máscara de la deidad, y a la deidad como a una fuerza maligna. Para Dios era un placer torturar al hombre. Ahab no negaba la existencia de Dios, simplemente le consideraba un asesino... una idea absolutamente blasfema: “¿Ahab es Ahab? ¿Soy yo, es Dios, o quién el que levanta este brazo? ¿Dónde van los asesinos? ¿Quién

condena cuando el propio juez es llevado al tribunal?”. La película, como la novela, es una blasfemia, así que supongo que podemos pensar que cuando Dios nos envió aquellos terribles vientos y aquellas espantosas olas estaba defendiéndose...». Efectivamente, el rodaje, primero en aguas cercanas a la isla de Madeira y después en la española costa de Tenerife, supuso para el equipo de rodaje todo un tormento, todo un pesar. Las embravecidas olas, el temporal, la tempestad marítima, los quiso acompañar durante un accidentado y largo rodaje que, finalmente, llevó a buen puerto el ambicioso proyecto. La puesta en imágenes (guionista de lujo, Ray Bradbury, el célebre autor de *Crónicas marcianas*, un clásico de la literatura de ciencia-ficción) de la novela de Herman Melville se tradujo en una de las más significativas y representativas películas de John Huston. El reparto fue espectacular: Gregory Peck como el terrible capitán Ahab y su obsesión neurótica y enfermiza por lograr derribar a la ballena que, tiempo atrás, le costó una de sus piernas; Richard Basehart, como hilo conductor narrativo y cuya voz en *off* nos pone de inmediato en situación, sin olvidarse, claro, de la breve, pero muy emocionante, intervención de Orson Welles en el papel del capellán del pueblo.

John Huston afirmó, y en más de una ocasión, que *Al otro lado del Pacífico* (cuyas escenas finales fueron filmadas por Vincent Sherman, aunque su nombre no aparezca en la ficha técnica) es, en cierta manera, una consecuencia, una deri-

vación, a pesar de ser historias muy diferentes, de *El halcón maltés*, su debut en el cine como director — antes había trabajado como guionista, en *El bosque petrificado* y el *El último refugio*—, y lo fue porque por motivos de producción era consecuencia de la primera. Aparecían casi todos los intérpretes principales de *El halcón maltés*, (Humphrey Bogart, Mary Astor y Sydney Green), acompañados por los característicos Charles Haltor, Victor Sen Young y Roland Sot. También en esta ocasión los actores de *El halcón maltés* bordan en todo momento sus respectivos papeles. Perfectos profesionales, coordinados y cohesionados por su director, la interpretación (en realidad estaban y actuaban en familia, eran prácticamente conocidos de casi toda la vida) es un lujo. Está basada en la novela de Alhoa Means, *Goodbye*, original de Robert Carson y publicada por capítulos en el rotativo *Saturday Evening Post*. La trama, muy bien narrada con pulso seguro y eficaz, se traducía en una especie de complot nipón contra instalaciones americanas ubicadas en las islas de Hawai. Ocurrió que poco antes de iniciarse el rodaje de la película, la aviación japonesa bombardeó Pearl Harbor, detalle que trastocó los planes iniciales de la película. Era tan reciente el hecho bélico que, por cuestiones de prudencia, se prefirió trasladar la acción al canal de Panamá y no al originalmente previsto, Honolulu.

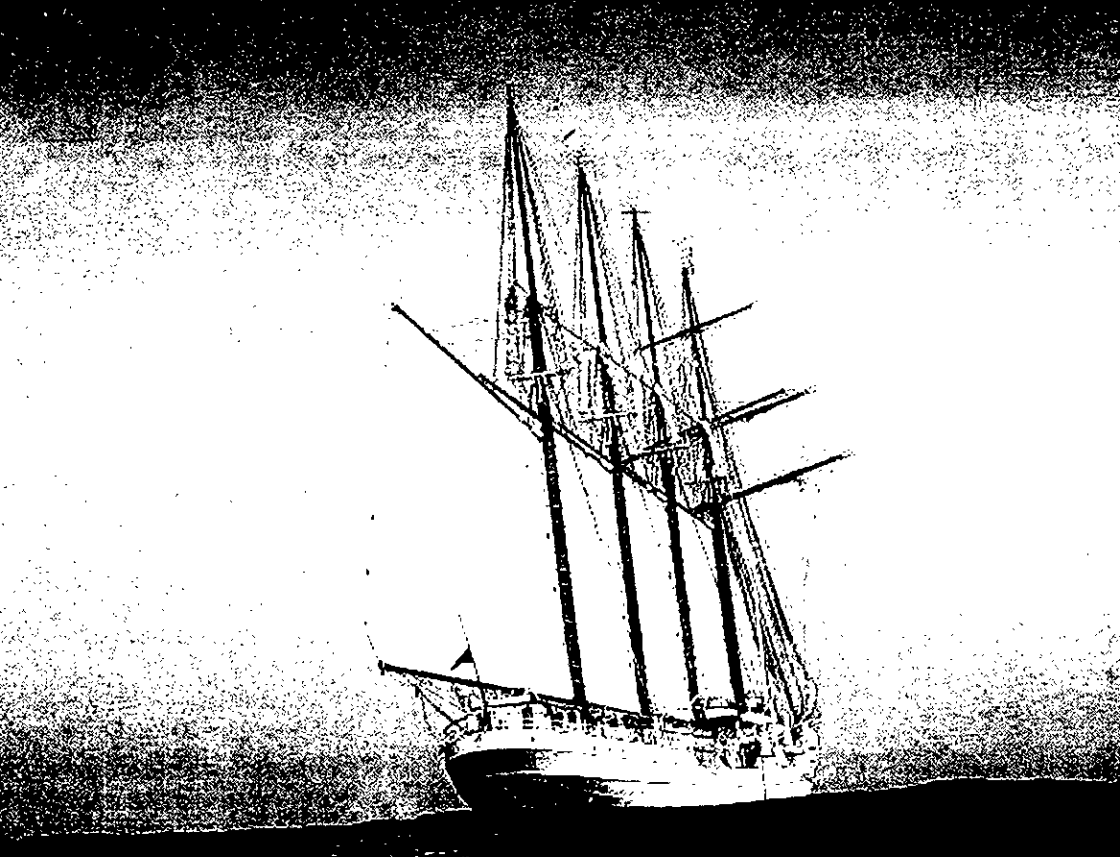
En *Al otro lado del Pacífico*, la productora fue la Warner Brother con

el implacable Hack Warner dirigiendo, látigo en mano; eran los míticos estudios que aún hoy (pero todo ya es muy diferente, nada que ver con aquellos dorados años) continúan funcionando y produciendo.

*Al otro lado del Pacífico*, desde la concepción creativa del autor, es una prueba del futuro gran talento de John Huston. Un director apto para todos los géneros, en los que plasma todo su talento: en el *western*, en el cine colonial o en el de intriga, en el de carácter político-psicológico, incluso en el musical. *Los que no perdonan*, *La noche de la iguana*, *Freud*, *Moulin Rouge*, *Sangre sabia* o *Annie*. Y tantos otros títulos. En su cine, pesonal e indivisible, irreplicable, se advierte la odisea, el análisis anímico, la pasión por la aventura y por la acción en permanente contacto, sin olvidar su gran capacidad para la comedia y el humor. Porque la ironía, la burla socarrona y la parodia siempre estuvieron presentes. Cultivó Huston todas las variedades, todas las posibilidades que el lenguaje (y la poderosísima industria de Hollywood) cinematográfico le permitieron durante los casi cuarenta años de profesión tras la cámara. También filmó, y por comprensivas humanas razones alimenticias, películas de menor o discreta calidad: *El bárbaro* y *la geisha* o *Como ella sola*, por ejemplo, y para su desgracia, que es también la nuestra, existen otras más que ahora y en este momento no se citan.

Toni ROCA





El *Juan Sebastián de Elcano* navegando en Semana Santa con la bandera a media asta y las vergas embicadas, en el tránsito de Barcelona a Lisboa durante el presente LXXIII crucero.  
(Foto: M. Rebollo).

# La Mar en la Filatelia



## LA GUERRA DEL PACÍFICO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A principios de diciembre del año 1941, los japoneses llevaron a cabo el ataque por sorpresa a la flota norteamericana basada en Pearl Harbor; a continuación destruyeron la flota británica del Extremo Oriente y comenzaron una rápida expansión por todo el Pacífico hasta la primave-

ra de 1942 —hace ahora 60 años—. A partir de entonces, los Estados Unidos empezaron a dar un vuelco a la situación, que terminó con la firma de la rendición de Japón en 1945. Pearl Harbor supuso la globalización de la Gran Contienda, que hasta entonces había tenido sus escenarios



Bombardeo de Pearl Harbor, diciembre 1941. Emisiones de Estados Unidos y Japón.



Bombardeo del puerto de Darwin en Australia (emisión de Australia) y caída de la isla de Corregidor en Filipinas (emisión de Japón), 1942.

localizados sobre todo en Europa y en el Atlántico, llevó a los Estados Unidos a entrar en la guerra y abrió uno de los grandes capítulos en la historia de las operaciones anfibias y aeronavales.

La guerra del Pacífico ha sido estudiada y analizada hasta la saciedad, y sus protagonistas, escenarios, batallas, buques, aviones, operaciones, acuerdos, etc., han sido recordados en gran cantidad de documentos de todo tipo —ahí tenemos, por ejemplo, la última de las películas *Pearl Harbor*, estrenada con éxito el pasado año 2001—. La filatelia también ha tomado motivos de aquel escenario con fines propagandísticos o conmemorativos, de manera que la guerra del Pacífico o algunos de sus elementos han aparecido en los sellos de muchos países, sobre todo de aquellos que estuvieron directamente envueltos en la contienda.

En el ataque a Pearl Harbor, la mayor parte de los barcos norteamericanos que se encontraban en puerto fueron hundidos o muy dañados al precio de unos pocos aviones japone-

ses. Por fortuna para los americanos, sus portaaviones resultaron ilesos por no estar en puerto, lo que salvó a su flota del Pacífico del desastre total. Aquel ataque ha sido recordado en sellos de los protagonistas —Estados Unidos y Japón— y de muchos otros: Antigua y Barbuda, Dominica, Islas Marshall, Maldivas, Palau, San Vicente y las Granadinas, Sierra Leona o Uganda.

En su expansión por el Pacífico, los japoneses se apoderaron con tal celeridad de posesiones norteamericanas, británicas y holandesas que en primavera del 1942 se producían las últimas rendiciones de fuerzas estadounidenses en Filipinas —las islas Batan el 9 de abril, y la isla de Corregidor el 6 de mayo—, conmemoradas en sellos de Australia, Estados Unidos y Japón entre otros. Este éxito, conseguido antes de tiempo y con menos esfuerzo del previsto, animó a los japoneses a tratar de ampliar su expansión hasta las Aleutianas, Midway, Salomón y Nueva Guinea, sin pararse a organizar el perímetro defensivo de lo logrado

hasta entonces. Pero su primer error de menospreciar la rápida capacidad de reacción norteamericana, y su segundo error de cegarse con los éxitos de la primera expansión y no pararse a consolidarla, les iban a costar caros. La batalla del mar de Coral en mayo de 1942 fue el primer toque de atención, y la batalla de Midway al mes siguiente fue el gran aviso. Por cierto que estas dos batallas, muy recordadas en la filatelia, en la literatura y en el cine —sobre todo la de Midway— supusieron la confirmación de algo que ya era sabido: los portaaviones pasaban a ser los nuevos reyes en la mar, a los que tuvieron que ceder su cetro los acorazados, que, aunque en el Pacífico llevaron a cabo actuaciones muy destacadas, vieron cómo comenzaba su declinar hacia la extinción total.

Midway frenó a los japoneses, sobre todo en el Pacífico central, y marcó un punto de inflexión en la guerra, ya que a partir de verano del 1942 los norteamericanos, junto con australianos y neozelandeses, comenzaron una serie de operaciones, desembarcos y acciones en tierra

encaminadas a expulsar a los japoneses, primero en el sudoeste y después en la parte central del Pacífico. Estas operaciones, que han sido conmemoradas en múltiples emisiones filatélicas, se prolongaron a lo largo de 1943 y se intensificaron en el 1944 con el bombardeo de Saipan, la batalla del mar de Filipinas, los desembarcos y avances entre islas, la batalla naval del golfo de Leyte en octubre de 1944, y los bombardeos sobre Japón a partir de noviembre de dicho año.

Japón empezó el año de 1945 con sus fuerzas aéreas muy mermadas —durante el año anterior había sufrido grandes pérdidas, como la de la batalla del mar de Filipinas—, y echó mano de los kamikaces como medida desesperada ante una derrota que se le venía encima. Sus fuerzas navales también estaban muy resentidas por las pérdidas de portaaviones y otros barcos, entre ellos el acorazado *Musashi* en la batalla de Leyte, a las que se unió el hundimiento del *Yamato* en abril de 1945. Mientras tanto, los Estados Unidos continuaron con los desembarcos y conquistas de



*Boston y Missouri*, dos buques norteamericanos que participaron en la guerra del Pacífico.



Izando la bandera en Iwo Jima, y memorial en Pearl Harbor sobre los restos del acorazado *Arizona*.

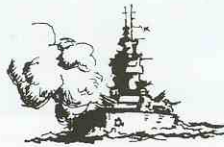
islas, como la de Iwo Jima en febrero y marzo de 1945 —inmortalizada por la famosa fotografía de los *marines* izando la bandera norteamericana, que ha aparecido en muchos sellos de correos y en muchos otros documentos, escritos, películas y memoriales— y la de Okinawa de abril a junio del mismo año.

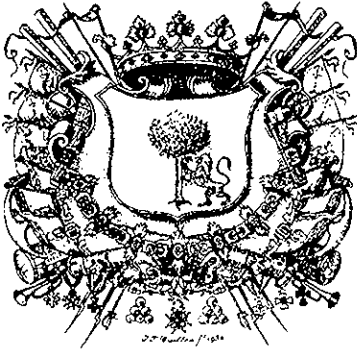
Para forzar la rendición de Japón, Estados Unidos lanzó en agosto de 1945 las dos tristemente famosas primeras bombas atómicas: el día 6 sobre Hiroshima y el día 9 sobre Nagasaki. Japón anunció su rendición el 14 de agosto y la firmó el 2 de septiembre a bordo del acorazado norteamericano *Missouri* —acto también inmortalizado en los sellos de muchos países—.

Las emisiones de sellos de correos, directa o indirectamente relacionados con esta guerra, se han

venido produciendo con más o menos regularidad y con diferentes motivos: barcos que tomaron parte en las acciones; batallas, combates y desembarcos; aniversarios de los acaecimientos más sobresalientes; homenajes a los combatientes, y memoriales, como el construido en la bahía de Pearl Harbor sobre los restos del acorazado americano *Arizona*, que fue hundido durante el ataque japonés y allí permanece. Entre los países emisores de sellos con motivos de la guerra del Pacífico, además de los nombrados anteriormente se pueden citar otros como: Angola, Corea del Norte, Filipinas, Granada, Indonesia, Nueva Zelanda, Paraguay y Turquía.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





# Galería de capitanes generales de la Armada

## FRANCISCO JAVIER DE ULLOA Y RAMÍREZ DE LAREDO

XXII capitán general de la Armada

Grandes Cruces de Carlos III, San Hermenegildo e Isabel la Católica

Cruz de Justicia en la Orden de San Juan

Gentilhombre de Cámara de S. M. con ejercicio

Consejero de Estado, Senador del Reino

Ministro de Marina y de la Guerra

Nace en la Isla de León en 1777. Sienta plaza de guardia marina en 1787, alférez de fragata en 1790, de navío en 1794, teniente de fragata en 1802. En 1790 embarca en el navío *San Julián*, del que transborda al de la misma clase *Reina Luisa* de la escuadra de don Juan Lángara con la que concurre al sitio de Tolón. Al ascender a siguiente empleo, pasa al navío *Mejicano* de la escuadra de Federico Gravina, con la que asiste al sitio de Rosas; embarca sucesivamente en la fragata *Esmeralda*, navíos *San Justo* y *Trinidad*, y toma parte en el combate de San Vicente a bordo de este último. Embarcado en el navío *San Telmo*, asiste a la defensa de Cádiz. En 1805 embarca sucesivamente en los navíos *Castilla*, *San Leandro* y *Príncipe de Asturias*, de teniente de navío, insignia de Gravina, con el que participa en la batalla de Trafalgar. Interviene en el ataque y rendición de la escuadra francesa de Cádiz en 1808. En 1809, al mando de la corbeta *Sebastiana*, realiza operaciones en el Mediterráneo y un viaje redondo a Costa Firme. Ascende a capitán de fragata en 1811, y se le confiere el mando de la fragata *Prueba*, con la cual hace varios viajes a la América septentrional y a las Antillas. No acepta el mando de la fragata *Viva*, una de las tres adquiridas a los rusos. En 1822 toma el mando de la fragata *Perla* y, posteriormente, al ascender a capitán de navío en el mismo año, el del navío *San Pablo*. Comisario general del Cuerpo de Artillería entre 1823



Litografía dibujada por C. Legrand. ltd. por J. Domond.

y 1827, asciende a brigadier en 1825; vocal de la Junta Superior del Gobierno de la Armada en 1830; dos años después, ministro de Marina e interino de la Guerra; jefe de escuadra en 1833. Procurador del Reino en las legislatura de 1834 y 1835; de nuevo ministro de Marina en 1837. Teniente general en 1839. Comandante general de la escuadra y apostadero de La Habana entre 1842 y 1846, senador vitalicio, vicepresidente de la Junta Directiva y Consultiva de la Armada en 1847 y posterior director. Asciende a capitán general en 1852. Muere en Madrid en 1855.

Pequeño de estatura, marcial y de firme continente, de tez morena, con negros ojos de expresiva mirada, y robusta y prepotente voz, de primer arranque vigoroso e irresistible, pero generoso en demasía, una vez calmado el primer ímpetu. Severo en el

cumplimiento de un deber, franco y condescendiente amigo con los subordinados fuera de los actos de servicio. Oficial experimentado y general de eminente capacidad administrativa.

De pie, de poco más de medio cuerpo, ligero escorzo a su derecha. Viste uniforme de Gala de capitán general (Real Orden de 20 de diciembre de 1844) con charreteras (Real Orden de 3 de mayo de 1845); con bandas y placas de las Grandes Cruces de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III, de la Real Orden Americana de Isabel la Católica y de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo y Venera de la Soberana Orden Militar de San Juan de Jerusalén. Su mano derecha, enguantada, sostiene el bastón de mando y el otro guante, y la izquierda coge el sable. Con un fondo de mar, con un navío a su derecha.

El retrato ensalza su tez morena y sus ojos negros de expresiva y penetrante mirada.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



# NOTICIARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operaciones CHARLIE-SIERRA.**—La Fuerza de Infantería de Marina «Rama y Canela» (FIMAR XVII), de entidad S/G Táctico, ubicada en Trebinje, se encuentra integrada en la Agrupación española SPAGT XVII.

La SPAGT XVII será relevada por la SGAT XVIII el 26 de mayo, a la que se integrará la FIMAR XVIII, también de Infantería de Marina, que relevará a la FIMAR XVII.

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR (26 de octubre-finalización).**—La TF ENDEAVOUR (SNFL), compuesta por las fragatas *Granatiere* (IT), *Norfolk* (UK), *Vasco de Gama* (PO), *Luetjens* (GE), *Olfer Fischer* (DA), *Narvik* (NO), *Samuel B. Roberts* (US), *Canarias* (SP), el AOP *Amsterdam* (NL) y el submarino *Uthaug* (NO), se encuentra en aguas del Mediterráneo oriental en apoyo de la operación LIBERTAD DURADERA. Se les ha asignado a los buques áreas de patrulla y puertos de descanso en los que se irán relevando. Esta agrupación (SNFL) relevó a la SNFM el 14 de abril,



*Amsterdam*, entrando en el puerto de Málaga.  
(Foto: R. París González).

en la que estaba integrada la fragata *Baleares*, que llegó a su base de Rota el 21 de abril después de una escala en Cartagena (19-20 de abril). Por su parte la *Canarias* salió de Nápoles el 17 de abril para realizar una patrulla del 22 al 30 de dicho mes y una escala en Aksaz (Turquía) del 3 al 7 de mayo.

**Operación LIBERTAD DURADERA (15 de marzo-31 de mayo).**—El buque de aprovisionamiento de combate *Patiño* y las fragatas *Numancia* y *Santa María* están operando en el cuerno de África (HOA) y norte del mar Arábigo (NAS) para mostrar la





Fragata griega *Limnos*. (Foto: F. Illescas Pérez).

solidaridad española con los Estados Unidos en la lucha contra el terrorismo.

Ambas fragatas, incorporadas a la TF 150, alternan patrullas en la zona del golfo de Aden (GOA) con escalas en puertos para descanso de las dotaciones. Por su parte, el *Patiño*, incorporado a la TF 53, presta apoyo en las zonas GOA y NAS.

### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORMED.**—La agrupación está formada por las fragatas *Limnos* (GR), *Taylor* (US), *Grecale* (IT), *Gokceada* (TU), *Moelders* (GE), *Sheffield* (UK), *Perseo* (IT) y *Andalucía* (SP), que relevó a la *Baleares* el día 26 de abril en Cartagena, puerto en el que realizó una escala la agrupación del 19 de abril al 1 de mayo.

**MCMFORSOUTH.**—La agrupación compuesta por los cazaminas *S. Mehmetpasa* (TU) (CTG), *Numana* (IT), *Enez* (TU), *Eyniki* (GR), *Turia* (SP) y *Weiden* (GE), después de una escala en Barcelona, del 21 al 25 de marzo, participaron en La Spezia en una reunión para detallar los ejercicios que se

efectuaron del 8 al 12 de abril con unidades y mandos de la Marina italiana. Después de una escala en La Spezia, del 12 al 16 de abril, se dirigieron a Palma de Mallorca, donde atracaron el día 20 de abril para salir al día siguiente y participar en el ejercicio MINEX, del 22 al 25 de abril. Al finalizar se dirigieron a Cartagena, donde hicieron escala del 27 de abril al 7 de mayo.

### Ejercicios

**CONTEX/PHIBEX (16-26 de abril).**—Ejercicio portugués tipo INVITEX que se desarrolló en la costa oeste de Portugal para incrementar el nivel de adiestramiento de diversos aspectos de la guerra naval. Participaron las fragatas *Cataluña* y *Extremadura*, el AOR *Marqués de la Ensenada* y el submarino *Tramontana*.

Los buques participantes hicieron una escala en Lisboa del 12 al 16 de abril para efectuar presencia naval y asistir a reunión preoperativa. Después de participar en el ejercicio, del 16 al 26 de abril, los buques emprendieron el regreso a sus bases.

**Ejercicio ANFIBEX-01 (11-18 de abril).**—Ejercicio anfibio avanzado para adiestramiento de unidades del grupo Delta. Participaron *Galicia, Castilla, Hernán Cortés, Pizarro, Infanta Elena, Cazadora*, la BRIMAR del TEAR, el Grupo Naval de Playa y la UEBC. Colaboraron el submarino *Marsopa*, patrulleros de la Zona Marítima del Estrecho, aeronaves de la FLOAN, el MACTAE, NEWMAN y aviones del Ejército del Aire.

El ejercicio se llevó a cabo en aguas del golfo de Cádiz, Estrecho, mar de Alborán, y en una de las fases un grupo de los buques participantes hizo presencia naval en Málaga, y otros en Melilla.



*Hernán Cortés* con el pontón de estribor listo para ser izado. (Foto: I. Carvajal).

**MINEX-02 (20-27 de abril).**—Ejercicio tipo INVITEX programado por AJEMA que se desarrolló en aguas de las islas Baleares con la participación de la MCMFORSOUTH, y unidades de MCM de Francia, Italia y Estados Unidos. El ejercicio fue de adiestramiento general y específico de guerra de minas para incrementar el nivel de adiestramiento, así como la cooperación internacional con unidades MCM/MINADORAS de marinas aliadas.

Por parte de la Armada participaron el *Sella, Tambre, Diana, Segura, Genil, Ebro, Sil y Odiel*. Como unidad minadora colaboró el submarino *Delfín*, y como unidades para operaciones de minado y recogida/transporte de minas, los patrulleros *Mar Caribe* y

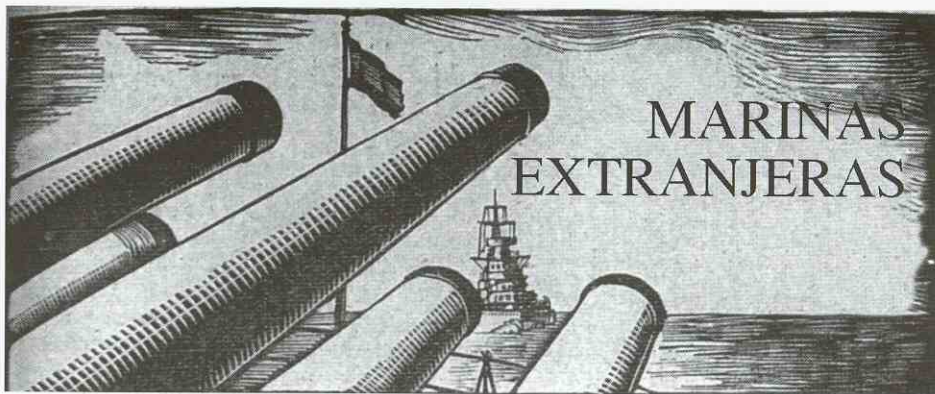
*Anaga*, y como apoyo FLOTEX 1AB-212. Por parte de otras naciones participan: *Croix de Sud, Lyre y Pluton* (FR), *Milazzo* y *Spabri* (IT), y las unidades de la MCMFORSOUTH.

### Comisiones y vigilancia marítima

**Campaña NEAFC: (1 de abril-5 de mayo).**—El patrullero *Arnomendi* efectuó una campaña en la zona de regulación de la Comisión Pesquera del Atlántico Noroeste (NEAFC), actuando como buque de inspección, asignado por la parte contratante de la Unión Europea, dentro del esquema internacional de inspección mutua de la citada comisión. Durante el transcurso de la campaña efectuó vigilancia e inspección de pesqueros abanderados en España, otros países de la Unión Europea y otras partes contratantes del convenio NEAFC, en el marco de las medidas de control y conservación de dicha organización/comisión, y dentro de su zona de regularización. Llevó a bordo inspectores de la Secretaría General de Pesca y de la Comisión Europea.

Del 17 al 19 de abril realizó una escala en Reykiavik para relevo de inspectores, apoyo logístico y descanso de la dotación. El día 19 se reincorporó a las actividades NEAFC, abandonando posteriormente la zona para desembarcar a los inspectores en Las Palmas el 5 de mayo.

**Campaña pesquera región cantábrica noroeste (16 de abril-10 de mayo).**—El patrullero *Chilreu* realizó vigilancia de pesca, inspección y apoyo pesquero en caladero nacional en las regiones pesqueras cantábrica y noroeste para cumplimentar el acuerdo del Plan Parcial. Las prioridades de control en las regiones fueron: redes fijas caladas antirreglamentariamente durante los fines de semana; actividad pesquera no autorizada de buques extranjeros en el mar territorial español; malla mínima de 55 m para artes de arrastre; zonas de veda de arrastre: artes de arrastre aparejados con tren de bolos, o similares, no autorizados; comprobación del funcionamiento de las «cajas azules» en coordinación con el Centro de Seguimiento de Pesca.



### Australia

**Nuevo cazaminas.**—Con la botadura del *Yarra*, inicialmente prevista para septiembre de 2001 pero realizada el 19 de enero de este año, ha finalizado el programa de renovación de buques de MCM de la Marina australiana, habiéndose construido seis cazaminas de la clase *Gaeta*, de diseño italiano: *Huon*, *Hawkesbury*, *Norman*, *Gascoyne*, *Diamantina* y *Yarra*. Algunos días más tarde, el 30 de

enero, la quinta unidad de la serie, *Diamantina*, entraba en servicio. El *Yarra* a su vez deberá ser entregado en el mes de octubre. Los cazaminas italianos de las clases *Lerici* y *Gaeta* han tenido un gran éxito de exportación, ya que han sido adoptados por las marinas italiana, malaya, nigeriana, norteamericana, tailandesa y australiana.

J. M. T. R.



Cazaminas *Gaeta*.

## Canadá

**El Senado canadiense recomienda un aumento del presupuesto de defensa de dicha nación.**—El Comité permanente de asuntos de defensa y seguridad del Senado canadiense ha recomendado un aumento inmediato del presupuesto de defensa de dicha nación en 4.000 millones de dólares canadienses (2.865 millones de euros) adicionales.

El presidente de dicho Comité declaró que los senadores que lo forman consideran que la seguridad de Canadá, de sus instituciones y de sus valores está en riesgo por no disponer de las capacidades militares para la disuasión y la defensa contra las amenazas militares y terroristas.

El Comité cree que el estado actual de las Fuerzas Armadas canadienses justifica que el aumento del presupuesto, que actualmente es de 11.500 millones de dólares canadienses (8.237 millones de euros), deba realizarse de inmediato. Durante los últimos años, los bajos presupuestos, así como la presión operativa en aumento, han provocado una disminución del grado de adiestramiento del personal militar que afecta a la capacidad para mantener el actual ritmo de operaciones en el exterior. Las Fuerzas Armadas de Canadá, que han sufrido una reducción considerable, se encuentran hoy día muy por debajo de sus necesidades de personal con la adecuada experiencia.

Otra de las conclusiones del comité es que para poder sostener el nivel de operaciones de los últimos años es necesario un aumento de personal hasta alcanzar al menos un número de 75.000 militares en activo. Actualmente las Fuerzas Armadas cuentan con 57.000 militares, cuando en 1991 su número era de 87.000.

Los senadores canadienses también han hecho referencia a la necesidad de mejorar la seguridad de los puertos y aeropuertos de la nación, así como de incrementar la capacidad de los medios de obtención de inteligencia.

L. D.-B.



## El Salvador

**Renovación de la Marina.**—Ante la precariedad de medios de la Marina salvadoreña, la Marina de los Estados Unidos le cedió el pasado año un patrullero clase *Punta* y cuatro lanchas *Type 44* de salvamento. A su vez, Taiwan le cedió otro patrullero, y con cargo al presupuesto de defensa se adquirieron 10 lanchas aptas para la navegación en aguas pantanosas. Para el presente año, los Estados Unidos se han comprometido a entregar dos patrulleros más clase *Punta*, así como cuatro *Type 44* adicionales.

Los patrulleros de la clase *Punta* proceden del USS Coast Guard, desplazan 69 t y pueden dar 33 nudos, con una autonomía de 1.500 millas a velocidad económica. Las lanchas *Type 44* desplazan 18 t y están especialmente preparadas para las operaciones SAR costeras.

## Estados Unidos

**Reemplazo del misil Penguin.**—El Mando de Sistemas Aeronavales (NAVAIR), ha solicitado información a la industria militar sobre la posibilidad de proporcionar misiles *stand-off* aire-superficie capaces de ser lanzados desde los helicópteros *MH-60* para la posible adquisición de 300 misiles de este tipo en el año fiscal de 2004. Este nuevo misil reemplazaría al actualmente utilizado *Konsberg Penguin*.

El arma sería lanzada desde una distancia determinada, suficiente para permanecer por fuera del alcance de las defensas de punto del buque al que se ataca, con el helicóptero volando a baja cota y a una velocidad comprendida entre 60 y 80 nudos, o superior. Los blancos a batir serían buques de tamaño mediano o pequeño, tales como fragatas, corbetas, patrulleros, cazaminas etc., debiendo poder lanzar de día o de noche contra blancos navegando a velocidades de hasta 40 nudos.

**Adquisición de aviones.**—En el año fiscal de 2002, la Marina norteamericana planea adquirir 83 aviones, siete menos que en el año anterior, y muchos menos que su

objetivo de fuerza, que estima en 180 el número de aviones necesarios adquirir anualmente para rejuvenecer una flota aérea que ronda los 18 años de edad media.

Un total de 42 aviones serán dados de baja este año, incluyendo 24 F-14 *Tomcats* y 12 S-3 *Viking*, quedándole un número total de 2.438 aviones en servicio. La compra de aviones nuevos incluye 44 F/A-18 E *Super Hornet*, 15 helicópteros *MH-60*, 11 aviones para la Infantería de Marina V-22 *Osprey*, ocho aviones de adiestramiento T-45 TS *Goshawk* y cinco de EW E-2C *Hawkeye*.

## Francia

**Nuevo misil de crucero.**—El ministro de Defensa francés, Alain Richard, firmó el pasado 28 de febrero un acuerdo de adquisición por parte de Francia del misil de crucero *Scalp*, proporcionando así a la Marina francesa una nueva capacidad ofensiva a distancia de sus plataformas navales. El misil equipará las nuevas fragatas multimisión a partir del año 2011, así como los nuevos submarinos nucleares de ataque de la clase *Barracuda* a partir del año 2015.

**Ataques a objetivos de Al Qaeda.**—Aviones *Super Etendard* del portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*, así como aviones *Mirage 2000* estacionados en Manás, Kirguizistán, han participado en ataques contra diferentes objetivos de la red Al Qaeda, ubicados en la región de Gardez, el pasado 4 de marzo. Estas misiones de apoyo aéreo a las operaciones terrestres se iniciaron en el mes de diciembre de 2001 por parte de los 16 aviones *Super Etendard* embarcados en el *Charles de Gaulle*, que han operado conjuntamente con aviones de la coalición liderada por los Estados Unidos.

**Vuelo histórico.**—El 14 de febrero, dos aviones *Rafale Marine*, provenientes de Istres, en las Bocas del Ródano, tomaban directamente en la cubierta de vuelo del portaaviones *Charles de Gaulle*, que navegaba por el mar de Arabia. Los dos aviones habían despegado de Istres a las 0500 horas para posteriormente hacer un *rendez-vous* con un avión *C135-FR* del Ejército del Aire francés para reaprovisionarse antes de abandonar el suelo europeo. A las 1210 horas tomaba el primero de los dos aviones en el *Charles de Gaulle*, que se encontraba navegando al sur



Portaaviones nuclear francés *Charles de Gaulle*.

de Pakistán. La pareja de *Rafale* había invertido en el vuelo un total de 7 horas 10 minutos en recorrer las 3.330 millas náuticas de distancia, y su consumo de combustible se elevaba a 24.800 litros, transferidos en cuatro aprovisionamientos del C135-FR.

**La mitad de la flota francesa en el Índico.**—Unos 30 buques de guerra, entre ellos el portaaviones nuclear *Charles de Gaulle* y el submarino nuclear de ataque *Rubis*, se encontraban el mes de marzo operando en el Índico dentro del concepto de la operación ENDURING FREEDOM. Esta presencia francesa abarcaba desde el golfo de Bengala, con la corbeta *Commandant Ducing*, hasta el sur con la fragata *Nivose*, próxima a la Antártica. A su vez, el buque anfíbio tipo TCD, el *Siroco*, recorría la costa africana oriental rumbo hacia Tanzania para participar en un ejercicio internacional. Y así hasta una treintena de buques, en su mayoría escoltas. Su base de aprovisionamiento es el puerto de Djibouti, donde la Marina francesa cuenta con una estación naval con una unidad de operaciones especiales que se encarga de su seguridad y de la de los buques en ella estacionados. Además de los buques asignados al almirante de la TF 473, contralmirante François Cluzel, que realiza la misión HERACLES, en apoyo de la ENDURING FREEDOM, hay otro almirante, denominado ALINDIEN, el contralmirante Laurent Merer, que embarcado a bordo del buque de aprovisionamiento y mando *Var*, asegura una presencia constante de Francia en esta área, donde tiene importantes intereses estratégicos y económicos.

## Holanda

**Construcción de dos buques hidrográficos.**—La Marina holandesa recibirá dos nuevos buques hidrográficos valorados en 51,2 millones de euros. Ambos buques recibirán los nombres de *Snellius* y *Luymes*. Los dos serán construidos en los astilleros de Royal Schelde, en Flushing, al formar parte del grupo Damen Shipyards.

Los cascos para estos buques de 1.850 t serán subcontratados a los astilleros de Gala-

to, en Rumanía, subsidiarios de Damen, medida que reducirá considerablemente el costo de ambos navíos, que tendrán una eslora de 75 m. La Marina holandesa está pensando en formar tres dotaciones de 12 personas de forma que los dos hidrográficos puedan estar en la mar el máximo de tiempo que permita su mantenimiento. Las dotaciones estarán complementadas por el personal hidrográfico necesario.

Tanto el *Snellius* como el *Luymes* tendrán una serie de misiones secundarias, además de las puramente científicas, tales como el apoyo con ocasión de catástrofes naturales, vigilancia y control del tráfico costero. Cuando ambos buques entren en servicio reemplazarán a los *Tydemán* y *Byuses*.

## Japón

**Reemplazo de los aviones P-3.**—Japón ha decidido iniciar el desarrollo de un avión de patrulla marítima o MPA con el que reemplazar los 110 *Orion* P-3 actualmente en servicio en la Fuerza Marítima de Defensa. Kawasaki Heavy Industries fue seleccionada como contratista principal para este programa, denominado P-X, que llevaría implícito el diseño y desarrollo en paralelo de un avión de transporte denominado C-X.

Paralelamente la Marina norteamericana tiene establecido también un programa de adquisición para reemplazar sus 230 *P-3* y *EP-3*, conocido como MMA (*Multimission Maritime Aircraft*).

Ambas Marinas han puesto en marcha un esfuerzo en común aproximando requisitos de mando y control, comunicaciones, inteligencia, vigilancia y reconocimiento así como la aviónica, con objeto de llevar a cabo un desarrollo conjunto que permita abaratar costos e interoperar en el futuro.

## México

**Nuevos nombres para los buques.**—La Marina mexicana ha procedido recientemente a una reenumeración de las numerales de sus buques y ha atribuido a una serie de ellos nuevos nombres, generalmente los que porta-

## NOTICIARIO

ban inicialmente al ser adquiridos. Así, el destructor *Ilhuicamina* se ha convertido en *Quetzalcoatl*; el buque taller *Río Grijalva*, en *Vicente Guerrero*. El buque de desembarco tipo LST, *Río Papaloapan*, en *Manzanillo*. Los transportes *Río Usumacinta* y *Río Coatzacoalcos*, en *Huasteco* y *Zapoteco*, mientras que el *Sonora* (ex LST USS *Newport* adquirido en 2001) se ha convertido en *Río Papaloapan*, por no citar más las unidades importantes. Los 31 patrulleros de la clase *Azteca* han recuperado sus nombres originales, mientras que las 40 lanchas rápidas del tipo *Stridsbat 90* de diseño sueco han recibido nombres de constelaciones y estrellas.

### Polonia

**Nuevo buque multipropósito.**—La última unidad de una serie de 19 buques nodrizas, encargada por la Unión Soviética a los astilleros polacos de Danzig, el SR-253, fue entregado a medio construir a la Marina polaca a raíz del colapso de la URSS.

Como parte de su contribución a la OTAN, la Marina polaca ha configurado esta unidad como un buque auxiliar multipropósito, rebautizado como *Contralmirante Czernicki*. Los trabajos comenzaron en el astillero en agosto de 2000, finalizando a finales de 2001. El *Czernicki*, de 2.390 t y 80 m de eslora, puede ser utilizado como buque AGI (*Auxiliary Gathering Intelligence*), gracias a su sistema modular de interceptación ubicado en un container de 20 pies instalado en la cubierta de vuelo; como buque de transporte para 140 soldados con todo su equipo y 150 t de vehículos u otro material, o como buque nodriza de patrulleros o dragaminas. Durante las obras sufridas, se le instaló una proa de bulbo, dos montajes antiaéreos de 23 mm y un sistema de defensa de punto con dos lanzadores cuádruples.

### Reino Unido

**Entra en servicio la última fragata Tipo 23.**—La última fragata de la clase *Duke*, la HMS *St. Albans*, entró en servicio el pasado mes de marzo, después de haber finaliza-



HMS *Montrose*, Tipo 23.  
(Foto: GEC Marconi Naval Systems).

do su construcción en octubre de 2001. La primera fragata del Tipo 23, la *Norfolk*, entró en servicio en junio de 1990, hace más de una década, ya que esta serie tuvo que solucionar una serie de problemas con el sistema de combate y sus armas. Los 16 buques que constituyen la serie están propulsados por un único sistema combinado diesel eléctrico y turbina de gas (CODLAG), que emplea la energía producida por los cuatro alternadores de 5.200 kW. para mover los dos motores eléctricos de 2.000 CV que proporcionan una velocidad de crucero de 15 nudos. Las dos turbinas de gas Rolls Royce añaden la potencia suficiente para alcanzar 30 nudos de velocidad máxima. Estas fragatas llevan 32 misiles SAM Sea Wolf y ocho Harpoon antibuque, su único cañón de 114 mm es multipropósito.

Además de estas 16 fragatas, la Marina británica cuenta actualmente con cinco fragatas mayores, pero más antiguas, del Tipo 22, y 11 destructores del Tipo 42.

J. M. T. R.

**La Marina británica dará de baja sus aviones Sea Harrier casi una década antes de lo previsto.**—El ministro de Defensa británico anunció el pasado 28 de febrero que los aviones *Sea Harrier* FA-2 de la Marina británica comenzarán a ser dados de baja durante el año 2004, siendo las últimas unidades retiradas definitivamente durante el 2006. Esta decisión supone un adelanto de casi una década respecto a los planes iniciales, ya que la Marina británica tenía previsto dar de baja el *Sea Harrier* entre 2012 y 2015.

Desde finales de los años 80 un total de 35 *Sea Harrier* FRS-1 habían sido modernizados, siendo transformados en la versión FA-2, que comenzó a entrar en servicio en 1993. Además se habían adquirido otros 18 FA-2 de nueva construcción, el último de ellos en 1999. Esta versión está equipada con el radar multifunción que le ha proporcionado una notable capacidad de combate más allá del alcance visual.

La baja del *Sea Harrier* dejará a la Marina británica sin aviones capaces de garantizar la defensa aérea hasta la entrada en servicio del JSF. La Joint Force 2000, que está formada por los *Sea Harrier* de la Marina y los

*Harrier* GR-7 de la RAF, quedará constituida solamente por unidades de este último modelo a partir del año 2006. Se prevé además transformarlos en la versión GR-9 para garantizar una capacidad ofensiva adecuada durante los próximos años.

Parece ser que la RAF dará de baja uno de sus tres escuadrones operativos de *Harrier*, mientras que los dos escuadrones de la Marina serán dotados con el GR-9. El escuadrón de instrucción de la Marina desaparecerá, con lo que quedará únicamente el de la RAF para la conversión operativa de los pilotos de ambos ejércitos.

Lo que todavía no se ha determinado es cómo afectará esta reducción a la futura adquisición del avión JSF, del que inicialmente se pensaba adquirir 150 unidades.

L. D.-B.

### Timor Oriental

**Creación de su Marina de guerra.**—Timor Oriental, que accedió a su independencia en 1999, dispone desde el 12 de enero



Aviones *Sea Harrier* FA-2 a bordo del portaaviones *Illustrious*. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).



de 2002 de su propia marina de guerra, constituida por dos patrulleros de la clase *Albatros*, cedidos por la Marina portuguesa. Estos pequeños barcos, de 43 t de desplazamiento y 23,6 m de eslora, fueron construidos entre 1974 y 1976 en el arsenal de Alfeite, cerca de Lisboa. Su propulsión está asegurada por sus dos diesel Cummins, que le proporcionan 1.100 CV y 20 nudos de velocidad máxima. Su armamento consiste solamente en un montaje de 20 mm y dos ametralladoras de 12,7 mm. Su dotación la componen ocho hombres, y han sido rebautizados con los nombres de *Oecusse* y *Atauro*.

### Turquía

**Aviones de patrulla marítima CASA CN-235.**—El Gobierno turco pretende cerrar antes de junio de este año el contrato con la compañía francesa Thales, contrato que le fue adjudicado recientemente en competición con EADS-CASA, para la compra e integración de equipos y sistemas en nueve aviones CN-235, con el objeto de convertirlos en aviones de patrulla marítima o MPA. El contrato incluye la opción de compra de 10 plataformas adicionales con sus correspondientes sistemas integrados. Éste es el primer contrato con una compañía francesa desde enero de 2001, fecha en que Ankara anunció un boicot contra todas las compañías francesas de defensa a raíz de una serie de declaraciones del Gobierno francés sobre los derechos humanos en Turquía. Los primeros aviones de patrulla marítima estarían disponibles dentro de 42 meses, a partir de la firma del contrato.

### Venezuela

**Adquisición de aviones S-3B Viking.**—En un intento de contar de nuevo con aviones de ala fija para la lucha antisubmarina, la Marina venezolana expresó a la norteamericana su deseo de adquirir nueve aviones ASW S-3B *Viking*. Desde la baja en el servicio de los veteranos *Grumman S-2E Tracker*,

a mediados de los 80, la aviación naval venezolana no cuenta con aviones ASW, por lo que las patrullas marítimas son llevadas a cabo por helicópteros AB-212 ASW y los aviones C-212 Aviocar de CASA. Los primeros muy limitados por su radio de acción y los segundos por sus equipos y sensores, ideados para detectar blancos de superficie no submarinos.

### Nuevo buque de aprovisionamiento.

La Marina venezolana recibió en el puerto surcoreano de Ulsan al buque de aprovisionamiento *Ciudad de Bolívar*, encargado a los astilleros Hyundai en 1998. El buque desplaza 9.750 t a plena carga, y puede suministrar hasta 4.400 t de combustible, 500 de agua potable y 150 de munición. Cuenta con dos estaciones de aprovisionamiento en la mar en cada banda y un hangar en la cubierta de vuelo para un helicóptero. Su dotación la componen 22 oficiales y 56 oficiales y marineros. El *Ciudad de Bolívar* ha sido asignado a la escuadrilla de buques anfibios y apoyo de la escuadra.

### Yemen

**Nuevo buque de desembarco.**—Después de haber adquirido en junio del pasado año tres buques de desembarco polacos del Tipo *NS-717*, los *Saba*, *Abdul Khorí* y *Himyer*, la Marina yemení va a recibir un nuevo buque de desembarco, igualmente polaco, del Tipo *NS-722*, que constituye la versión más elaborada del bien conocido tipo *Polnocny*, del que se han construido numerosas unidades a lo largo de los años 70 y 80. El buque en cuestión se trata del *Bilquis*, que será utilizado no sólo como buque anfibio, sino también como buque escuela en relevo de un viejo buque de desembarco de la clase soviética *Ropucha*, que será retirado del servicio activo. El *Bilquis* desplaza 1.381 t a plena carga y tiene una eslora de 88,6 m y una manga de 9,9, convirtiéndose así en la unidad más grande de la Marina de Yemen.

J. M. T. R.



### **Creación de la Medalla y la Placa al Mérito de la Marina Mercante**

El Consejo de Ministros ha aprobado recientemente la creación de la Medalla al Mérito de la Marina Mercante, con la que se distinguirá a las personalidades españolas o extranjeras que hayan destacado de forma relevante en el ámbito de la actividad marítima. Por su parte, la Placa premiará las actividades desarrolladas por organismos, instituciones, entidades y empresas nacionales o extranjeras por la realización continuada de actuaciones de especial contribución al desarrollo del sector marítimo.

Ambas distinciones tendrán exclusivamente carácter honorífico, sin que su concesión pueda generar derecho económico alguno, y se otorgarán por orden del Ministerio de Fomento, departamento que cuenta ya con diversas condecoraciones, como la Medalla y la Placa al Mérito de Transporte Terrestre.

### **Comienza la privatización de la Trasmediterránea**

La Sociedad Estatal de Participaciones Estatales (SEPI) ha puesto a la venta participaciones del 95,24 por 100 en Trasmediterránea, debiendo realizarse su adquisición mediante una OPA sobre el 100 por 100 de las acciones.

Habida cuenta de que el 4,7 por 100 de Trasmediterránea está en manos privadas, el

comprador contará con un plazo máximo de seis meses desde la finalización de la OPA para promover la exclusión de la cotización en bolsa o mantenerla como compañía cotizada.

Las empresas o consorcios interesados han tenido hasta el 15 de abril pasado para presentar sus ofertas vinculantes al Banco Santander Central Hispano, quien será el encargado de la selección de candidatos. Posteriormente está prevista una valoración más exhaustiva de la compañía, tras la cual se comunicarán las ofertas vinculantes. La decisión final deberá anunciarse a mediados de julio.

La privatización de Trasmediterránea coincide en el tiempo con la de su homóloga italiana Tirrenia, por lo que ya han mostrado interés posibles compradores internacionales.

### **Contenemar ofrece un servicio directo entre Bilbao y Casablanca**

La naviera Contenemar ha inaugurado una nueva línea que cada diez días cubre los tráficos entre los puertos de Bilbao y Casablanca. Con este nuevo servicio, que hace escala en Vigo y Lisboa, la compañía pretende complementar el que mantiene desde Gijón con las islas Canarias, incorporando escalas en algunas islas menores, como Lanzarote o Fuerteventura. Asimismo la naviera prevé captar nuevos tráficos desde Portugal.

El buque portacontenedores *Hilde del Mar* será el encargado de cubrir este nuevo servicio. Así, mientras el *Julia del Mar* y el *Gracia del Mar*, buques que cubren el trayecto Gijón-Bilbao-Las Palmas-Tenerife, quedarán liberados de arribar en Casablanca, el *Hilde del Mar* cubrirá el trayecto entre Bilbao y el puerto marroquí.

De esta forma el servicio que mantiene desde hace años Contenemar desde el Cantábrico con las islas Canarias acortará el tiempo de tránsito de esta escala.

### Hacienda impulsa los transportes marítimos con la tasa de tonelaje

La Secretaría de Estado de Hacienda autorizó, con carácter de última hora —en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos del Estado de 2002—, la implantación en España de la llamada *tonnage tax* o tasa por tonelaje, claramente demandada por el sector naviero. Tal fórmula de fijación de la base imponible del impuesto de las sociedades de las navieras les abre una opción más adaptada y objetiva por tributar por cada uno de sus barcos, les descuenta los tiempos no operativos y les libera de los beneficios por la transmisión del buque.

Los operadores españoles han recibido positivamente la noticia y creen que armonizará la competencia del sector, permitiéndole fijar modularmente su base imponible sobre el tonelaje neto diario de los barcos.

La Secretaría de Estado de Hacienda también ha decidido ampliar hasta 90,15 millones de euros (15.000 millones de pesetas) el presupuesto del aval público para la renovación de la Flota, en el mismo cuerpo legal de acompañamiento de los PGE 2002.

Las principales industrias del sector, Contenemar, Balearia, Suardíaz, Marítima Aludía y Odíel, figuran en primera línea de solicitantes, si bien es cierto que el sector reclama «una perfección de este mecanismo», sin por ello negar ni su eficacia ni su oportunidad.

J. C. P.

### Cambio de pronombre

La Lista Lloyd ha decidido pasar a referirse a los buques con el pronombre inglés neutro *it* en lugar del femenino *she* con el que los designaban hasta ahora.

¿Por qué en inglés se usaba el *she* para referirse a los buques? Según el Centro Histórico Naval de los Estados Unidos ha sido siempre costumbre personificar ciertos objetos inanimados y atribuirles características de las criaturas vivientes. Algunos se tratan como masculinos, el sol o el viento, y otros como femeninos, en particular aquellas cosas que son más queridas por nosotros.

La tierra, refiriéndose a ella como la «madre tierra», puede así considerarse como el parentesco maternal de cualquier tipo de vida. En este sentido, también los antiguos navegantes ingleses comenzaron a referirse a los buques en género femenino quizá por la íntima dependencia que significaba para su vida y forma de trabajo.

También en el idioma inglés los buques tienen *sister ships*, y la tradición de referirse a los buques de vela en género femenino ya era habitual en la antigua Grecia.

En definitiva, quizá la decisión de la Lista Lloyd sea pronto reconsiderada para no acabar con esta tradición.

### Sistema de localización de naufragos

Las empresas Grupo Page, Servicel, Arteixo Telecom y Global Díez han creado la nueva empresa Shut Nave dedicada a tecnología de la información y seguridad aplicada al sector marítimo.

Entre los proyectos está el de un sistema localizador de naufragos, que combinará tecnología GSM y GPS: el sistema se integrará en un chaleco salvavidas con el que se pretende conocer el momento de la caída al agua y la posición del naufrago. Uno de los detalles importantes, aparte del sistema en sí, es que el diseño del chaleco, en forma y tamaño, sea compatible con el trabajo a bordo del potencial usuario, sobre todo para su posible uso por las tripulaciones de los buques pesqueros.

A. P. P.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Propuesta del Plan I + D para el sector naval

Las asociaciones Anave, Uninave y Aedimar han presentado recientemente a la ministra de Ciencia y Tecnología una propuesta de Plan Nacional de I + D para el sector naval en sentido amplio (astilleros, industria auxiliar, transporte marítimo *off-shore*, pesca y recursos marinos).

Contiene fundamentalmente una relación de materias prioritarias para actividades de investigación, desarrollo e innovación, que puedan ser objeto de ayudas o créditos a largo plazo sin interés.

### La construcción naval recibirá primas por valor de 107 millones de euros

El Consejo de Ministros ha aprobado el gasto plurianual destinado a dotar las primas a la construcción naval, que asciende a casi 107 millones de euros, según la reseña oficial. Esas primas, que están reguladas en el Real Decreto de 11 de marzo de 1994, son subvenciones que se conceden a los astilleros por la construcción y remodelación de buques.

Fuentes del Ministerio de Ciencia y Tecnología explicaron que las primas han tenido que pasar por el Consejo de Ministros

porque en cuantía supera los 12 millones de euros. La Comisión Europea propuso el pasado año un mecanismo temporal de ayudas a los astilleros europeos para hacer frente a la competencia de Corea del Sur. Estas ayudas, pendientes de ratificación, beneficiarían sólo a algunos tipos de buques, como los portacontenedores o los destinados al transporte de productos químicos y petrolíferos.

### Astilleros Andaluces construirá diez pesqueros para Algeciras

La empresa Astilleros Andaluces, S. L., de Sanlúcar de Barrameda, ultima el encargo para la construcción de diez unidades pesqueras para la Cofradía de Pescadores de Algeciras, entidad acogida al Plan de Desarrollo Pesquero de la Diputación de Cádiz a través del Foro Marítimo e Industrial del Sur (FOROSUR).

Este plan pretende favorecer la actividad pesquera en las mejores condiciones de seguridad y fue impulsado tras la pérdida del pesquero *Blanca de Prieto*, en el que pereció toda la tripulación.

La Diputación Provincial de Cádiz, promotora del plan, ha destinado 24.040 euros —unos cuatro millones de pesetas— para la investigación de los nuevos prototipos,

y aportará 12.020,24 euros —dos millones de pesetas— para cada una de las embarcaciones que adquieran las cofradías de pescadores.

Los prototipos de las embarcaciones cuentan con 12, 9 y 7,5 metros de eslora, concebidos para las flotas de bajura de la provincia gaditana, y en su diseño cuentan con las medidas de seguridad más solventes.

J. C. P.

### Actividades en los astilleros Barreras

El astillero vigués Hijos de J. Barreras ha cerrado una nueva operación para la construcción de seis buques destinados a la naviera Flota Suardíaz.

Los buques serán similares a los transportes de coches *La Surprise* y *L'Audace*, construidos en 2000 y 1999 por Barreras para la misma naviera.

Sus características principales son: 141,2 m de eslora, 21 m de manga, 6 m de calado, 15.200 t de desplazamiento. Su capacidad es de 1.253 automóviles, o 110 *trailers* y 231 automóviles. Se emplearán fundamentalmente en la línea Vigo-Saint Nazaire para el transporte de los coches fabricados por el grupo PSA Peugeot Citroën de Vigo.

Dos de los buques ya están en ejecución en las gradas del astillero y se prevé su entrega a finales del presente año. La inversión total en la operación por Flota Suardíaz es de 200,4 millones de euros (33.343,7 millones de pesetas).

Barreras finalizó el año 2001 con una facturación de 170 millones de euros (28.285,6 millones de pesetas), cifra que prevé mantener durante el año 2002. Además, tiene cerrada su cartera de pedidos hasta la primavera de 2004.

Entre los buques de su cartera se encuentra la construcción de un ro-pax (buque de carga rodada, contenedores y pasaje) para Transportes Marítimos de Alcedia.

La Naviera Armas tiene también un ferry en construcción en las instalaciones que Barreras mantiene alquiladas en Viana do Castelo (Portugal), y será remolcado a Vigo para su finalización y entrega.

Además, el astillero tiene previsto modernizar el atunero *Albacán* de la compañía Albacora. Por otra parte, mantiene también el proyecto de construcción de una planta desalinizadora flotante y de un buque de transporte de gas licuado, con capacidad para 8.000 m<sup>3</sup>, para la Naviera Odier, que será cedido a Repsol-YPG y explotado por la naviera Globalgás.

A. P. P.



Astillero Barreras (Vigo).

# PUERTOS

## El puerto de Sevilla recibe el certificado de calidad

La Autoridad Portuaria de Sevilla acaba de conseguir el certificado de calidad ISO 9001/2000, que supone, según el presidente de la misma, «un valor añadido y diferencial, que será una vía de crecimiento y fidelización de los clientes en un futuro inmediato».

En un comunicado la Autoridad Portuaria subraya que este certificado «servirá para reforzar su papel de motor económico provincial y regional», sobre todo teniendo en cuenta las limitaciones en las infraestructuras de acceso que tiene el puerto de Sevilla.

## Nueva vía férrea en el puerto de Santander

El puerto de Santander ha inaugurado una tercera vía de ferrocarril destinada a la carga y descarga de automóviles nuevos. Dicha línea, con sus 570 metros de longitud, se añade a las dos existentes en el espigón central de Raos, y las autoridades portuarias esperan que permita manipular diariamente y en condiciones normales más de 1.200 unidades.

Más del 50 por 100 de los vehículos —en número, 234.000— manipulados por la terminal de Raos en el año 2001 utilizaron el medio ferroviario, por lo que la Autoridad Portuaria santanderina piensa que esta nueva vía férrea constituye una importante mejora en sus instalaciones.

## El puerto de Ceuta construirá una terminal para nuevos tráficos

La Autoridad Portuaria de Ceuta tiene proyectada una inversión de 24 millones de euros hasta el año 2005 en la mejora de infraestructuras, estando destinadas las actuaciones a paliar la escasez de suelo útil para las actividades logísticas de depósito, almacenamiento y distribución de mercancías.

Destaca la ampliación del puerto en la zona de Poniente para la construcción de una terminal de contenedores, lo que comporta un presupuesto de 15,03 millones de euros, en su primera fase, las obras consistirán en un relleno entre el dique-muelle de Poniente, del cañonero Dato y la playa Benítez.

El proyecto prevé obtener una superficie con atraque para barcos de 30.000 a 40.000 GT y con una explanada de 3.000 metros cuadrados para depósito, almacenamiento, grupaje y distribución de mercancías con orientación al trasbordo.

Además de la citada ampliación, el plan del puerto de Ceuta, también contempla la obra de acondicionamiento de viales, aparcamientos y accesos en la estación marítima. En primer lugar, esta actuación trata de conseguir la integración de la estación en el entorno urbano en el marco de las relaciones puerto-ciudad. En segundo lugar, quiere lograr la gestión automática del embarque de vehículos y pasajeros con ayuda de las nuevas tecnologías de la información.

## Se inicia la construcción de la estación marítima del puerto de Tarifa

El presidente de Puertos del Estado ha colocado la primera piedra de lo que será la futura estación marítima del puerto de Tarifa, y en la que se invertirán 1,8 millones de euros, parte de los cuales han sido solicitados de los fondos europeos *Interreg*. Esta obra podría suponer que el puerto de Tarifa recibiera la clasificación de frontera exterior de la Unión Europea.

La construcción de esta nueva estación naval es una vieja aspiración que favorecerá los tráficos con el norte de Marruecos y, en general, el desarrollo económico del municipio. Actualmente los desplazamientos de pasajeros con el norte de África se realizan principalmente por Algeciras, Málaga y Almería.

J. C. P.

### Los puertos canarios en los primeros lugares del mundo en el tráfico de cruceros

Durante el pasado Foro Internacional de Turismo Marítimo (SEATRADE) celebrado el pasado mes de marzo en Miami, se ha puesto de manifiesto que la crisis del pasado 11 de septiembre también afecta al tráfico de cruceros, principalmente en la zona del Caribe, lo que ha obligado a varias navieras a mirar hacia Europa como un medio eficaz de paliar en parte la crisis. Entre los puertos favoritos aparecen los de nuestro archipiélago, con la ventaja añadida de ser destino «todo tiempo» y no estar sometidos a los climas más peligrosos del norte y medio de Europa.

A lo largo de 2002 están previstas algo más de 800 escalas, situándose entre los diez primeros puertos del mundo en cruceros turísticos. Tanto el programa *Cruises in the Atlantic*, que agrupa a los puertos canarios y a Madeira, como su homólogo *Medcruise*, donde se incluyen los puertos peninsulares del Mediterráneo, demuestran año tras año que los puertos españoles son un destino fijo para los *tour* operadores internacionales con gran experiencia en el mercado de cruceros.

A. O. G.

### Construcción del puerto exterior de Ferrol

Durante la dinastía de los Austrias, Ferrol se convierte en base de apoyo temporal de la Armada, y con la llegada de los Borbones a la Corona de España se construye el arsenal y se consolida como base naval permanente.

Hasta bien entrado el siglo XIX, el puerto de Ferrol tuvo un carácter totalmente castrense. En 1910 se acomete la ampliación de la dársena el adelantamiento de los cantiles y el levantamiento de nuevas instalaciones.

A partir de 1984 se inicia la fase de la actual expansión para la obtención de mayores calados, más longitud de atraque y superficies de depósitos más extensas. En esta época se construye el nuevo muelle, que confiere un aspecto moderno al puerto y es la base para su desarrollo. La Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao inició en septiembre de 2001 un ambicioso proyecto con la primera fase de las obras de ampliación exterior del puerto de Ferrol en cabo Prioriño (puerto exterior). Con una inversión aproximada de 120 millones de euros, permitirá realizar una de las explanadas portuarias más grandes de la península Ibérica, y los muelles con los calados más profundos del arco atlántico. Dos garantías que, sumadas a una excelente ubicación geográfica, llevarán al puerto de Ferrol hacia los primeros puestos del tráfico marítimo antes del año 2010.



Construcción del puerto exterior de Ferrol. (Foto: A. Pintos Pintos).



## MARINA DE PESCA

### Bruselas quiere «reorientar» la política de ayudas a la pesca

La Comisión Europea proyecta «reorientar» las ayudas comunitarias para el sector pesquero aumentando las medidas sociales y reduciendo los apoyos a la modernización de los barcos. El ejecutivo de la Unión Europea prepara una propuesta de reforma de la Política Pesquera Común (PPC), con lo que pretende reforzar la protección de los recursos naturales y fijar un sistema de cuotas a largo plazo.

Bruselas tenía previsto inicialmente presentar formalmente esta propuesta el 17 de abril, pero a causa de su debate en el Colegio de Comisarios de la Unión Europea, podría aplazarse a semanas próximas.

En la nueva PPC, la comisión quiere «cambiar el enfoque» de las ayudas para el sector pesquero mediante una disminución de los apoyos para la modernización de los buques y un fomento de las medidas sociales, pero las fuentes apuntan «que es falso decir que la CE quiere reducir ayudas a los pescadores sin más». En el documento en que trabaja Bruselas sobre la PPC «no se van a

proponer recortes para especies concretas», sino que se trata de un texto político que permita posteriormente abordar una reducción de las capturas, extremo éste que corresponde a los científicos. Además, la Comisión Europea propondrá un sistema para fijar las cuotas pesqueras a largo plazo, en lugar del régimen actual, según el cual los Quince aprueban anualmente las capturas.

### La Unión Europea promocionará productos pesqueros

El Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM) destinará este año 10.217.205 euros (1.700 millones de pesetas), para la promoción de productos pesqueros cofinanciados con la Unión Europea y los sectores implicados, siendo la campaña de protección de los alevines la que se lleva el mayor presupuesto.

Además de la campaña de promoción del nuevo producto, mora-moro, especie de aguas profundas entre Canarias y las Azores y que cuenta también con un elevado presupuesto.





Pesqueros de Cambados (Foto: L. Díaz-Bedia).

el FROM iniciará igualmente una campaña para la promoción del atún, con un reforzamiento de la interprofesional de esta especie.

Otras actividades destinadas a la promoción de los productos pesqueros convergerán en la campaña dirigida a los productos de la agricultura, tanto marina como continental, así como la presentación de la interprofesional de la trucha y las campañas tradicionales de pescados azules, congelados y conservas.

### **La Unión Europea y Angola prorrogan tres meses más su acuerdo pesquero**

La Unión Europea y Angola ampliarán tres meses —hasta el 2 de agosto de 2002— el actual protocolo del acuerdo pesquero que permite faenar a unos cincuenta barcos españoles, según informan fuentes comunitarias. Los representantes de ambas partes decidieron la prórroga para que la flota comunitaria pueda seguir pescando mientras negocian un nuevo compromiso, ya que el presente, vigente desde mayo de 2000, concluía inicialmente el próximo 2 de mayo.

Los negociadores europeos y angoleños se reunirán en Luanda en junio próximo para celebrar una segunda ronda de conversaciones y renovar una vez más el Tratado de Pesca. El actual protocolo de ese acuerdo ha permitido faenar en estos dos últimos años a 43 navíos atuneros, 22 barcos dedicados a la pesca del camarón y dos barcos pelágicos, de buques de España, Francia, Portugal, Italia, Grecia e Irlanda.

### **Los conserveros piden que se proteja la sardina europea**

Representantes del sector transformador y conservero español y portugués se reunieron en Vigo para analizar la actual situación que vive el sector. Según la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Marisco (ANFACO), ambas delegaciones abordaron la situación respecto de la denominación de «sardina» y recordaron que si se amplía el término, los grandes «perjudicados» serían Portugal y España, porque se produciría un impacto socio-económico importante, ya que la calidad de la sardina disminuiría y el consumidor lo notaría.

J. C. P.

### **Nueva especie en el mercado**

Las numerosas campañas experimentales que están realizando los pesqueros españoles en diferentes aguas han servido para redescubrir la especie mora-moro, también conocida como merluza canaria, que está presente en el 90 por 100 de las aguas atlánticas exploradas.

Aprovechando la Feria Alimentaria, que tuvo lugar en Barcelona a primeros del mes de marzo, el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM) ha dado a conocer la «nueva» especie.

Su sabor está entre la merluza y el bacalao, tiene un alto valor nutritivo y es muy abundante en las aguas atlánticas de Canarias y Azores.

La campaña publicitaria, en la que el FROM tiene previsto invertir 300.000 euros

(49,9 millones de pesetas), destacará las cualidades gastronómicas y nutricionales de esta especie, que son similares a las de la merluza o bertorella. Está prevista su comercialización en piezas de peso aproximado 900 gramos y el precio estará en torno a los seis euros el kilo.

La abundancia de esta especie permitirá poner unos 1.000 kilos diarios en el mercado, y está prevista su descarga en los puertos de Azores, Madeira, Canarias y Vigo.

### Nuevo cambio de la política pesquera de Argentina

La política de pesca de Argentina está sufriendo oscilaciones, quizá debido a sus problemas financieros y a los continuos cambios de gobierno.

Dos meses después de la autorización para la pesca en toda la ZEE argentina, la flota congeladora, compuesta de 90 buques, de los que 60 pertenecen a empresas mixtas hispano-argentinas, ha sido otra vez relegada para pescar merluza al sur del paralelo de 48° S. Esta zona posee unos bancos de merluza de calidad inferior a los situados en la región norte: éstos son explotados por los buques fresqueros del mar de la Plata.

Además, el gobierno argentino ha impuesto una nueva tasa a la exportación, un 10 por 100 de la facturación, de determinadas materias, entre las que se incluye el pescado congelado, los crustáceos y moluscos. Esta tasa debe pagarse de forma previa al embarque de la mercancía, o de forma posterior en un plazo de tres días si se presenta un aval bancario, y su importe debe hacerse efectivo en dólares.

También, el problema de la nueva paridad peso-dólar se ha trasladado a las compañías pesqueras, cuyos trabajadores han solicitado un aumento de sueldo para subsanar en parte la nueva conversión de la moneda. Las compañías han declarado la imposibilidad de «dolarizar» los sueldos, y sólo están dispuestas a elevar las retribuciones de acuerdo con el incremento del IPC. En cualquier caso, las importantes inversiones que mantienen en Argentina las empresas de capital español obligarán a negociar en prin-

cipio la continuación de su presencia en el país, y sólo en casos extremos se plantearía la situación de retirar esas inversiones.

Las sociedades pesqueras hispano-argentinas mantienen unas inversiones superiores a los 48,08 millones de euros (8.000 millones de pesetas), dan empleo directo a 3.600 personas, de las que 2.600 son de nacionalidad argentina, y generan un empleo indirecto de 15.400 personas.

Estas sociedades mantienen 60 buques congeladores y 30 *tangoneros*, todos con bandera argentina, 13 cámaras frigoríficas, 12 plantas de procesado del pescado en tierra y 25 almacenes y oficinas.

La prohibición para pescar en la zona del norte del paralelo 48° S ya fue establecida en agosto de 1998, tras la entrada en vigor de la Ley de Emergencia Pesquera para la protección de los caladeros de merluza.

### Comercio de carne de ballena

A primeros del mes de marzo de 2002, el Gobierno de Japón anunció su intención de importar carne de ballenas minke procedente de Noruega.

Con esta declaración oficial se cumplen los pronósticos de la Fundación Internacional para el Bienestar Animal (International Fund for Animal Welfare, IFAW) que hace meses comunicó que, a pesar de los esfuerzos internacionales para proteger y controlar las ballenas, la postura noruega de aumentar la caza de ejemplares y su comercio posterior hacia Japón iba a conseguir reanudar una industria comercial que ya puso en peligro la existencia de estas especies.

El comercio de carne de ballena entre Noruega y Japón no existía desde 1986, año en que entró en vigor la moratoria impuesta por la Comisión Ballenera Internacional. También, la Convención sobre Tráfico Internacional de Especies Amenazadas (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora, CITES) de 1972 prohíbe el comercio de los productos de las ballenas.

Noruega recomenzó la caza comercial de ballenas en 1993, y para el año 2002 ha anun-



Arrastrero saliendo del puerto de Vigo. (Foto: L. Díaz-Bedia).

ciado que pretende aumentar el número de ballenas que cazará este año a 674 ejemplares de ballenas minke, frente a los 549 del año anterior.

Por su parte, Japón continúa también con su expedición de caza de ballenas minke en aguas antárticas, y se estima que a primeros de febrero sus balleneros habían ya cazado 200 ejemplares de los 440 previstos.

La carne de ballena tiene un precio en Japón muy superior al de Noruega, y también el mercado japonés es mucho más extenso. La grasa de ballena es muy apreciada en el mercado nipón, y Noruega mantiene un excedente de más de 400 t para su venta en este mercado.

### Resultados 2001 del Grupo Pescanova

La multinacional Grupo Pescanova ha presentado sus datos económicos de 2001.

La cifra de negocio alcanzó los 881 millones de euros (146.586 millones de pe-

setas), un 12 por 100 superior a la cifra de 2000, generó unos recursos brutos de 55,2 millones de euros (9.184 millones de pesetas) y ganancias antes de impuestos de 48,9 millones de euros (8.136 millones de pesetas).

En cuanto a los recursos pesqueros, el grupo intensificó sus actividades de I + D en la prospección de nuevas áreas de pesca, rentables y sostenibles en el tiempo, en aguas del Pacífico sureste, del Índico sureste y del Pacífico sur.

A pesar de retraimiento del mercado por los hechos del 11 de septiembre, de la devaluación del euro frente al dólar y del aumento del precio del crudo, el grupo ha mejorado sus datos respecto al año anterior.

También la crisis argentina ha supuesto una devaluación de más de 2,5 millones de euros (415.000 millones de pesetas) de las inversiones del grupo en el país andino, a través de su filial Argenova.

A. P. P.

# NÁUTICA

## PRESENTACIÓN DEL YATE DE REGATAS *MONTBLANC*

En la soleada mañana del 19 de abril tuvo lugar la presentación del yate de regatas *Montblanc*. El acto se inició en la terraza del Real Club Náutico de Barcelona y lo abrió el consejero delegado en España de Montblanc, quien manifestó sus esperanzas de que a partir del próximo mes de mayo esta embarcación será muy de tener en cuenta en las regatas en las que tomen parte embarcaciones del grupo IMS 600. En la elección de la ciudad para la temporada próxima, aquella que la prensa especializada había señalado para regatas de crucero, el *First 40,7*, construido por los astilleros franceses Beneteau, bajo planos de la firma americana Farr Yacht Design, perteneciente al ingeniero neozelandés que proyectó el *Bribón* y construido luego en Auckland (Nueva Zelanda).

También, con su patrón levantino Javier Serrano, esta embarcación se proclamó campeona de Cataluña de los crucero-regata de la Clase B.

Las características del yate *Montblanc* son: eslora, 12 metros con el espacio abatible previsto por el reglamento de la clase; el casco es de poliéster monolítico con contramolde estructural para repartir los esfuerzos y lograr una perfecta rigidez en unas duras condiciones de navegación. La cubierta es del tipo llamado de *sandwich*, rígida, ligera y de poco peso y con un centro de gravedad bajo; el palo es de 17 metros; la eslora tiene 12 metros, y la quilla 2,5 metros, con un desplazamiento de 700 kilos, y sus velas de Kevlar, hechas en Barcelona por Tack Velas. La superficie vélica de la mayor de 98 metros cuadrados y su balón o spy de 116 metros cuadrados.

En regatas la tripulación se compone de nueve personas. Me llamó la atención que los componentes de la tripulación la mitad eran bajos y la otra altos. No sé si era casualidad o decisión para adaptar a los puntales bajo cubierta, pero esto es un punto a tener en cuenta con los diseños actuales (en la nao



*Santa María* de Colón las personas de la estatura media de hoy tenían que ir agachados bajo la cubierta de la tolda).

El propietario del yate es Francisco Pérez y el patrón Javier Serrano, de 28 años y natural de Castellón de la Plana, un buen hombre de mar.

Javier Pérez desde la temporada 1997-98 tiene un excelente historial en vela ligera (Vaurien, 470 y 420), en la que nos ofrece un segundo puesto en el Campeonato del Mundo de la clase Vaurien en Follonica, y en la clase de cruceros su primer puesto en la Interclubs de Barcelona 2000-2001; octavo en el Campeonato del Mundo de IMS de 2000-2001; segundo en el Desafío Audi del mismo año, y tercero en el Trofeo Príncipe de Asturias en el mismo periodo 2000-2002. La tripulación se distribuye así: en el génova,

## NOTICARIO

cuatro; a proa, uno; en el plano, uno; a proa, otros dos; en el palo, uno; en la vela mayor, uno; táctico, uno; timoneles o caña, uno.

El *Montblanc* tiene por ahora el siguiente programa de regatas: Trofeo Hermenegildo Zegna (10-11 y 12 de mayo) RCN Barcelona. Trofeo Freixenet (17-18-19 de mayo) RCN Barcelona. Trofeo Conde de Godó (24-25-26 de mayo) RCN Barcelona. VI Trofeo Castellón-Costa Azahar (28-29 y

30 de junio) RCN Castellón. IV Trofeo S. M. la Reina (5-6 y 7 de julio) RCN Valencia. Copa del Rey (26 de julio al 4 de agosto) RCN Palma de Mallorca.

Y ahora, a tener el buen tiempo que anuncia el refranero asturiano: *Cuando marzo, marcea. Mayo, mayea.* Y marzo marceó de lo lindo.

J. M.-H.



El *Montblanc* fue apadrinado por la actriz y presentadora de televisión Paz Padilla.

## ATLANTIC 2002. CUADERNO DE BITÁCORA

Vamos siguiendo, singladura tras singladura, el viaje del navegante a caballo mecánico de nuestro amigo Jaime de Marichalar.

La derrota cubierta hasta el día de la fecha, 7-5-2002, ha sido: Roma, Nápoles, Capri, Sicilia, Túnez, Argel, Orán, Gibraltar, Sevilla, Ceuta, Tánger, Casablanca, Agadir, Canarias.

El día 23 de febrero del año en curso, Álvaro salió del embarcadero del río Tíber, situado en frente del Ministerio de Marina. El día anterior tuvo lugar una visita al Vaticano y cena de despedida.

Día 24, Roma-Fiumicino-Nápoles; día 28, Nápoles-Capri-Palermo; día 1 de marzo, Palermo-Trapani; día 2, Trapani-Sidibou Saïs (Túnez); día 3, isla de Jerba (Túnez); día 6, Sidi bou Said-Annaba (Argelia); día 8, Annaba-Jijel; día 10, Jijel-Argel; día 15, Argel-Palma de Mallorca-Palma de Mallorca-Ibiza; día 21, Ibiza-Alicante; día 22, Alicante-Almería-Almería-Puerto Banús; día 26, Puerto Banús-Ceuta; día 30, Ceuta-Puerto de Santa-María; día 31, Puerto de Santa María-



(Foto: R. de Olagüe).

Sevilla-Sevilla-Tánger; día 5 de abril, Tánger-Casablanca; día 8, Casablanca-El Jadida; día 9, El Jadida-Safi; día 11, Safi-Agadir; día 12, Agadir-Lanzarote; día 14, Lanzarote-Fuerteventura; día 15, Fuerteventura-Las Palmas; día 3 de mayo, Las Palmas-Tenerife.

El día 4 salió de Tenerife y, después de tocar La Gomera-Hierro, salió al Atlántico, estimando que tardará 25 días en atravesarlo, rumbo a la isla de Antigua.

En el momento que escribo estas líneas, 1230 horas en Madrid del día 7 de mayo, Álvaro se encontraba en  $1 = 25-31-00$  N, y  $L = 25-09-00$  W.

Desde Antigua navegará por las Antillas, entrando en Saint Barts, islas Vírgenes, Puerto Rico, República Dominicana, Haití, Cuba, durante un periodo aproximado de 20 días de navegación, hasta llegar a Miami.

Se han organizado actos de bienvenida en Sanint Barts, islas Vírgenes, Puerto Rico, República Dominicana, Haití y, especialmente, en Cuba, donde navegará a lo largo de buena parte de su costa. En Miami se están organizando varios actos de bienvenida.

Ricardo de OLAGÜE

## EXPONÁUTICA 2002

Con 26.748 visitantes y un 9 por 100 más que el año anterior, transcurrió la cuarta edición de Exponáutica, Salón de la Náutica de Recreo, que se ha celebrado del 3 al 7 de abril en el Parque Ferial Juan Carlos I, en Madrid.

Un total de 150 empresas y más de 200 barcos se han dado cita en el certamen, denotándose incrementos tanto de participantes como de embarcaciones exhibidas en la feria, especialmente de las de vela. Así, Exponáutica presentó un 20 por 100 más de

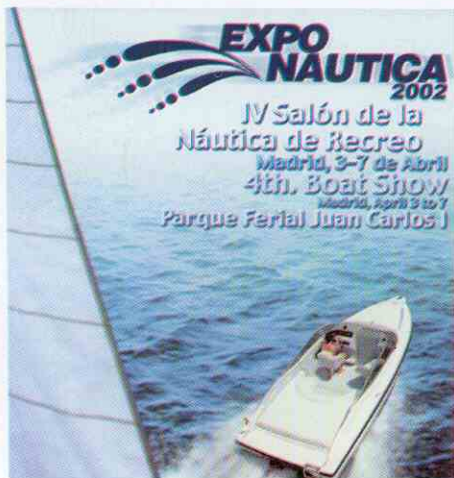
empresas que el año anterior y una superficie ocupada de 11.000 metros cuadrados netos.

El certamen mantuvo su estructura habitual, con los sectores: Embarcaciones a Motor, Neumáticas y Semirrígidas; Canoas y Kayacs; Windsurf; Motores Marinos; Motos de Agua; Accesorios; Decoración Naval; Remolques; Electrónica Náutica; Escuelas, Federaciones y Organismos Oficiales; Pesca Deportiva y de Recreo; Indumentaria y Complementos; Charters; Subacuática y Deportes Náuticos; Puertos Deportivos, Servicios y Prensa Técnica.

Especialmente interesante fue el pabellón que compartieron la Asociación Aula del Mar y la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, en donde se exhibió la exposición fotográfica «Gente de Mar», referida a pescadores del mar del Norte a finales del siglo XIX, y que ya ha recorrido media España con notable éxito. Pero, sin lugar a dudas, la estrella del pabellón fue el buque escuela *Gure Izar*, en construcción en los astilleros de Bermeo y que está próximo a la finalización de las obras.

El buque es el resultado de la transformación de un antiguo bonitero vasco de casco de madera y está siendo convertido en un bergantín goleta con capacidad para 28 alumnos, tres de los cuales podrán ser personas en sillas de ruedas.

J. J.



## EL YATE DE SU MAJESTAD EL REY ELEGIDO «YATE DEL AÑO»

El nuevo yate *Fortuna*, propiedad de Su Majestad el Rey, ha sido galardonado por la prestigiosa revista especializada *Show Boats International* como «Yate del año 2001». La distinción le ha sido asignada en base a su diseño y a la tecnología utilizada en su construcción, que como es sabido se ha llevado a cabo en los astilleros de Izar, factoría de San Fernando. Este premio, considerado uno de los de mayor prestigio del mundo en su género, viene a representar el reconocimiento

vanguardista del diseño, así como el desafío tecnológico que su construcción supuso para el astillero gaditano.

Este galardón que acaba de recibir Izar supone un espaldarazo muy importante para la empresa española, que entra de ese modo en el reducido grupo de astilleros que construyen yates de lujo, comercio que maneja una cifras realmente elevadas.

D. Q. C.

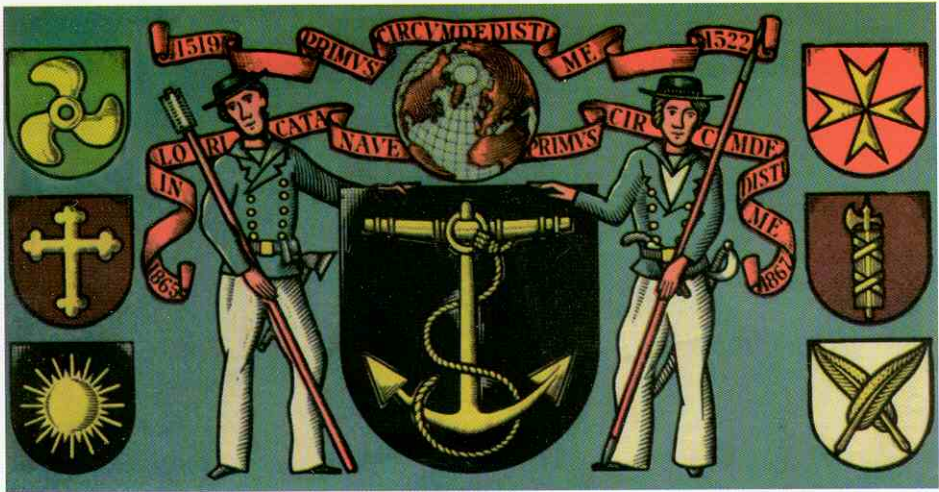


Yate real *Fortuna II*, en los astilleros de Izar (Factoría de San Fernando). (Foto: D. Quevedo Carmona).





El *Príncipe de Asturias* atracado por la borda de babor. (Foto: T. Dolarea Fernández).



# Cultura Naval

UNIVERSIDAD CAMILO JOSÉ CELA. I MÁSTER EN GESTIÓN DEL MEDIO MARINO Y I MUESTRA DE DISEÑO NAVAL

El pasado 25 de abril tuvo lugar en la Universidad Camilo José Cela (UCJC), en sus modernas instalaciones de la urbanización Villafranca del Castillo de Madrid, el acto de clausura del I Máster en Gestión del Medio Marino y la clausura de la I Muestra de Diseño Naval, ambos actos organizados por la Cátedra del Mar de dicha universidad, que dirige nuestro veterano colaborador José Ventura Olaguíbel del Olmo.

El acto de clausura del I Máster en Gestión del Medio Marino, que se celebró en el Salón de Grados, estuvo presidido por el rector magnífico de la universidad, Felipe Segovia Olmo, quien abrió el acto con unas palabras llenas de resonancias marineras. Seguidamente cedió la palabra al director de la cátedra del Mar; que pronunció la lección de clausura del I Máster; al presidente de la Real Liga Naval Española, José María Dutilh, y a la vicepresidenta de la Comisión de Cultura, Juventud, Educación, Medios de Comunicación y Deportes del Parlamento Europeo, la popular regatista olímpica Theresa Zabell.



(Foto: M. de J.).



(Foto: M. de J.).

Acto seguido la vicerrectora de Ordenación Académica, Manuela Caballero, llamó por orden alfabético a los alumnos del máster, a los que el rector y las personalidades antes citadas que le acompañaban en la mesa presidencial, hicieron entrega del correspondiente título.

Acto seguido, los numerosos asistentes presenciaron una exhibición de modelos navegables en la piscina de la universidad, cuya perfecta organización técnica corrió a cargo de Miguel Godoy, Juan San Martín y Luis Fariña, coordinados por Juan Manuel Gracia Menocal, presidente de la Sociedad de Rescate de Galeones y gran impulsor de las actividades marítimas madrileñas. Se pudie-

ron contemplar varios modelos con motorización eléctrica radiocontrolados, en los que caben destacar las evoluciones de un modelo del submarino alemán *U-47*, de la Segunda Guerra Mundial, navegando en superficie y en inmersión, junto con otros modelos de buques de la Armada, mercantes y de recreo.

Al finalizar se procedió a la clausura de la I Muestra de Diseño Naval, que ha permanecido abierta del 5 al 25 de abril en el Pabellón de Profesores de la UCJC, donde se sirvió un cóctel y se hizo entrega por parte del rector de la UCJC de un recuerdo a cada uno de los autores de los modelos exhibidos en la muestra.

M. de J.



(Foto: M. de J.).

## XXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA

Como viene siendo habitual, el Instituto de Historia y Cultura Naval ha organizado las Jornadas de Historia Marítima. El lugar elegido fue el salón de actos del Cuartel General de la Armada de Madrid, durante los días 9, 10 y 11 de abril, y estuvieron dedicadas a los «Virreyes Marinos en la América Hispana».

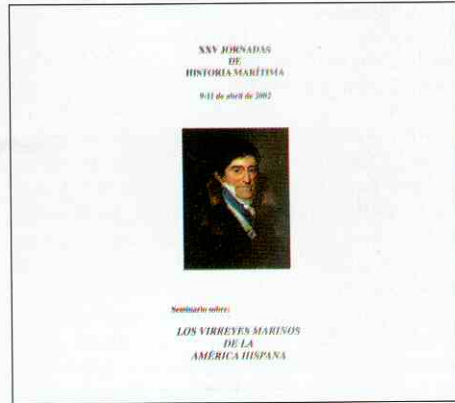
El virrey se configura como pieza fundamental de la alta administración del Estado. El origen del cargo en América se remonta a las capitulaciones colombinas y dependían directamente de los monarcas. Muchos de estos destinos eran ocupados por marinos que ejercieron un papel clave en este entramado político.

Con estos seminarios el Instituto ha tenido como objetivo conjugar las actuaciones de estos notables personajes, características de sus dominios, influencias, mezcladas con pinceladas biográficas.

El programa de conferencias fue el siguiente:

Martes, 9 de abril, apertura a cargo del director del Instituto contralmirante Fernando Riaño Lozano: Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, «Origen y creación de los virreinos».

Miércoles 10 de abril: Antonio Gutiérrez Escudero, «D. Felix Berenguer y Marquina, teniente general de la Armada, y el virreinato de Nueva España».



Bibiano Torres Ramírez, «D. Manuel Antonio Flórez, capitán general de la Armada, virrey de Nueva Granada».

Jueves 11 de abril: Manuel Lucena Giraldo, «Virreinato del Río de la Plata: Liniers e Hidalgo de Cisneros».

José Cervera Pery, «Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos. Un marino ilustrado en el Perú».

El acto de clausura fue presidido por el almirante jefe de la Jurisdicción Central, vicealmirante Porfirio Carlos Moreno Sierra.

M. C. M.



(Foto: ORP, Armada).

## SEMINARIO «EL FUTURO DE LA OTAN»

Organizado por la Asociación Atlántica Española, se celebró los pasados días 25 y 26, en la Sala de Columnas del Congreso de los Diputados, el seminario «El Futuro de la OTAN».

En sesiones de mañana y tarde desfilaron por el Palacio de la Carrera de San Jerónimo las personalidades más relevantes del mundo de la política, milicia, analistas y periodismo, expertos en los temas de seguridad y defensa, que por medio de conferencias y de mesas redondas trataron el tema del seminario.

La inauguración corrió a cargo de Alejandro Muñoz Alonso, presidente de la Asociación Atlántica Española y presidente de la Comisión de Defensa del Senado. Acto seguido el secretario general de Política de Defensa del Ministerio de Defensa, Javier Jiménez Ugarte, disertó sobre «El Futuro de la OTAN».

En sucesivas mesas redondas se trataron los temas siguientes: «El vínculo trasatlántico: Europa desde Estados Unidos», «El vínculo trasatlántico: Estados Unidos desde Europa», «¿Una nueva OTAN? La Cumbre de Praga-noviembre 2002»; «La Nueva

OTAN: perspectivas políticas españolas»; «conflictos fuera de área y su resolución».

La última conferencia corrió a cargo del embajador permanente ante la OTAN, Juan Prat y Coll, que disertó sobre «La OTAN, Europa y Rusia tras el 11 de septiembre».

La Asociación Atlántica Española (AEE), que tiene su sede en Montesa, 34 E-28006 Madrid, fue fundada en 1982 con el fin de apoyar los esfuerzos de la Alianza Atlántica encaminados al desarrollo de las relaciones internacionales pacíficas y los principios de la libertad, la democracia y el Estado de Derecho, así como el de configurar dentro de la Alianza una comunidad europea, con el fin de aunar esfuerzos con la Alianza y otras entidades e instituciones para la defensa colectiva y el mantenimiento de la paz y de la seguridad.

Estuvo presidido por Alejandro Muñoz Alonso, siendo sus vicepresidentes Julián García Vargas e Isabel Tocino y sus secretarios generales, Gonzalo Ceballos y José F. González Noriega.

S. N.



A la izquierda: Rogelio Baón, Julián García Vargas y Jordi Marsal en la mesa redonda sobre «La Nueva OTAN: perspectivas políticas españolas». (Foto: S. N.).

## PREMIO ANAVE DE PERIODISMO 2002

La Asociación de Navieros Españoles —ANAVE— convoca el Premio ANAVE de Periodismo 2002, al cual podrán concurrir trabajos periodísticos de cualquier género, y sin límite de extensión, que hayan sido publicados en medios impresos de ámbito nacional entre el 1 de marzo de 2002 y el 30 de septiembre de 2002.

Los premios que se establecen son:

- Primer premio: 5.000 euros.
- Segundo premio: 2.000 euros.
- Tercer premio: 1.000 euros.

Los diez trabajos finalistas recibirán un diploma acreditativo.

Los trabajos deberán tratar alguna de las siguientes materias:

— Resaltar la importancia para España del comercio marítimo y la actividad naviera desde el punto de vista económico, social y estratégico.

— Destacar las sinergias existentes entre la marina mercante y otros sectores económicos del ámbito marítimo (puertos, construcción naval, industrias y servicios auxiliares, pesca, etc.) y aportar ideas para potenciarlas.

— Poner de manifiesto la importancia del buque como modo de transporte seguro y



cuidadoso con el medio ambiente para un desarrollo sostenible, tanto en España como en Europa, en los comienzos del siglo XXI.

Los ejemplares a concurso deberán ser enviados antes del 30 de septiembre de 2002 a: Premio ANAVE de Periodismo 2002. Dr. Fleming, 11-1.º D 28036 Madrid

El fallo del jurado se hará público antes del 31 de octubre de 2002. Los premios se entregarán en acto público en fecha que se anunciará oportunamente.

Las bases de la convocatoria pueden consultarse a [www.anave.es](http://www.anave.es) o al número de teléfono 914 58 00 40.

F. A.

## MUSEO NAVAL DE CANARIAS

Por O. M. 39/2002, de 7 de marzo, publicada en el BOD núm. 57 de 21 de marzo, se crea el Museo Naval de Canarias.

En el preámbulo de la orden se menciona el importante papel que la Base Naval de Las Palmas de Gran Canaria ha desempeñado en la estrategia naval española, y que continúa desempeñando como base naval avanzada y de apoyo logístico en las operaciones navales.

La ya existente e importante colección de piezas procedentes de buques y dependencias de las islas, y que pueden considerarse como

historia naval de la base y del archipiélago canario, y su ordenación en edificios situados en el interior del Arsenal de Las Palmas, han sido los detonantes que justifican la creación de este museo.

En definitiva, se crea un museo periférico en Canarias, integrado orgánicamente en el Museo Naval y ubicado en el Arsenal de la Base Naval de Las Palmas de Gran Canaria, con la denominación de Museo Naval de Canarias.

A. P. P.

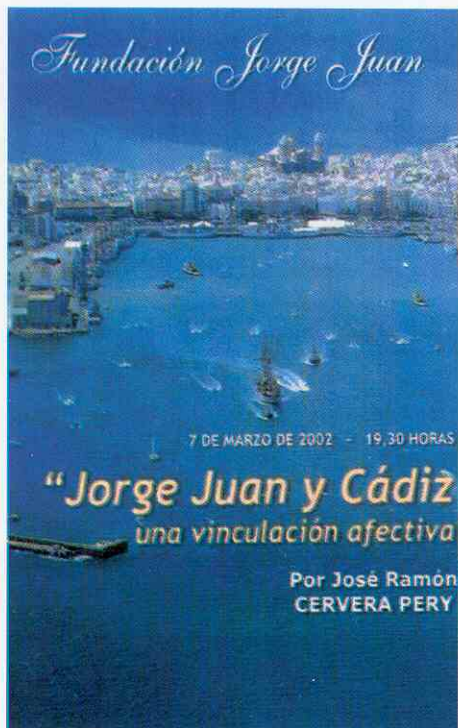
CONFERENCIA «JORGE JUAN Y CÁDIZ»

El pasado 7 de marzo, en los salones madrileños de la Fundación «Jorge Juan», que preside Mercedes Cort, el historiador y conferenciante José Cervera Pery, general auditor de la Armada y veterano colaborador de nuestra REVISTA, pronunció una conferencia titulada «Jorge Juan y Cádiz. Una vinculación afectiva». Previamente hizo una extensa y amena introducción Jorge J. Guillén Salvety, coronel de Intendencia de la Armada y patrono secretario de la fundación.

Con la amenidad y la erudición a que nos tiene acostumbrados, el general Cervera hizo un amplio recorrido de la trayectoria gaditana del gran sabio y marino español Jorge Juan y Santacilia, nacido en Novelda (Alicante), pero que pasó una buena parte de su vida profesional en Cádiz, donde mandó la Compañía de Guardias Marinas y, como complemento del establecimiento, fundó un observatorio que más tarde fue trasladado a su actual sede de San Fernando. En 1755, Jorge Juan fundó en su casa de Cádiz la Asamblea Amistosa Literaria.

Al finalizar la conferencia, se abrió un animado coloquio, lo que es muestra del interés que despertó el tema entre el público asistente.

M. de J.



(Foto: M. de J.).

## MUSEO DEL MAR DE VIGO

Las obras para la construcción y el acondicionamiento del Museo del Mar de Vigo continúan a buen ritmo y han servido también para datar un yacimiento arqueológico encontrado en la zona.

En concreto, las excavaciones realizadas permitieron encontrar un depósito de herramientas con seis hachas de bronce, perfectamente conservadas, que se suponen del siglo VII antes de Cristo. Este asentamiento podría ser el antecedente del castro descubierto en el entorno del museo hace dos años, y que se dató como del siglo V antes de Cristo.

El museo, nacido a iniciativa del Ayuntamiento de Vigo, en colaboración con el Consorcio de la Zona Franca, está situado en la costa viguesa de Alcabre, en la Punta do Muiño, junto a la playa de Samil.

La nueva construcción se ha diseñado sobre las naves del antiguo matadero municipal y está estructurada en cuatro elementos

principales: la avenida de acceso, las naves del matadero, plaza del museo, y dique rematado en faro; se ha mantenido la presencia del mar como una constante de todo el entorno. contará con acceso a la mar, para facilitar el atraque de embarcaciones de recreo y de pequeños buques para escuela de vela.

De hecho, la Zona Franca cerró a primeros de febrero la compra de la goleta *Ella*, de 20 m de eslora, construida en 1897 en Fakse (Dinamarca). La inversión fue de 180.000 euros (29,95 millones de pesetas). El buque tenía base en Cangas desde 1992, en que su propietario noruego arribó a estas costas, y había sido comprado por un buzo profesional vigués. La goleta podría convertirse en una extensión del museo, ya que se usará para fines didácticos y promocionales.

A. P. P.

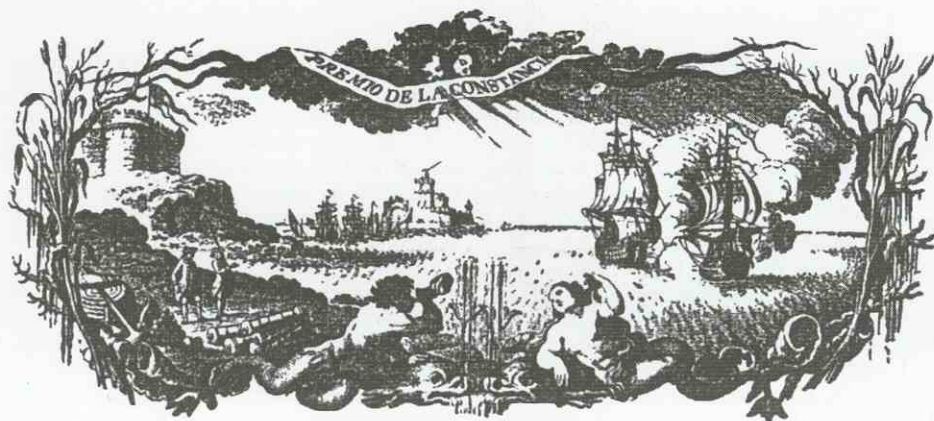


Ría de Vigo.





Maniobra de petróleo, fragata *Santa María*. (Foto: Regodón).



## GACETILLA

### Por primera vez un almirante español tomó el mando de la STANAVFORLANT

En una ceremonia que tuvo lugar el pasado 5 de abril en Lisboa, el contralmirante Manuel Otero Penelas recibió el mando de la Fuerza Naval Permanente del Atlántico (STANAVFORLANT). Este mando tendrá la duración de un año y su buque insignia será la fragata *Canarias*.

Ésta ha sido la 35.ª ceremonia de relevo de mando de la STANAVFORLANT, y en ella el comandante supremo Aliado del Atlántico (SACLANT), el teniente general del Ejército estadounidense William Kernan, transfirió el mando ostentado por el comodoro portugués Fernando Riveiro De Melo Gomes al contralmirante español Otero Penelas. Asistió a la ceremonia el Comité Militar de la OTAN, presidido por el almirante italiano Guido Venturoni, y en representación de España, el almirante de la Flota José Antonio Balbás. El presidente de honor del acto fue el ministro de Defensa de Portugal Dr. Ruí Pena.

Para realizar la ceremonia, fondearon en el puerto de Lisboa los buques escuela de las armadas española y portuguesa: *Juan Sebastián de Elcano* y *Sagres*, respectivamente.



El entonces capitán de navío Otero Penelas, hoy contralmirante, en una imagen de archivo durante su mando en el *Castilla*. (Foto: ORP, Armada).

La STANAVFORLANT está formada normalmente por seis a diez destructores y fragatas, a los que, dependiendo de las operaciones previstas, se les unen temporalmente otros buques, como un petrolero, un buque de mando y algún submarino. El mando de esta agrupación de la OTAN es rotatorio por periodos anuales entre las naciones que aportan buques a la fuerza de forma permanente. Esta fuerza naval depende del SACLANT, con cuartel general en Norfolk, Virginia (Estados Unidos).

La STANAVFORLANT, que se creó en 1968, fue la primera fuerza naval construida de forma permanente en tiempo de paz por fuerzas multinacionales. En 1968 se formó otra flotilla similar en el Mediterráneo, la STANAVFORMED, cuyo mando fue ostentado por el contralmirante español Fernando del Pozo, entre 1997 y 1998.

Tras los ataques del 11 de septiembre, estas fuerzas navales aliadas iniciaron patrullas en el Mediterráneo oriental, a partir del 6 de octubre pasado, en la contribución marí-

tima de la OTAN a la guerra contra el terrorismo, denominada operación ACTIVE ENDEAVOUR. La STANAVFORLANT se hizo cargo de dicha operación del 7 de diciembre del 2001 al 14 de enero del 2002, y tras la ceremonia de relevo de mando de Lisboa, salió de dicho puerto el 8 de abril para volver al Mediterráneo y retomar la ACTIVE ENDEAVOUR a partir del 15 de abril.

El contralmirante Manuel Otero Penelas nació en Pontevedra en 1947 e ingresó en la Escuela Naval Militar en 1967. Es especialista en comunicaciones, analista de sistemas tácticos, controlador aéreo y diplomado en Guerra Naval. Ha desempeñado destinos en el destructor *Roger de Lauria*, fragata *Baleares*, portaaviones *Dédalo* y corbeta *Infanta Elena*; ha sido comandante de esta última, del patrullero *Bonifaz*, de la fragata *Asturias* y del buque de asalto anfibio *Castilla*. Estuvo en el Estado Mayor del Grupo Alfa, a bordo del portaaviones *Príncipe de Asturias*, y fue jefe de Estado Mayor de la STANAVFORMED.



*Elcano*, fondeado en el Tajo durante la ceremonia de cambio del mando de la STANAVFORLANT, Lisboa, 5 abril de 2002. (Foto: colección M. Rebollo).

## Expo-Ocio 2002

Expo-Ocio, la feria del tiempo libre, celebró su vigésimo sexta edición del 16 al 24 de marzo en el Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid.

Un total de 655.787 personas visitaron la muestra, lo que supone un aumento en el número de visitantes del 21,5 por 100 respecto a la pasada edición. Con esta gran afluencia de público se ha logrado superar el récord de visitantes en los 26 años de historia de la feria.

También se ha superado la cifra récord de visitantes en una sola jornada. En concreto se produjo el martes 19, día de San José, al rebasar los 131.000 asistentes.

En total, 512 expositores representantes de todos los sectores relacionados directa o indirectamente con el ocio han estado presentes en los 55.000 metros cuadrados que ha ocupado esta edición de Expo-Ocio.



El aprendizaje de nudos marineros en el pabellón de la Armada fue una de las actividades más concurridas por el público infantil. (Foto: M. de J.).



El alcalde de Madrid José M.<sup>o</sup> Álvarez del Manzano y el astronauta Pedro Duque, junto con otras personalidades, en la inauguración de Expo-Ocio 2002.



(Foto: J. J.).

Como viene siendo habitual, el pabellón de la Armada mereció una gran atención por parte del público de todas las edades y condiciones, siendo los niños los que se agolparon en la sección dedicada al aprendizaje de nudos marineros.

También estuvo muy concurrido el vehículo *Hummer* de Infantería de Marina, así como los diversos modelos de buque de la Armada y los vídeos dedicados a la profesionalización de las FAS.

Otra novedad de esta edición fue la participación del sector aeronáutico, donde las empresas del sector estuvieron presente en el pabellón *Pedro Duque*, primer astronauta español que ha viajado al espacio y que precisamente inauguró la 26 edición de Expo-Ocio 2002, junto con el alcalde de Madrid, Jose M.<sup>a</sup> Álvarez del Manzano; León Herrera, presidente de la fundación Actilibre; Florencio Arnán, presidente de Expo-Ocio, y Rafael García-Siso, director general de Expo-Ocio.

M. de J.



(Foto: J. J.).

## Arriado de bandera en la Policlínica Naval Ntra. Sra. del Carmen

A las 12 horas del pasado 29 de abril tuvo lugar el arriado de la bandera en la Policlínica Naval Nuestra Señora del Carmen con motivo del cierre del establecimiento de acuerdo con el Plan de Racionalización de la Red Sanitaria de Defensa, que dispone el cese de su actividad hospitalaria.

La ceremonia fue presidida por el jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, vicealmirante Porfirio Moreno Sierra, y a su llegada le fueron rendidos honores de ordenanza por la fuerza de Infantería de Marina, con escuadra de gastadores, banda de cornetas y tambores y música de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid.

Después de revistar a la fuerza y saludar a las autoridades, el director de la Policlínica, coronel médico Luis Gonzaga Rodríguez Tapia, pronunció unas palabras rememorando los servicios prestados por el centro que ahora se clausura, desde su inauguración el día del Carmen del año 1967 hasta el pasado 1 de noviembre de 2001, día en que se hizo efectivo el cierre.

Después de las preces del capellán, se procedió al arriado de bandera a los acordes



El director de la Policlínica durante su parlamento; en segundo plano, el AJUCEN.  
(Foto: ORP, Armada).



del himno nacional, y acto seguido se procedió al homenaje a los que dieron su vida cumpliendo con su deber en el cuerpo de Sanidad de la Armada, con la ofrenda de una corona de flores por el AJUCEN, acompañado por el inspector general de Sanidad de la Defensa, general de División Arturo Ortiz.

Al acto asistieron numerosos generales de

Sanidad, antiguos directores del centro y personal que prestó sus servicios en la Policlínica Naval de Madrid, que a lo largo de 35 años de vida siempre se distinguió por la calidad de sus servicios médicos y por el trato tan íntimo y humano que siempre dispensó a los pacientes.

S. N.

## El vicealmirante Rafael Lapique Dobarro nombrado almirante jefe de Personal de la Armada



(Foto: ORP, Armada).

El Consejo de Ministros del pasado 5 de abril nombró al vicealmirante Rafael Lapique Dobarro almirante jefe de Personal de la Armada.

El nuevo ALPER nació en Ferrol el 14 de diciembre de 1941, en el seno de una familia de gran raigambre en la Armada. En 1961 ingresó en la Escuela Naval de Marina, recibiendo el despacho de alférez de navío en 1966.

Especialista en Electrónica y diplomado en Estado Mayor de Marina por la Escuela de Guerra Naval, ha tenido el mando del patrullero *Javier Quiroga*, del *Villa de Bilbao* y de la fragata *Baleares*. También ha sido comandante naval de Bilbao y director del Gabinete del JEMAD.

De contralmirante desempeñó destinos de subdirector general del Instituto Español de Estudios Estratégicos, almirante jefe del Arsenal de la Carraca, subdirector de Mantenimiento de la Dirección de Construcciones Navales, Estado Mayor de la Armada y Estado Mayor de la Defensa.

Al ascender a vicealmirante, fue nombrado almirante jefe del Arsenal de Cartagena y, posteriormente, almirante director de Doctrina y Planes de Personal, cargo en el que ha cesado al ser nombrado ALPER.

El almirante Lapique está casado con María del Pilar Español Jofre de Villegas y es padre de cuatro hijos.

F. A.

## Relevo de mando del *Castilla*

El comandante del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota, contralmirante Jesús Bringas Andújar, presidió en la Base Naval de Rota la entrega de mando del buque de asalto anfibio *Castilla* de manos del capitán de navío Manuel Otero Penelas al de su mismo cuerpo y empleo, Pedro José Giner Lara.

El acto tuvo lugar en la cubierta del buque, donde se encontraba formada la dotación y de acuerdo con el ceremonial de la Armada para las entregas de mando.

El buque de asalto anfibio *Castilla*, una de las unidades más modernas de la Armada, ha sido designado para conducir operaciones navales dirigidas por el Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad, de

acuerdo con la nueva estructura de fuerzas de la OTAN, que contempla a las Fuerzas de Alta Disponibilidad (HRF) como instrumento idóneo para estar en condiciones de actuar rápidamente ante una amplia gama de riesgos y escenarios, y para ello cuenta con un Estado Mayor multinacional.

El capitán de navío Giner ocupaba anteriormente el destino de secretario del Estado Mayor de la Armada, y el comandante saliente, Manuel Otero Penelas, tras ascender a contralmirante, ha tomado el mando de STANAVFORLANT, Fuerza Naval Permanente de la OTAN del Atlántico.

F. A.



(Foto: colección P. Giner).



## Toma de posesión de la comandancia del Arma Submarina

Presidido por el jefe del Estado Mayor de la Flota, contralmirante José María Treviño, tuvo lugar en Cartagena la toma de mando del nuevo jefe del Arma Submarina, capitán de navío Carlos Cordón Scharfhausen, en relevo del capitán de fragata Ponciano Roldán Crespi, que desempeñaba interinamente dicha jefatura, por ascenso a contralmirante del anterior titular Juan Serón Martínez, actual jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico.

Con las dotaciones de las unidades dependientes del Arma Submarina (Flotilla, Escuela y Base de Submarinos), formadas frente al edificio principal, sólido edificio del siglo XVIII que fue Sala de Gálivos del Arsenal, el contralmirante Treviño, utilizando la forma tradicional en la Armada, dio posesión de su destino al nuevo comandante del Arma Submarina.

J. J.



(Foto: A. Arévalo).

## I Curso de Altos Estudios Estratégicos para oficiales superiores iberoamericanos

Entre los días 14 de enero y 1 de marzo del presente año, ha tenido lugar en Madrid el I Curso de Altos Estudios Estratégicos para oficiales superiores iberoamericanos (I curso AEEOI), al que han asistido 35 oficiales superiores (generales y coroneles) pertenecientes a los siguientes países: Argentina (2), Bolivia (1), Brasil (2), Colombia (1), República Dominicana (2), Ecuador (2), El Salvador (2), Guatemala (2), Honduras (2), México (2), Nicaragua (2), Portugal (1), Venezuela (3) y España (7).

Este curso nació como consecuencia de las últimas cumbres iberoamericanas de jefes de Estado y Gobierno, donde se acordó que las fuerzas armadas de los respectivos países debían participar también en el proceso de diálogo y colaboración que se viene desarrollando auspiciado por las citadas cumbres.

Con esta idea, el ministro de Defensa dio instrucciones al secretario general de Política de Defensa para la realización de este curso en la Escuela de Altos Estudios de la Defensa (EALEDE), del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), como un paso más en este camino de acercamiento y comprensión mutua.

La finalidad del curso es que oficiales que al cabo de unos años asumirán cargos de responsabilidad en las fuerzas armadas de sus respectivos países compartan unas semanas de trabajo, en las que se den circunstancias que faciliten el conocimiento mutuo suficiente, que permita a otros comprender distintos puntos de vista e interpretaciones, de forma que, paso a paso, las fuerzas armadas contribuyan también a la formación y consolidación de una real comunidad iberoamericana.

El sistema docente consistió en conferencias con coloquio, a cargo de autoridades académicas y altos cargos de la Administración del Estado, así como debates y comunicaciones entre los concursantes, agrupados en los cinco módulos siguientes: Relaciones Internacionales, Cultura y Sociología de la Defensa, Economía e Industria de la Defensa, Panorama Estratégico y Planeamiento de la Defensa, que fueron complementados con visitas a diversos centros e instituciones radicados en Madrid, y viajes de estudios por el noroeste y sur de España para visitar instituciones, unidades militares e industrias, así como un viaje a Bruselas para visitar las instituciones europeas.

J. M. S.



## Visita oficial del AJEMA a Cartagena

Los pasados días 11 y 12 de abril, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Francisco Torrente Sánchez giró visita oficial por la capital de la Zona Marítima del Mediterráneo.

A su llegada a Cartagena fue recibido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, Antonio Zea Salgueiro, y se le rindieron los honores de ordenanza en el patio de armas del arsenal militar.

A continuación visitó las instalaciones y dependencias del arsenal, Flotilla de MCM y Base de Submarinos, así como la Factoría Izar de Cartagena.

El día 12 cumplimentó las visitas protocolarias a la alcaldesa de Cartagena y al presidente de la Asamblea Regional, continuando su visita por las dependencias de la Armada en Cartagena, Tercio de Levante y Escuela de Formación de Infantería de Marina, Centro de Buceo de la Armada, y finalmente, en la Estación Naval de La Algameca y la Escuela Antonio de Ulloa.

Como colofón, asistió a un almuerzo ofrecido por el almirante jefe de la Zona



El AJEMA firmando en el libro de honor del Centro de Buceo de la Armada.  
(Foto: ORP, Armada).

Marítima del Mediterráneo, al que asistió una representación de jefes, oficiales y suboficiales de la zona marítima.

C. N.



Visita al Tercio de Levante y Escuela de Formación de Infantería de Marina. (Foto: ORP, Armada).

## Entrega al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada del Máster de Oro del Fórum de Alta Dirección

El pasado 20 de marzo, con motivo de la conmemoración del vigésimo aniversario del Fórum de Alta Dirección, ha tenido lugar la entrega del Máster de Oro de esta entidad, a la que han asistido relevantes personalidades de la vida empresarial, política, cultural, Fuerzas Armadas y medios de comunicación.

El acto contó con la presencia del presidente del Comité de Honor S. A. R. Carlos de Borbón-Dos Sicilias, y su esposa, Ana de Borbón, el presidente del Fórum, Carlos Escudero de Borbón; vocales de la junta directiva, y tuvo lugar en el palacio Duque de Pastrana de la Fundación ONCE, en Madrid.

Abrió el acto el presidente del Fórum, haciendo una breve historia sobre éste desde su creación en 1982. Después de la lectura de los currículos de los premiados por el secretario general, Manuel Fuertes de Gilber, se procedió a la entrega de los trofeos a los galardonados, entre los que estaban, además de el almirante Torrente, jefe del Estado Mayor de la Armada, Manuel Gallego Díaz, rector de la Universidad Pontificia de Comillas; Germán López Madrid, presidente de Volvo Car España; Ana Isabel Mariño Ortega, presidenta de Paradores de Turismo; Amparo Moraleda Martínez, presidenta de IBM España y Portugal; Joachim Bitterlich, embajador de la República Federal de Alemania en España; Alberto Núñez Feijoo; presidente de Correos y Telégrafos; Isidro Fainé Casas, director general de La Caixa, y Joaquín Sanz Gadea, médico y premio «Príncipe de Asturias».

Al finalizar la entrega, Joachim Bitterlich, embajador de la República Federal de



Alemania en España, dio las gracias al Fórum en nombre de todos los galardonados. Clausuró el acto S. A. R. Carlos de Borbón-Dos Sicilias.

F. de O. L.



## Ascensos y nombramientos



Ángel Tafalla Balduz, ascendido a almirante y nombrado segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, cargo que ya desempeñaba en su anterior empleo de vicealmirante.



Ángel Sala Santa Ana, ascendido a vicealmirante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada y nombrado director de Construcciones Navales.



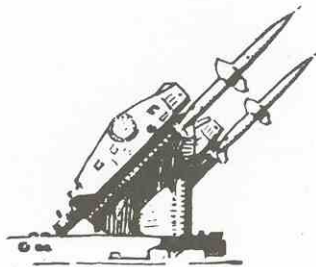
Pedro M. Fernández Estalayo, ascendido a general de división del Cuerpo de Intendencia y nombrado director de Asuntos Económicos de la Armada.



J. José Ollero Marín, ascendido a contralmirante y nombrado almirante jefe de las Fuerzas del Estrecho (ALFUEST), con cuartel general en la Estación Naval de Puntales.



Capitán de fragata Manuel Garat Caramé, que ha sido nombrado comandante de la fragata *Almirante Juan de Borbón*, en destino de libre designación.





Flota de voraceros faenando en aguas del estrecho de Gibraltar. (Foto: J. C. Couce Montenegro).



## LIBROS

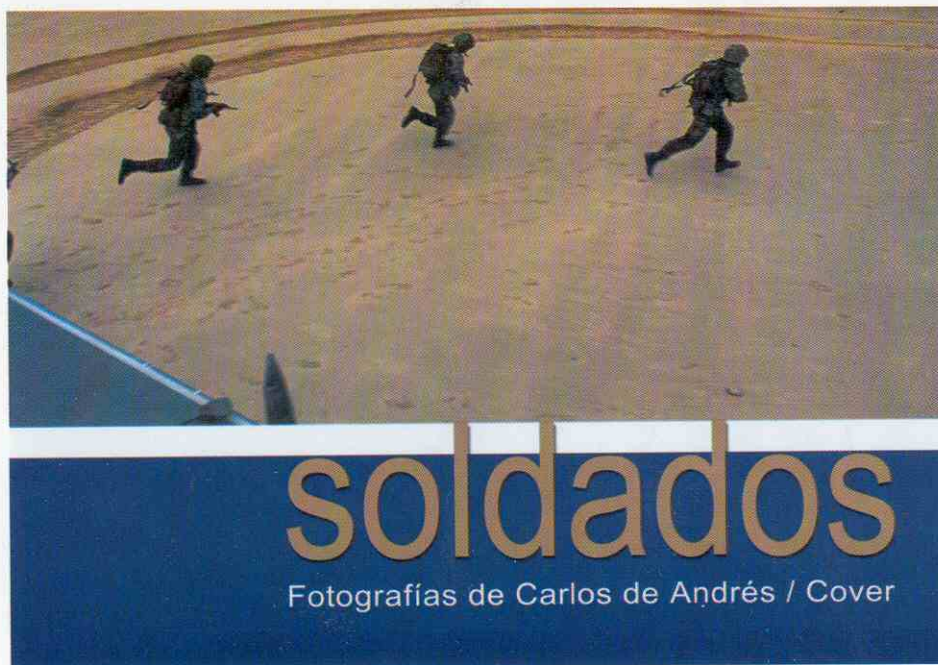
VV. AA.: **Soldados**. ANDRÉS, Carlos de: Fotografías.— Editado por Imagen y Publicaciones, S. L. Cover, en colaboración con el Ministerio de Defensa. (ISBN 84-607-3696-2). Madrid, diciembre 2001; 33 euros; 163 págs.

Si, como se dice, una imagen vale por mil palabras, el más de un centenar de fotografías que conforman este libro que comentamos vale, por tanto, más de 100.000 palabras, es decir, algo así como un extenso volumen de 400 páginas de letra apretada.

Pero, tiene además una gran ventaja, y es que las fotografías que a lo largo de un año ha tomado Carlos de Andrés en los establecimientos y unidades militares de toda España y en las misiones de paz que el Ejército ha realizado estos últimos tiempos nos hablan de forma probablemente más elocuente de lo que es, sin ninguna duda, el alma de los ejércitos: sus soldados y marineros, esas ciudadanas y ciudadanos que han tomado la importante decisión de encauzar su vida laboral en una profesión sacrificada pero gratificante en su fundamental servicio a España y los españoles.

Y ahora que el servicio militar pasó a la historia y que las nuevas necesidades de la defensa nacional han dado paso a la profesionalización de todos sus miembros, este libro, *Soldados*, se hacía necesario para mostrar a toda la sociedad cómo son y se forman, qué sienten y piensan, qué hacen y para qué, los nuevos soldados profesionales que forman el Ejército español del siglo XXI. Surgido de una estrecha colaboración entre la agencia Cover y la Dirección General de Reclutamiento y Enseñanza Militar (DIGEREM), el trabajo se planteó como un proyecto en el que el fotógrafo debería tener absoluta libertad de movimientos y de selección de temas para que la fuerza de sus





imágenes no se viera alterada por ningún condicionamiento. Había que retratar al soldado desde todos los puntos de vista, en todas las situaciones posibles: desde el momento en que tomaba la importante decisión de incorporarse al Ejército y el esfuerzo y rigor de su formación, hasta la puesta en práctica de sus conocimientos, con sus intervenciones solidarias y en favor de la paz en las diversas zonas de conflicto de los cinco continentes, donde hoy están demostrando su valía. Había que retratarlos en las aulas y en los campos de maniobras; en sus horas de ocio y frente a las máquinas más sofisticadas que dotan hoy a los ejércitos. Había que retratar sus esperanzas y sus deseos y sus aspiraciones. Su entrega y su sacrificio. Había que retratar, en definitiva, a estas mujeres y hombres de hoy que en un momento importante de sus vidas han decidido dedicarse a esta profesión, que exige a partes iguales espíritu de sacrificio, fuerza de voluntad y convicción de ideales para servir como soldados en defensa de la sociedad española y de cada uno de sus miembros en el marco de los valores que la Constitución proclama.

Y así se hizo, ya que la extraordinaria fuerza plástica y emotiva de las imágenes capturadas por la cámara de Carlos de Andrés, más de 20.000, nos adentran, sin maquillaje alguno, en el interior más profundo de estos profesionales que construyen, día a día, el presente y el futuro del nuevo Ejército español.

Pero *Soldados* nos habla también con palabras, pocas pero importantes, y entre ellas están las escritas por el periodista Luis del Val sobre la vida cotidiana de los soldados, para quien, como el médico, como el bombero, como el policía, hace de su vida cotidiana un permanente acto de servicio, un trabajo útil a la sociedad, de la que se ha convertido en vigilante y garante de su paz.

O el revelador texto del teniente general Gregorio López Iraola, director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar del Ministerio de Defensa, quien, refiriéndose a la intensa y novedosa preparación que reciben hoy los nuevos profesionales, afirma que esto permite que sean mejores técnicos a la vez que ciudadanos de uniforme más comprometidos con su tiempo y su entorno, y por encima de todo, con su sociedad, que le alienta y prestigia, para conseguir unas Fuerzas Armadas más cohesionadas e interdependientes que en ningún otro momento de su historia contemporánea; a la vez que proyectadas hacia un objetivo común: la defensa de los intereses de nuestro país en un marco de seguridad común y responsabilidad compartida con nuestros aliados.

Y para terminar esta necesariamente breve reseña de este libro fundamental para el conocimiento de las nuevas Fuerzas Armadas, nada mejor que citar algunas de las frases que don Federico Trillo-Figueroa y Martínez-Conde, ministro de Defensa, escribe en el epílogo del volumen, para quien la profesionalización de las Fuerzas Armadas puede traer como consecuencia el riesgo de una cierta despreocupación de la sociedad sobre el papel que éstas desempeñan en la protección del sistema de libertades y derechos amparado por la Constitución.

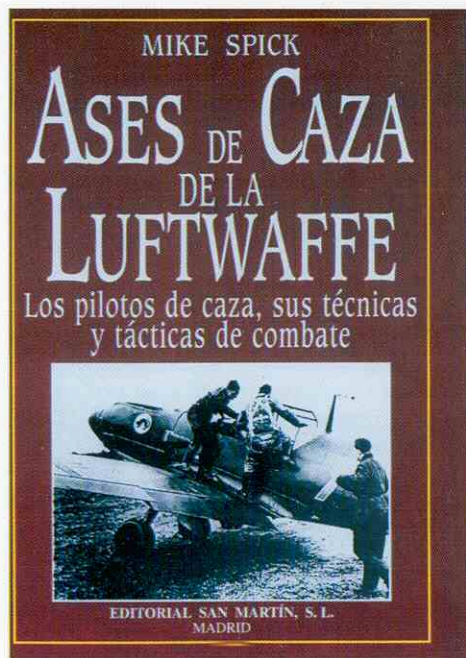
Y es por esto por lo que se ha producido la colaboración del Ministerio de Defensa con este proyecto que, según el ministro, combina la oportunidad en el tiempo y el rigor, con la belleza plástica de unas imágenes a través de las que la opinión pública puede conocer un poco mejor a sus soldados, en la seguridad de que este tipo de esfuerzos redundan en beneficio de todos los españoles, a los que nos debemos cuantos trabajamos por preservar la seguridad colectiva.

J. V. E.



**SPICK, Mike: Ases de caza de la Luftwaffe.**—Editorial San Martín, S. L. Madrid; 244 págs., 35 fotos, 25 figuras. Título original: **Luftwaffe Fighter Aces.** Traducción, Juan Génova. Precio: 20,5 euros.

Cuando los aliados tuvieron acceso a los archivos alemanes, al final de la Segunda Guerra Mundial, quedaron asombrados al comprobar el número de derribos conseguidos por los pilotos de caza alemanes, creyendo al principio



que las cifras estaban infladas por el departamento de propaganda de su antiguo adversario. Pero cuando se investigaron estos datos y los contrastaron con los suyos propios, se supo que no era así y que las cifras eran reales. En efecto, mientras que entre los aliados una marca de 30 victorias era excepcional, sólo 35 pilotos alemanes habían derribado 6.848 aviones enemigos, lo que daba un promedio de casi 196 por piloto y dos de ellos habían superado los 300, uno de los cuales llegó a 352, número que seguramente nunca llegará a ser superado porque no habrá fuerza aérea del mundo con tantos aviones disponibles para ser derribados por un solo hombre. Como comparación, en la guerra de 1914-18, otro alemán, Manfred von Richthofen, el célebre, «Barón Rojo» alcanzó fama

mundial, que aún perdura, con sólo 80 derribos.

¿Qué explicación podía darse a esto? El historiador aeronáutico británico autor de este libro, especializado en el combate aéreo y también autor de más de treinta libros sobre aviación militar, trata de responder a esta pregunta investigando las circunstancias en su propio contexto, y es importante el hecho de que proceda del campo contrario para que sus conclusiones no estén viciadas de autocomplacencia, sino basadas en el máximo rigor histórico y documental. Compara hombres y material, técnicas y tácticas en los muy diversos teatros de la guerra aérea y obtiene los notables resultados que podrá apreciar el lector. No por ello cae en la aridez de una simple acumulación de datos, antes al contrario, el texto está salpicado de vívidos relatos de los propios protagonistas que hacen que el libro no sólo no se caiga de las manos, sino que logra que el lector quede prendido en su peripecia.

Se estructura la obra en un prólogo, once capítulos correspondientes cronológicamente a las distintas etapas y teatros de la guerra, un epílogo, cuatro anexos y una bibliografía. Intercaladas en el texto hay veinte tablas sinópticas con datos numéricos comparativos interesantes para consulta. Todo aficionado a la aeronáutica en general, a la militar en particular y a la aviación de caza en especial, además de quienes se especializan en historia de la aviación, valorarán este libro como de gran interés.

G.

VV. AA.: **España, Europa y el mundo Atlántico.**—Editorial Marcial Pons. Madrid, 2001; 478 págs.

Editado este libro de *España, Europa y el mundo Atlántico* bajo el patrocinio de Marcial Pons y la Junta de Castilla y León, es un homenaje que sus discípulos rinden al gran hispanista británico John H. Elliott, escrito por los británicos Richard L. Lagan y Geoffrey Parker, en inglés y traducido por Lucía Blanco Mayor y Marian Condor, corriendo la revisión histórica a cargo de Xavier Gil.

Precedido de un prólogo le siguen tres partes. La primera estudia «El poder y propaganda en el mundo de la Corte». En la segunda, «El modelo de sociedad: comunidad e identidad en la España de los Austrias», y la tercera, «España y el Imperio» entre «el centro y la periferia del Estado».

Se trata de una «importante revisión del trabajo de uno de los más grandes hispanistas vivos y una contribución de primer orden a la historia de la Europa de comienzos de la edad moderna».

Recomendamos su lectura, pues el tema lo merece.

F.

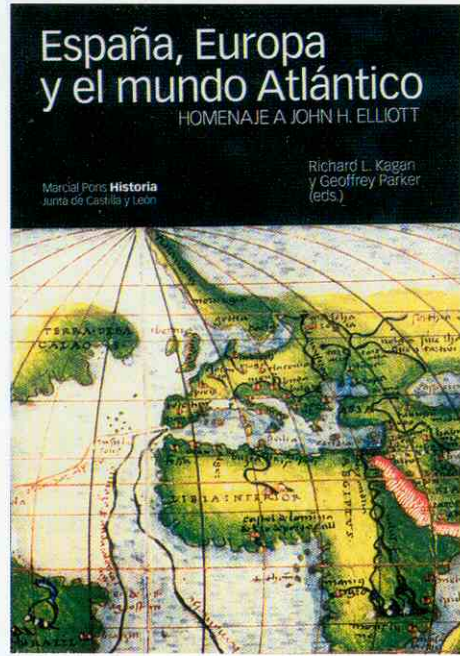


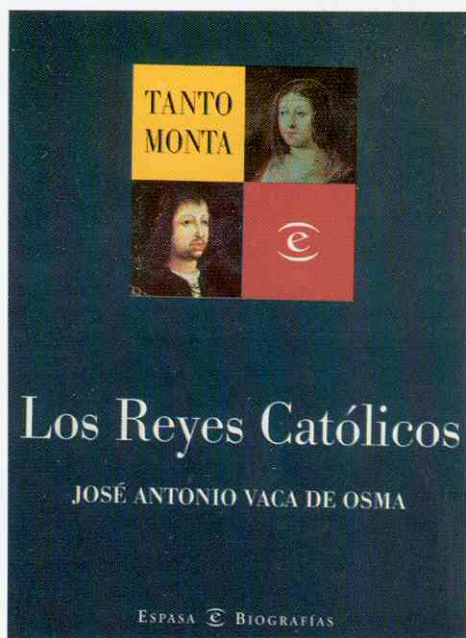
VACA DE OSMA, José Antonio: **Los Reyes Católicos.**—Espasa Calpe, S. A. Madrid, 2001; 424 págs., 16,23 euros.

La veterana y conocida Editorial Espasa Calpe, S. A., ha publicado este libro, del que es autor José Antonio Vaca de Osma, diplomático y acreditado historiador.

El tema lo merece, ya que fueron estos dos grandes monarcas los que forjaron la unidad de España, labor que continuó don Fernando a la muerte de doña Isabel, quedando éste como rey de Aragón y regente de Castilla y León.

El buen hacer de Vaca de Osma nos hace conocer, entre otras cosas, los principales hechos del reinado de ambos y después del de don Fernando en





solitario, así como la situación de los reinos de Castilla y Aragón, las bodas de ambos monarcas, la conquista del reino de Granada, el descubrimiento de América (Nuevo Mundo), el Gran Capitán y las guerra de Italia, la política mediterránea, el cardenal Cisneros.

Siguen varios *Apéndices*, algunos de ellos son: «El título de Reyes Católicos; el lema «Tanto monta, monta tanto». «El País Vasco se mete al servicio de los Reyes Católicos», continuando con «Juana la loca», escrito éste por Manuel Fernández Álvarez.

*Bibliografía particular e índice onomástico.*

Su buena presentación y la ilustración con varias láminas hacen del libro digno de estar en toda biblioteca.

F.



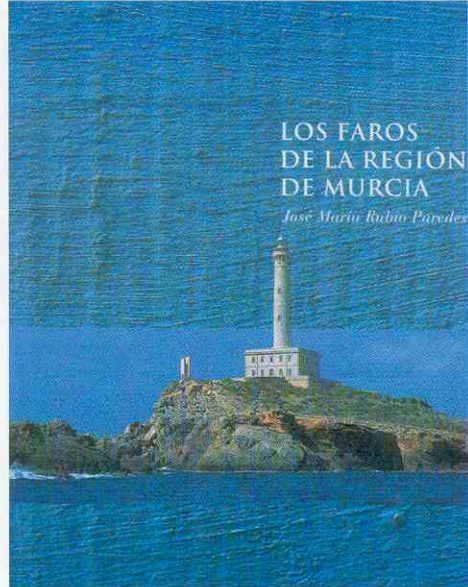
RUBIO PAREDES, José María: **Los faros de la región de Murcia.**—Editado por la Autoridad Portuaria de Cartagena, Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, y la Obra Social y Cultural de CAJAMURCIA, 2001; 323 págs.

Publicado en conjunto por las tres corporaciones citadas, José María Rubio Paredes, un doctor en Medicina enamorado de la historia naval, y especialmente centrado en su querido entorno cartagenero, nos ofrece un magnífico trabajo, dentro de su ya más que importante y dilatada obra literaria.

Prologado por los presidentes de la Comunidad Autónoma de la región de Murcia, Autoridad Portuaria de Cartagena y Caja de Ahorros de Murcia, el autor aborda el trabajo exponiendo, como un adecuado aperitivo, las ayudas a la navegación a través de la historia y la organización moderna del Servicio de Señales Marítimas de España, para centrar su estudio, a continuación, en un detallado recorrido a través de los principales faros de la costa murciana, con sus anécdotas particulares, hechos más señalados y acontecer histórico propio. Una obra profusamente ilustrada con planos, cartas, fotos y figuras,

que rematan con extraordinaria claridad cada uno de esos arquitectónicos elementos tan ligados a la historia de la navegación. Por último, dedica un capítulo a las balizas de la costa murciana, para finalizar con un sentido y triste «réquiem por las Torres de Vigía», que compartimos todos los amantes de ese ingente patrimonio marítimo que se nos deshace entre las manos.

Rubio Paredes no es solamente un magnífico y prolífico historiador, con una ingente obra a sus espaldas, sino un amante del método investigador clásico, del detallado análisis bibliográfico y del necesario e imprescindible rigor, elevado en este último caso a su máxima expresión. Fiel a esos parámetros que, por añadidura, desti-



lan aires románticos y tristemente poéticos, el autor acomete con una prosa ágil y amena un exhaustivo trabajo, que recoge entre sus páginas una ingente cantidad de datos e información histórica, inédita en gran parte, puesta a disposición de los lectores e investigadores en un marco de gran belleza. Se trata, sin duda, de una obra necesaria para rescatar del olvido la historia de esos elementos que parecen disponer de vida propia, que tanto hemos buscado y añorado en el horizonte los hombres de la mar, algunos de los cuales alcanzan por derecho propio la escala del monumento genial.

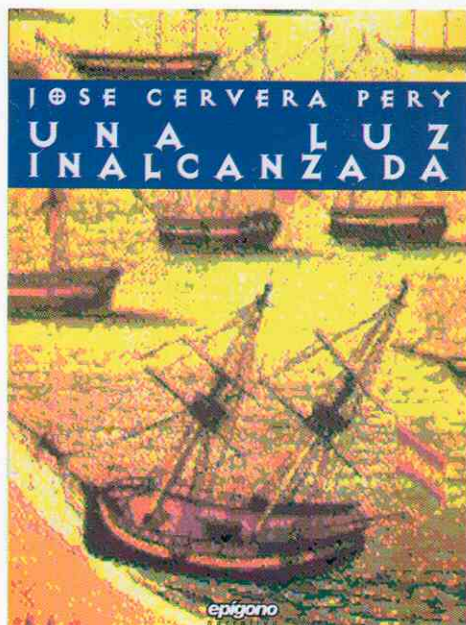
Debemos felicitarlos porque autores como Rubio Paredes dediquen su tiempo y su experiencia a obras como la que presentamos, a la vez que agradecer su apoyo a las entidades que hacen posible su publicación.

L. M. D. B.



CERVERA PERY, José: **Una luz inalcanzada.**—Ediciones Epígono. Alicante, 2002; 160 págs.

José Cervera Pery —bien conocido en las páginas de esta REVISTA— es ante todo un historiador de vocación y esfuerzo (sus veinticinco libros publicados lo avalan), pero no vuelve la espalda a la narrativa cuando ésta se le



ofrece dentro de un mareo historicista. Así, en 1998, con su primera novela *Oscuro acontecer*, situada en el escenario de la guerra naval de 1936, y con unos personajes perfectamente definidos y que respondían a las constates históricas de la época, obtuvo el prestigioso premio «Camilo José Cela» de la provincia de Guadalajara.

Ahora vuelve al campo de la narrativa con otro tema de trasfondo histórico, apasionante y oportuno, su segunda novela, *Una luz inalcanzada*, situada en las fechas de la invasión napoleónica en España. Concretamente en los dos años, seis meses y diecinueve días en los que la villa de la Isla de León soportó el asedio de las tropas francesas, y en la que dieron sus primeros pasos las prime-

ras Cortes de la nación que, trasladadas después a Cádiz, redactaron la Constitución de 1812, para volver nuevamente a la Isla antes de su instalación definitiva en la capital del Reino, liberada ya de la extorsión francesa.

Tan prolongado asedio dio lugar a muchas y muy diversas situaciones y conformó, por medio de las armas, una indomable voluntad de lucha, por lo que los personajes de la novela —los ficticios y los reales— mueven los hilos de su entramado desde muy distintas ópticas y con diferentes actitudes, pero con un afán común de independencia y libertad; y en este discurrir de hechos y secuencias, Cervera se muestra como un consumado maestro, uniendo al interés de la trama argumental las reflexiones y deducciones que la motivan, con un mensaje final que a todos concierne.

La novela, que en todo momento mantiene su continuidad de acción, se estructura en cuatro grandes apartados: *El preludio*, *El asedio*, *La respuesta* y *La retirada*, precedidas de una «composición de lugar» obligada puesta en situación para el lector, y un último capítulo, *Diez años después*, en el que entrevemos las bases para una próxima novela, tras el alzamiento constitucional de Riego. En todas estas facetas el autor despliega un logrado ensamblaje entre el hombre y el paisaje, y no descuida el menor detalle de la necesaria coordinación y adecuación entre lo real y el libre ejercicio de la imaginación en el tratamiento de la ficción.

Pero los personajes de la novela, los que le dan vida y consistencia, se mueven en escenarios de la más absoluta realidad, y no es poco el mérito de

su acoplamiento y su disección; el burgués acomodado y fernandino, el sabio astrónomo afrancesado, el marino romántico y constitucional, la impulsiva y patrioter peinadora, el leal calesero, el maestro calafate... todos muestran sus aristas patrióticas en la búsqueda de una luz que ninguno llegará a alcanzar en plenitud.

La defensa de la Isla fue en buena parte naval, con las fuerzas sutiles desplegadas por los caños, y aparecen nombres ilustres como Topete, Valdés, Apodaca, Mourelle, que tan importante papel jugaron en la contienda. Porque la Marina es también la gran protagonista de la novela.

Cervera Pery es un enamorado de su ciudad natal, a la que conoce y escudriña como pocos; de aquí que la documentación estudiada con minuciosidad y solvencia aporte al texto un rigor histórico que en ningún momento diluye o trastoca sus constantes, dándole al conjunto esa necesaria simbiosis entre erudición y amenidad, matizada a veces por un lenguaje barroco o serenamente lírico —el poeta surge en el trasfondo— que convence y deleita.

La Editorial Epígono, que tiene en su haber la publicación de sugestivos títulos de narrativa histórica, y que presenta este libro en cuidada edición, puede sentirse satisfecha en esta nueva aportación, que creemos conseguirá el éxito y la difusión que verdaderamente merece.

A. S.



**VARIOS: La seguridad en el Mediterráneo.**—Monografías del CESEDEN. Número 49. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Ministerio de Defensa. Coloquios CASD-CESEDEN-CHEM-IDN, 2001; 125 págs.

El Centro Alti Studi per la Difesa (CASD), el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), el Centre des Hautes Études Militaires (CHEM) y el Instituto da Defesa Nacional (IDN) publican por tercer año los temas que se estudiaron en los últimos coloquios celebrados en el arsenal de Venecia bajo la dirección del CASD de Italia. Los temas tratados en este caso fueron. Primero: «¿Qué políticas deberían adoptarse para demostrar que el creciente compromiso europeo en los asuntos de defensa no está dirigido contra el Sur?». Segundo: «Fuerzas Armadas, inmigración ilegal y narcotráfico». Tercero: «Coordinación entre el proceso de Barcelona y el Diálogo Mediterráneo». Cuarto: «La proliferación de armas de destrucción masiva y la seguridad en Europa».

En nuestro cuaderno de junio de 2001 (sección *Libros*, pág. 876) ya nos referimos a estas sesiones de trabajo en general y a los temas recopilados en el





número 35 de estas Monografías del CESEDEN. Por lo que se refiere a los temas tratados en el que ahora nos ocupa, la mera lectura de sus títulos ya refleja su interés y actualidad. Acometer el estudio de asuntos tan complejos y comprometidos analizándolos con la mayor objetividad y ausencia de prejuicios ideológicos es algo tan necesario como difícil y, por ende, poco frecuente. Aún más difícil es hallar soluciones prácticas y eficaces a problemas de tal envergadura, pero el esfuerzo vale la pena con tal de que llegue al conocimiento de quienes en los niveles apropiados de decisión puedan al menos tener en cuenta la labor profunda realizada por profesionales de diferentes disciplinas y nacionalidades para tomar las acciones correspondientes. Que esto

ocurra realmente o no es algo que depende del grado y niveles de difusión que lleguen a tener estos trabajos, algo que sería deseable se lograra en la mayor medida posible.

G.



### **CECAF. Navegación a la estima e instrumental.—Dos CD-ROM.**

Esta obra es una ayuda a la enseñanza de la navegación aérea contenida en dos CDs y realizada por el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire (CECAF) para la Dirección de Enseñanza del mismo Ejército.

El Volumen I trata de la navegación de estima (aquí llamada «a la» estima) y consta de los capítulos relativos a las medidas de viento, altitud, tiempo, consumo, temperatura, velocidad y rumbo con la descripción de los instrumentos correspondientes más los de vuelo (inclinómetro, variómetro, horizonte artificial y medidor de ángulo de ataque). Se acompaña de un cierto número de ejercicios sobre su uso, que se completan con otros en los que se combinan los parámetros velocidad, tiempo, distancia y consumo, con datos de evaluación de resultados.

El Volumen 2 se ocupa de la navegación instrumental, estudiando las esperas, las aproximaciones y sus procedimientos, con referencia a los sistemas ADF, ILS, VOR y TACAN. Es de destacar aquí el ejemplo ilustrativo de aproximación ILS a la Base Aérea de Getafe en tiempo real con la representación gráfica de la trayectoria de la aeronave en los planos horizontal y vertical junto a las lecturas reales de los instrumentos simultáneamente.

En conjunto se ha logrado un complemento a la enseñanza segura-

mente muy eficaz, con presentación móvil acompañada de claras explicaciones orales y escritas, así como con la posibilidad de evaluar por sí mismo el alumno los conocimientos adquiridos a través de los ejercicios y su calificación. Todo ello realizado de modo eminentemente práctico, sin prolijas consideraciones teóricas que no tengan aplicación inmediata, con la ventaja de poder repetir cuantas veces se quiera tanto cada tema como los ejercicios. Algunos detalles podrían mejorarse, como las tablas y gráficos —demasiado pequeños—, la escasa nitidez de alguna figura —caso del calculador manual o *computer*— o la interferencia de la música que es más bien un estorbo que una amenidad cuando se le superpone la explicación oral.

Es de suponer que estos discos se completarán con otro u otros que incluyan navegación inercial, GPS y navegadores, así como el Reglamento de Circulación Aérea, recientemente modificado el pasado mes de enero, con lo que se dispondrá de un instrumento auxiliar muy útil para la enseñanza.

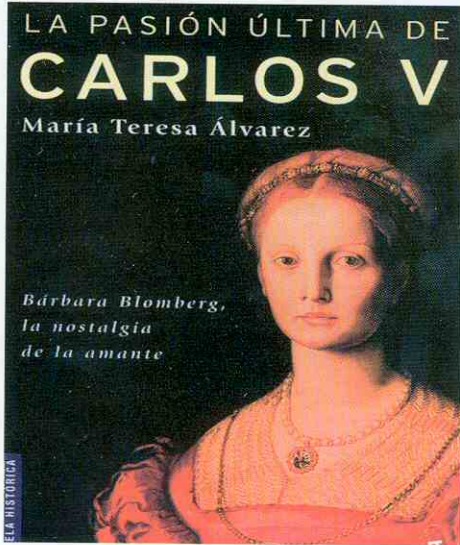
G.



ÁLVAREZ, María Teresa: **La pasión última de Carlos V.**—Ediciones Martínez Roca, S. A. Madrid, 2001; 190 págs.

Se trata de una novela histórica en la que la autora, María Teresa Álvarez, licenciada en Ciencias de la Información, nos cuenta de manera entretenida el último amor de Carlos de Gante, el César Carlos, y fue éste el que tuvo con Bárbara Blomberg, moza flamenca, fruto del cual nació un hijo natural, Juan de Austria, *Jeromín*.





Aquí se refiere a varias cartas recibidas por su nieta Ana de Austria, última abadesa perpetua del monasterio de Santa María de las Huelgas; sin embargo, su cadáver no se encuentra en esta tumba, pues está vacía, ignorándose hasta ahora dónde se hallan éstos restos.

«Es ésta una novela que ilumina los sentimientos de un monarca excepcional y retrata los claroscuros de una época decisiva de nuestra historia».

Con un formato cómodo, recomendamos su lectura con la seguridad de que no quedarán defraudados.

F.

## REVISTAS

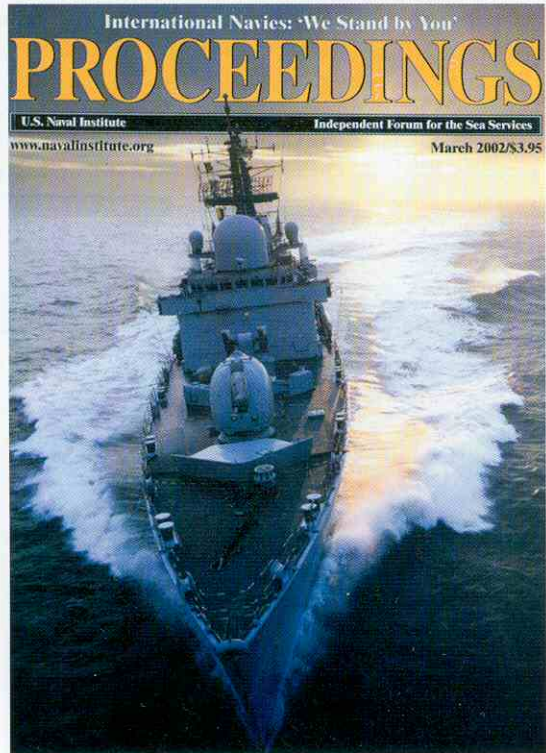
### PROCEEDINGS. Marzo 2002

Lo primero que hemos de reseñar de este número es la concesión de los premios anuales del concurso internacional de fotografía naval. Como la propia revista dice, el galardonado «ha barrido», pues se ha llevado todos los premios: el primero y las cuatro menciones honoríficas, lo que no tiene precedentes. Y nos cabe la satisfacción de que el autor es el capitán de corbeta de nuestra Armada Luis Díaz-Bedia Astor. La foto premiada en primer lugar muestra una espectacular vista en un ejercicio de contraincendios en la Escuela Naval Militar, otra se refiere a un ejercicio de armas por aspirantes de primer año, y las demás al Arma Aérea. El capitán de corbeta Díaz-Bedia es colaborador asiduo nuestro y ha honrado con su acostumbrada y sobresaliente calidad artística no pocas portadas de esta REVISTA.

En *Spain wants to play big* se hace un análisis del programa de la fragata F-100. Pasa revista a diez años de estudios orientados a la consecución de un buque de capacidad antiaérea, pasando por los programas NFR-90, LAMS/ESAF y TFC hasta culminar en una versión reducida (en torno al 80 por 100) del destructor DDG-51 *Flight IIA*. Subraya que haber llevado a buen

fin este programa ha sido posible sobre todo gracias a la visión y tenacidad de un grupo de oficiales de nuestra Armada que anteriormente habían participado en otros intentos, hasta que abrieron el camino a la adopción de las capacidades que dan a la F-100 tal ventaja política en la actual situación mundial: la adopción del sistema Aegis de los destructores estadounidenses, cuya evolución les ha de conferir capacidad antimisil y, además, la adopción del sistema de lanzamiento vertical Mk-41 en versión de ataque, en lugar de la corta, que allana el camino para una capacidad de ataque de largo alcance. Se examina la actual orientación política de nuestro país, dispuesto a ocupar un lugar destacado dentro de la Unión Europea, y

señala que tras la visita del presidente de los Estados Unidos a Europa en junio de 2001 se puso de relieve el respaldo decidido de España, que mereció una especial atención de la prensa, la cual por primera vez mencionó la capacidad potencial ABM de la F-100, que de este modo fue «descubierta» por la opinión pública e incluso por el propio Gobierno. Subraya el articulista que ninguna otra nación europea dispondrá de tal capacidad en un futuro predecible y, ante los inevitables conflictos que se presentarán en el futuro, no se tardará en «redescubrir» a la F-100 por razones bien distintas: en un futuro no muy lejano la Unión Europea habrá de hacer frente a situaciones en las que no tendrá que enviar tropas al combate; un modo perfecto de conseguirlo puede ser el doble ataque con misiles Tomahawk lanzados desde submarinos británicos y «destructores» (así los califica) F-100 como alternativa a los ataques aéreos y la intervención terrestre. Claro que para ello será precisa la adopción de la medida política de armar a las F-100 con Tomahawk. Y de nuevo nos encontramos con que no hay ningún otro país europeo —excepto el Reino Unido— con capacidad para emplear esta arma sin tener que realizar grandes inversiones en adquisición o modificación de las plataformas existentes. Insiste el autor que España, manteniendo su integración europea, también quiere



entablar relaciones con la industria norteamericana en determinadas áreas críticas. Termina asegurando que los cuatro buques de esta clase serán mucho más que las meras plataformas antiaéreas originalmente previstas: serán medios potentes para una política exterior de España, confiriendo capacidades inigualadas a Europa y contribuyendo al esfuerzo del Reino de España por acrecentar su influencia política en el escenario mundial.

G.

## LA AVENTURA DE LA HISTORIA. Núm. 40, febrero 2002

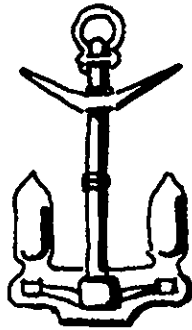


Revista mensual dedicada a temas históricos de todo tipo y de todos los tiempos. Muy bien documentada, con magníficas ilustraciones, y con artículos escritos con talante a la vez imparcial y crítico, en los que analiza asuntos que van desde los tiempos más remotos a nuestros días, y en los cuales el aspecto naval suele aparecer con frecuencia en el contexto de los artículos o como tema independiente. En las 115 páginas de éste número aborda varios temas, entre los que, bajo el punto de vista naval, resalta un artículo titulado «Misión en Haití: una historia inédita de Gravina», en la que narra la colaboración de España con Francia, hace 200 años, para sofocar la insurrección de los haitianos, y cuenta la magnífica labor desarrollada por Federino Gravina, comandante de la *Escuadra de Observación* española que apoyó a los franceses en Santo Domingo en 1802, formada por siete barcos —cinco navíos, una fragata y una corbeta—, con su insignia en el *Neptuno*, del que era comandante Cayetano Valdés. Otro interesante artículo de ambiente naval es el titulado «Naumaquia, el mayor es-

pectáculo de Roma» que, con un magnífico desplegable en las páginas centrales, habla de las representaciones de batallas navales, normalmente cruentas, que los romanos celebraron en diferentes ocasiones para conmemorar algún hecho importante o para divertir al pueblo. Estos combates navales tuvieron lugar a mediados del siglo I antes de Cristo y mediados del siglo III de nuestra era, la mayor parte de las veces en circos o espacios cerrados e inundados, y en alguna ocasión en la costa, en un lago o en el Tíber.

La revista toca muchos otros temas, de los que en este número, además del dossier dedicado a Napoleón III, destacan dos artículos dedicados a Alfonso XIII y su tiempo en el centenario de su acceso al trono, en los que se analiza a la sociedad española de principios del siglo XX, los avatares económicos, los cambios de gobierno, los movimientos sociales, etc., con referencias a la semana trágica de Barcelona, la dictadura de Primo de Rivera, o la guerra de África y el desembarco de Alhucemas.

M. G. F.



# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

JUNIO 2002





Nuestra portada: Cartagena, 3 de mayo de 2001. Atracados en el muelle de La Curra los buques de la Fuerza MCM del Sur de Europa: *Milazzo* (Italia), *Lobeila* (Bélgica), *Grimby* (Reino Unido) y *Kichli* (Grecia). En segundo plano el *J. S. de Elcano*, atracado frente al antiguo palacio-cuartel de la Real Compañía de Guardias Marinas de Cartagena.

(Foto: D. Quevedo).

CARTA DEL DIRECTOR	755
CARTAS AL DIRECTOR	757
125 ANIVERSARIO DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA Contralmirante Jesús Salgado Alba	759

#### TEMAS GENERALES

Contralmirante J. Ramón Jáudenes Agacino EL ENTORNO SUR MEDITERRÁNEO	765
Agregado de Defensa, Militar, Naval y Aéreo Adjunto. Embajada de Suiza. Bruno Carpaneto	
SUIZA Y LA MAR	779
Capitán de corbeta Manuel Triano Pouso EL SENTIDO COMÚN Y EL OJO MARINERO	785

#### TEMAS PROFESIONALES

Capitán de fragata Juan Rodríguez Garat UNA OPINIÓN MÁS SOBRE LOS INFORMES PERSONALES	793
Capitán de corbeta J. Ángel Chans Ferreiro CARTOGRAFÍA NÁUTICA ELECTRÓNICA	803
Teniente de navío Ángel Saiz Padilla EL JSF. UN RELEVO PARA EL HARRIER. EL FUTURO DE LA AVIACIÓN NAVAL EMBARCADA	811
Capitán de corbeta Luis de la Puente del Pozo APLICACIONES DE LA NORMATIVA CIVIL EN LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE GUERRA	819

#### HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de fragata Antonio Ruibérriz de Torres Sánchez UNA HISTORIA AERONÁUTICA ANTIGUA	829
General interventor Ramón Blecua Fraga EL CONTRALMIRANTE DANIEL NOVÁS TORRENTE. FIGURA RELEVANTE DE LA ARMADA EN EL SIGLO XX (1903-1986)	837
Agustín R. Rodríguez González LA CONQUISTA ESPAÑOLA DE LAS ISLAS BAHAMAS EN 1782	847
General de división del Cuerpo de Intendencia de la Armada José M.ª de Lara Muñoz-Delgado UN SUEÑO... HECHO REALIDAD	853

#### INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENTO AÑOS... EFEMÉRIDES VIEJA FOTO MISCELÁNEA ANECDOTARIO MARINERO CINE CON LA MAR DE FONDO LA MAR EN LA FILATELIA LEXICOGRAFÍA GALERÍA DE CAPITANES GENERALES MARINOGRAMA
---

NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS





MINISTERIO  
DE DEFENSA

SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

*Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquéllos.*

Depósito legal: M. 1.605-1958  
ISSN 0034-9569  
NIPO: 076-02-053-4

---

## VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Musco Naval. Paseo del Prado, 5  
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.  
Librería *Moya*. Carretas, 29.  
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
Musco Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librería*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- SEVILLA.—Musco Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Musco don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

---

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España	1,65 €
Unión Europea	2,10 €
Otras naciones	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	14,88 €
Unión Europea	19,57 €
Otras naciones	20,16 €

---

**PUBLICIDAD:** Vía Exclusivas, S. L.  
Viriato, 69. 28010 MADRID  
Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14  
Correo electrónico: [viaexclusivas@jet.es](mailto:viaexclusivas@jet.es)

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**  
Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.  
Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28  
Correo electrónico: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

El domingo 2 de este mes de junio, como colofón de los actos del Día de las Fuerzas Armadas, la Banda de Música del Tercio de Levante de Infantería de Marina recibió de manos de la alcaldesa de Cartagena la Medalla de Oro de la ciudad.

La ceremonia de entrega de la máxima distinción de la capital Departamental se celebró frente al palacio de Capitanía, donde el 2 de junio de 1902, hace exactamente cien años, la Banda de Música del Tercio Levante estrenó *Suspiros de España*.

El más universal de los pasadobles, que el maestro Álvarez compuso sobre la mesa de un bar de la calle de Mayor de Cartagena, llevó inicialmente el prosaico título *Suspiros del Café España*, uniendo así el nombre del referido bar con los «suspiros», típicos pastelillos cartageneros muy del gusto del genial compositor, quien compartía mesa y tertulia en el citado Café España con el maestro Javaloyes, autor de *El Abanico* —que fue pieza favorita en los ceremoniales del palacio de Buckingham en Londres y hoy marcha con la que revista las fuerzas S. M. el Rey de España—, y con el comandante Roig, director de la Banda del Tercio de Levante y autor de *La Gracia de Dios*, que completa el famoso trío de pasadobles compuestos en Cartagena.

Aprovechamos esta efeméride para rendir homenaje al patrimonio musical de la Armada que, con *La Salve Marinera*, *La Oración de la noche* y *la Ofrenda Marinera*, tiene en su haber las más bellas plegarias de fervor religioso, y a la estela musical que nos han dejado Álvarez Beigbeder, autor de la partitura del Himno de la Escuela Naval —padre de dos destacados artistas, José, también director músico de la Armada, y Manuel Alejandro, gran compositor de música ligera—; a Sáez de Adana, autor de *Ganando Barlovento*; a R. Dorado, de *Proa a la mar*; a S. Zaragoza, de *Mares y Vientos*, y a tantos otros que nos vienen a la memoria: Baudot, Pérez Monllor, Bertomeu, Codina, Adam Ferrero, Beltrán, Galduf, Juez, Mogino, Montalbán... y a todos los que en el transcurrir de los siglos han formado parte de las bandas de escuadra, batallones y tercios.



Mariano JUAN Y FERRAGUT



## A NUESTROS COLABORADORES

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

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, con tratamiento de texto Word o Word Perfect.** La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

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

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título. **Las fotografías e ilustraciones, cuando se remitan en disquete o CD-ROM, tendrán como mínimo una resolución de 300 puntos por pulgada.** 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 descara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

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

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

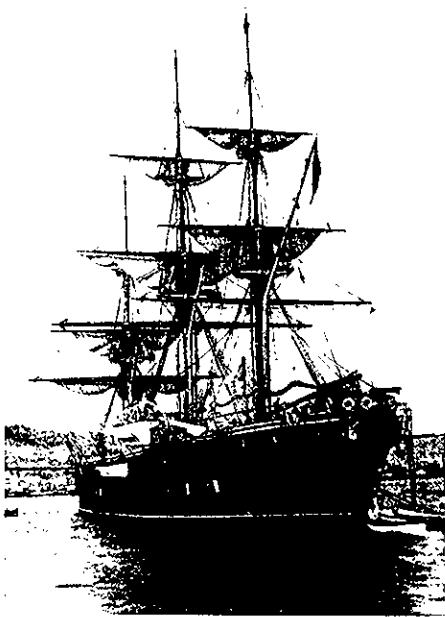
Al final del artículo, al que se acompañará la dirección completa, con distrito postal, del autor, deberá figurar su firma.

# CARTAS AL DIRECTOR

## Fragata blindada Numancia

*Desearía me aclarasen, si es posible, una duda que tengo. En la obra de José Lledó Calabuig, Buques de vapor de la Armada Española, al referirse a la fragata acorazada Numancia, págs. 74 y 75, que intervino en el bombardeo de los fuertes de El Callao (Perú), el 2 de mayo de 1866 (no estoy muy seguro de la fecha), dice que a las once quince (según un testigo) se dio el toque de zafarrancho de combate y calacuerda.*

*Que se dé el toque de zafarrancho de combate con un buque de guerra de la Armada me parece normal, lo que ya no encuentro normal es el toque de «calacuerda», término que ignoraba y que según el diccionario de la RAE significa: (De calar y cuerda) f. Mil. Toque militar antiguo para acometer resueltamente al enemigo. Servía para mandar que, en los mosquetes y arcabuces, se aplicase la mecha o cuerda encendida a sus cazoletas u oídos, cebados con pólvora.*



*No tiene sentido que en un buque de la Armada se dé este toque, pues es evidente que la marinería no iba a usar su armamento personal. ¿Sería tal vez para aplicar la mecha al disparo de la artillería? ¿Es que la artillería de la Numancia y en 1866 era todavía de avancarga y no disponía ni de los cañones Rovira de pistón?—J. Antonio García Merino. Madrid.*

## Revista naval por la coronación de Isabel II

*En primer lugar deseo expresar mi más cordial felicitación por el acierto con que dirige usted la REVISTA GENERAL DE MARINA, haciendo de su contenido un libro de lectura amena, al tiempo que nos hace recordar tiempos pasados de nuestra juventud cumpliendo con el servicio militar (julio 1952-marzo 1954).*

*Tuve el honor de servir a mi patria cumpliendo el servicio militar en calidad de marinero de 1.ª a bordo del crucero Miguel de Cervantes, con base en Cartagena, y precisamente dentro de poco (15-06-2003) se cumplirá el 50 aniversario de la revista naval celebrada en Portsmouth con motivo de la coronación de la reina Isabel II.*

*En dicha revista naval representó a España el crucero Miguel de Cervantes y, entre otros buques que acudieron a la revista, recuerdo sólo algunos de los que asistieron representando a sus países respectivos, como son el Göta Lejon, Suecia; el Baltimore, Estados Unidos, y el CBPAAOOB, Unión Soviética.*

*Si estima oportuna mi sugerencia, sería muy agradable poder leer en su REVISTA un amplio reportaje de dicha visita al Reino Unido del Miguel de Cervantes, si fuera posible con fotos, para poder recordar con placer lo que fue un evento importante en la vida de nuestros buques de la Armada española.*

*Con el agrado de siempre, reciba un cordial saludo, junto con la admiración de un lector de su REVISTA.—Pascual Mora. Ibiza.*

# REVISTA GENERAL DE MARINA

# 125 ANIVERSARIO 1877-2002

Con motivo del ciento veinticinco aniversario de la REVISTA GENERAL DE MARINA, su actual director me ha pedido, como a otros ex directores, que redacte para su publicación una breve reseña de los acontecimientos más destacados ocurridos durante mi labor como director, que ocupó el periodo desde mayo 1982 a febrero 1987, lo que hago, con mucho gusto, en las líneas que siguen.

El día 13 de mayo del año 1982 fui nombrado, por el entonces almirante jefe del Estado Mayor de la Armada (AJEMA), director de la REVISTA GENERAL DE MARINA en relevo normal del coronel auditor de la Armada Amancio Landín Carrasco, de quien recibí la REVISTA en (nunca mejor dicho) «perfecto estado de revista». Desempeñé este ilusioante cargo durante un periodo de tiempo relativamente corto, cuatro años y diez meses. El único detalle amargo que recuerdo de esos años fue la forma en la que terminé mi tarea, un final sorprendente, consecuencia de una decisión que me alcanzó de rebote, como veremos más adelante.



Primera portada de la REVISTA con temas  
navales.

Durante mi dirección simultanéé este cargo, retribuido con una gratificación testimonial, con otro destino oficial de mayor dedicación y responsabilidad, el de secretario permanente del Instituto Español de Estudios Estratégicos del CESEDEN. Mi situación militar entonces era «en reserva activa».

A pesar de todo, nos dio tiempo a mis colaboradores y a mí, con el subdirector de la REVISTA a la cabeza, el inolvidable capitán de fragata José Luis Tato Tejedor (q. c. p. d.), a introducir, tanto en el cuerpo como en el alma de la publicación, algunas novedades para intentar modernizarla. En cuanto al «continente», cambiamos su aspecto, transformando su portada, que llevaba decenas de lustros conservando el blanco y negro de su nacimiento, con fotografías de temas navales a todo color diferentes en cada número. Posteriormente se consiguió llevar el color a la mayor parte de las ilustraciones gráficas del interior, como sigue ahora. Todo esto se pudo conseguir gracias a un «concurso de fotografías en color de temas navales» dirigido a todos los lectores, que fue recibido con tanta aceptación que nos permitió iniciar un fondo fotográfico-naval en color que aún hoy sigue creciendo. Como es natural, nos vimos obligados a cambiar radicalmente el tipo de papel, tanto de portada como de interior, para poder dar color y calor a la REVISTA. Animados por el éxito del mencionado concurso, gracias a nuestros lectores, nos lanzamos a proponer otros concursos similares, entre los que destacó el denominado «La fotografía inteligente», que dio mucho juego entre los lectores jóvenes.

En cuanto a las novedades introducidas en el «contenido», el «mollo» de la REVISTA —dado el lamentable ambiente de aislamiento político internacional que entonces se propagaba desde las alturas a todo trapo en España a través de insensatas y desafiantes consignas, tales como «OTAN no», «Europa tampoco», «bases fuera»... etc., consignas mortales para una nación geopolíticamente marítima como la nuestra—, consideramos necesario oponernos a tal política de aislamiento, típicamente continental, mediante el decidido apoyo a la saludable y estimulante política de apertura internacional de nuestra patria.

Entre las diversas formas de hacer operativa nuestra decisión de propagar e informar sobre las excelencias de la imprescindible e ilusionante apertura de España al mundo, la principal y la que tuvo mayor éxito fue la de adoptar la fórmula de publicar periódicamente «números monográficos», dedicados cada uno de ellos al estudio y análisis de un asunto relacionado con las ideas anteriormente expuestas. Fueron cuatro los números monográficos que pudimos lanzar. El primero, correspondiente a mayo de 1983, al año justo de mi toma de posesión como director, desarrollando la idea geopolítica fundamental de que el estrecho de Gibraltar constituye el centro de gravedad de nuestra estrategia naval y general, siendo por ello el primer camino de nuestra apertura al mundo, por lo que su dominio o control en caso de crisis era vital para Espa-

ña, en perfecta cooperación con nuestros aliados naturales, lo que ponía de manifiesto la imperiosa necesidad de contar con muchos y, sobre todo, buenos aliados. La idea del «eje geoestratégico español Baleares-Estrecho-Canarias» tuvo amplio eco y decidido apoyo en nuestra REVISTA. El éxito alcanzado por este primer número monográfico nos animó a poner en marcha el segundo, que se publicó en abril de 1984, dedicado al tema de gran actualidad y controversia entonces en España: «OTAN-Pacto de Varsovia», en el que naturalmente se defendía la entrada de España en la OTAN por la puerta grande y sin temblorosos titubeos. En línea con la defensa de nuestra apertura geopolítica y geoestratégica al mundo, y teniendo en cuenta que España es una nación de extracción mediterránea y de proyección atlántica, tanto en lo cultural como en lo político y también en los aspectos estratégicos y económicos, nos alentó a que el tercer número monográfico, dedicado al tema general «España en el Mediterráneo», fuera lanzado en mayo de 1985. El cuarto y último, «España en el Atlántico», salió un año más tarde: mayo de 1986. En el análisis del binomio Mediterráneo-España, expuesto en unos diez artículos, se dio lógicamente prioridad al Mediterráneo occidental, sin soslayar al central y oriental, donde también ha tenido y tiene intereses España.

Con referencia al estudio en el cuarto número monográfico sobre el tema «España en el Atlántico», se analizaron los lazos históricos, culturales, antropológicos y los intereses que España tiene en Iberoamérica, América Central y también con Norteamérica, si pensamos que una buena parte del territorio actual de los Estados Unidos, de Florida a California, fue de soberanía española durante casi dos siglos, y allí hemos dejado nuestra, más o menos, profunda huella, cuyos exponentes más destacados son el idioma y la sangre españoles de muchos de los actuales norteamericanos «sureños».

El sistema empleado para preparar cada número monográfico fue el de solicitar, con suficiente antelación, a los más destacados expertos de la Armada, así como de otros ejércitos y autoridades civiles y universitarias, artículos, comentarios, opiniones, etc., con sus correspondientes ilustraciones en color, sobre los diversos aspectos del tema general propuesto. No es extraño, pues, que se tardase casi un año en la confección de cada número de este tipo.

Así iban las cosas cuando, a última hora, una mañana a mediados de julio de 1987 en la que estábamos enfrascados en plena labor de preparación de un número monográfico, me llamó a su despacho con cierta premura el jefe del Estado Mayor de la Armada para comunicarme que venía de despachar con el ministro de Defensa, el cual le había pedido mi relevo como director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, no por algo que yo hubiera o hubiese escrito en la REVISTA o fuera de ella (se apresuró a aclararme el AJEMA), sino por mi falta de vigilancia restrictiva al no haber impedido la publicación —aquí está

## REVISTA GENERAL DE MARINA



NÚMERO MONOGRÁFICO

TEMA: EL ESTRECHO DE  
GIBRALTAR

el «rebote»— en el número de junio de 1986 de un artículo firmado por uno de nuestros más asiduos y brillantes colaboradores, que llevaba y lleva por título (ya que lo escrito escrito está) «La preeminencia del espíritu en nuestra profesión». Algunos de los párrafos censurados por la primera autoridad del departamento, que subrayó a todo color, eran los siguientes: «Es posible que otros quieran y puedan huir de los grandes ideales; pero nosotros —los militares— ni podemos ni queremos... El militar que no es idealista no cumple con su primera obligación, y se convierte en un triste mercenario». Y más adelante: «La falacia de poner a los militares como causantes de las guerras es tan burda como el pensar que la Cruz Roja es la causante de los accidentes de tráfico, que los bombe-

ros provocan los incendios o que la defensa civil provoca las inundaciones u otras catástrofes.

Por supuesto yo había leído con gran atención el artículo no sólo digno, sino muy recomendable para ser publicado. Ni por un segundo pensé que mereciera censura alguna, a parte de mi convicción, quizá algo inocente o no, de que el sacrosanto derecho a la libertad de expresión alcanzaba a todos los españoles, incluidos los militares. En consecuencia, yo aprobé de todo corazón su publicación como con toda certeza lo hubiera hecho sin la menor duda cualquier oficial de Marina, y lo volvería hacer si se repitiera la ocasión.

En fin, el AJEMA no tuvo más remedio que comunicarme la orden del ministro, brindándome la oportunidad, a modo de único desagravio a su alcance, de sugerir que si me parecía oportuno fijara yo mismo quién debía sucederme, y así lo hice, dándole sin la menor vacilación el nombre de quien había sido mi leal subdirector, el capitán de navío José Luis Tato Tejedor. Y así se hizo. En consecuencia, se publicó en el Boletín Oficial de Defensa, número 27, de 10 de febrero de 1987, la orden ministerial delegada nombrando nuevo director de la REVISTA GENERAL DE MARINA al capitán de navío Tato Tejedor, que siguió en todo mi línea de dirección.

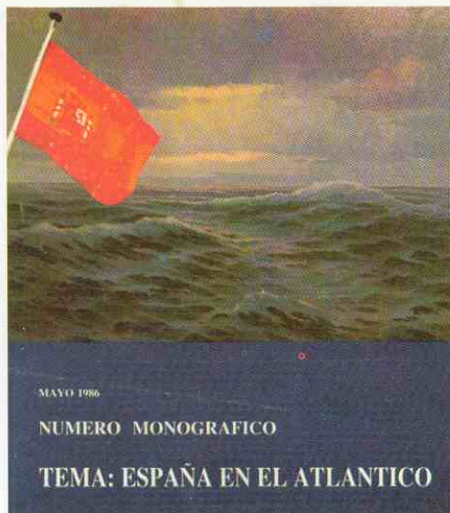
Es preciso subrayar que en el texto de la orden ministerial delegada no se menciona mi nombre en absoluto. La despedida que me ofrecieron mis



compañeros de la REVISTA fue fraternal y jocosa, fraternal porque fue únicamente «entre nosotros», y jocosa por salir del negro túnel en que nos había metido el contrariado artículo.

Por último, deseo aprovechar esta oportunidad de escribir en nuestra querida REVISTA para mostrar públicamente mi profundo agradecimiento al equipo humano que tuve la inmensa suerte de dirigir, y también por recibir un muy estimulante apoyo, nombrándolos uno a uno según me vienen a la memoria: José Luis Tato Tejedor —subdirector y gran amigo mío, fallecido hace pocos años—, Mercedes Briones Romaniegos, Emilio López (también fallecido), Carmina López, Francisca Aragón y María Lozano. A todos ellos, un fuerte abrazo de gratitud.

## REVISTA GENERAL DE MARINA



Jesús SALGADO ALBA



Director de la REVISTA GENERAL DE MARINA  
(1982-1987)

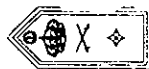




Hidros italianos en el puerto de Pollensa (Mallorca). (Foto: colección G. D. de Lara Muñoz Delgado).

# EL ENTORNO SUR MEDITERRÁNEO

J. Ramón JÁUDENES AGACINO



ESCRIBIR sobre el Mediterráneo y su entorno sur resulta delicado por ser un tema complejo y hoy día políticamente importante, en una etapa crítica con una vertiginosa dinámica de acontecimientos. La problemática de su seguridad y estabilidad hay que tratarla en profundidad y con prudencia, procurando no provocar susceptibilidades que creen recelos en los países de la ribera sur. Más bien conviene hacer un aporte positivo de todos los factores

concurrentes que nos lleve a un mutuo entendimiento y a un clima de confianza, de cooperación y de paz. No por ello podemos subvalorar los riesgos que presenta la situación en Oriente Próximo, el flujo de migración árabe, la lucha contra el terror y las posibles amenazas existentes desde el punto de vista militar, en un escenario futuro a corto y medio plazo.

El mar Mediterráneo ha sido cuna y expansión de imperios y civilizaciones, una encrucijada de culturas y religiones. Un espacio geoestratégico de múltiples conflictos, guerras, invasiones y combates navales en la lucha por el poder a lo largo de la Historia, con una relación de dominio e influencias. Hoy día es un escenario de actuación primaria, como frontera vulnerable en el vientre europeo. Para España es un espacio próximo y fascinante, que tiene definitivamente una prioridad estratégica.

El Mediterráneo es un mar casi cerrado que abarca 4.000 kilómetros de este a oeste, por donde navega la sexta parte del tráfico marítimo mundial y un tercio del consumo energético europeo. Por el Mediterráneo navegan más de 75.000 buques al año, con un tráfico en aumento de graneles líquidos y sólidos, de contenedores, mercancías en general y de pasajeros, que precisa control y protección. Asimismo es de destacar la mejora y modernización de infraestructura y equipamientos portuarios tanto en la costa norte como en la sur.

Acoge en sus orillas a 28 naciones, con más de 100 millones de habitantes, que se caracterizan por su diversidad y complejidad judeo-cristiana y árabe-islámica. Existe una gran diferencia de nivel económico y de desarrollo entre los países del norte y del sur de este conflictivo mar. El norte de África es una potencia petrolera, con un gran crecimiento demográfico digno de tenerse en



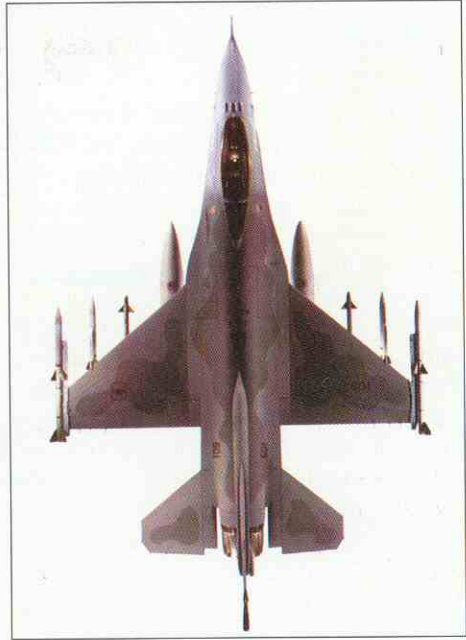
*El Nasser. Egipto.*

cuenta ya, y máxime en el futuro, que provocará irremediamente tensiones sociales. El Mediterráneo se ha convertido en la línea preferente del flujo del fenómeno migratorio actual.

Por el estrecho de Gibraltar pasan, en ambos sentidos, más de 200 barcos diarios en una de las principales rutas petroleras y comerciales del mundo. Su angostura dificulta el intercambio de aguas entre el mar Mediterráneo y el océano Atlántico, lo que produce un alto grado de salinidad y una escasa amplitud de mareas. Hay una corriente principal de superficie que fluye desde el océano Atlántico y se desplaza hacia el este, las corrientes que vuelven al Atlántico son más densas y se hunden por debajo de la principal. Estas características resultan ventajosas para la navegación de submarinos en inmersión, oculta bajo la capa batitérmica, a la vez que propician la detección submarina a larga distancia por propagación profunda.

El canal de Suez enlaza el Mediterráneo con el mar Rojo y constituye una ruta marítima de gran importancia estratégica entre Europa y Asia.

A partir de los años 60 la costa meridional europea y también hoy la del norte de África han tenido un desarrollo vertiginoso con el turismo por los recursos naturales de sus playas y su mar templado. Las reservas de petróleo y gas que existen en su subsuelo están siendo exploradas en las costas de Grecia, Italia, España y Túnez. El petróleo procedente de Oriente Medio y de los países árabes, que necesitan los Estados europeos para su consumo energético, es un elemento estratégico crucial, pues la seguridad de esta energía es vital para los estados del sur de Europa: Italia y Grecia, en su totalidad, y España, Francia y Alemania, en cerca de la mitad de sus necesidades. España y Portugal reciben cerca del 40 por 100 del gas natural del norte de África, así como Italia y Francia, vía Argelia y Marruecos.



F-16. (Ilustración de Lockheed Martin).

### La estabilidad mediterránea

La estabilidad del Mediterráneo está afectada por múltiples conflictos que de alguna manera alcanzan a los países circundantes y son causas que actúan como desencadenantes de muchas tensiones. En la zona nordeste, la crisis de los Balcanes provocada por la población inmigrante musulmana, la fuerte y mal soportada inmigración turca hacia los países del este europeo, las tensiones entre Grecia y Turquía dentro de la OTAN en relación con el control de la isla de Chipre, así como el cierre del flanco sur de la Alianza con la incorporación de nuevos Estados, son problemas por resolver.

Turquía, colindante con Oriente Medio, se verá afectada, económica y socialmente, por un eventual ataque a su vecina Irak en el proceso de derrocamiento de su gobierno dictatorial y proterrorista. Siria representa la línea dura contra Israel, con la tenencia de misiles de teatro y sospechosa del desarrollo de armas de destrucción masiva. Jordania, con elevada población palestina, trata de mediar y contemporalizar condenando los extremismos. El gobierno

extremista de Líbano, apoyado por Irán, es base de refugiados palestinos y guerrillas fundamentalistas y está expuesto a continuos conflictos fronterizos con Israel.

En la guerra inacabada contra el terrorismo internacional, Irak está en el punto de mira por parte de los Estados Unidos y sus aliados si no admite la completa inspección de fabricación de armas disuasivas químicas y biológicas, o no acata sus recomendaciones, y sigue dando apoyo al fundamentalismo islámico y al terrorismo internacional. Irak utiliza sus exportaciones de petróleo a Occidente para influir en la solución del conflicto palestino-israelí, y da apoyo financiero a las familias de los terroristas suicidas palestinos. El mundo occidental está expectante, precavido y defensivo, ante una segunda catástrofe terrorista donde nadie lo espere, por parte de redes de grupos extremistas no gubernamentales. Es importante que se tomen todas las medidas necesarias para no dejarles que tengan la iniciativa. Si el principal grupo terrorista en Afganistán de los talibán era el Al-Qaeda, en Palestina es el Al-Qsa.

En Oriente Próximo se interrumpió el proceso de paz y las negociaciones para la creación de un Estado Palestino. Israel persiste en la ocupación de territorios que considera indispensables para su seguridad, e inició una dura ofensiva militar, ejerciendo su derecho a defenderse contundentemente ante el terrorismo suicida (con el precedente de la fuerte campaña contra el terrorismo internacional y talibán efectuada por los Estados Unidos y aliados), con la reducción de focos del terror y desmantelamiento de infraestructuras terroristas, así como la captura preventiva de armas y extremistas peligrosos buscados por el eficaz Servicio de Inteligencia israelí.

Este conflicto está siendo el gran perturbador que acapara la atención y la preocupación de las relaciones en esta zona, anulando todas las iniciativas de cooperación y progreso, que han alcanzado el más alto nivel político de la comunidad internacional, con la intervención, para el cese de hostilidades y regreso a la mesa de negociaciones, de las Naciones Unidas, de la Unión Europea, de los Estados Unidos e incluso de Rusia, reunidos en Madrid y posteriormente en Washington. Este cuarteto diplomático ha vuelto a reunirse en Moscú para impulsar el proceso de paz. La ausencia de paz y el ciclo de violencia en esta región está realimentando incesantemente el resentimiento del mundo árabe frente a Occidente. La complicada Liga Árabe apoya incondicionalmente a Palestina, al igual que los Estados Unidos apoyan a Israel, con un criterio más equilibrado.

La difícil visita en misión de paz del secretario de Estado de los Estados Unidos, con el respaldo de la comunidad internacional, al primer ministro de Israel (dos experimentados generales que conocen la guerra y el terrorismo) y al aislado presidente de la Autoridad Palestina (antiguo líder del Movimiento de Liberación), trató de encontrar soluciones políticas al conflicto y terminar con la violencia, siempre que se cumplan las condiciones previas mínimas exigidas por ambas partes, sin lograr resultados inmediatos. Los continuos

actos de terrorismo suicidas, utilizados como desesperado mecanismo de defensa y venganza, no contribuye en nada al establecimiento de nuevas conversaciones tendentes a la creación del Estado Palestino.

Con la intervención de la comunidad internacional se consiguió el repliegue del ejército israelí al finalizar su ofensiva militar contra los reductos palestinos. La condena explícita de los actos de violencia por parte de los líderes palestinos y un precario alto el fuego evitaron una escalada de violencia con repercusiones internacionales y que permite continuar las difíciles conversaciones en busca de la paz, en un laberinto de aplazadas soluciones económicas y compromisos políticos impuestos a las partes.

El establecimiento de la paz en Oriente Próximo pasa por el cumplimiento de las resoluciones de la ONU y por el reconocimiento y la coexistencia de los dos Estados, el israelí y el palestino, con fronteras reconocidas y seguras. La situación es complicada y en ella intervienen muchos parámetros: devolución de territorios, definición de fronteras, desmantelamiento de asentamientos, regreso de refugiados y reparto de Jerusalén como capital, donde conviven las tres religiones monoteístas. El concepto de alto el fuego no es aplicable completamente en este tipo de lucha, al no poderlo garantizar al 100 por 100 la Autoridad Palestina. Sólo una enérgica acción exterior de vigilancia, con una fuerza multinacional de interposición y de ayuda humanitaria, con soluciones económicas, pondrá fin a una contienda salvaje de acciones terroristas y reacción militar, que sólo abre más las llagas de odios y supervivencias, en un ambiente de antagonismo profundo que durará aún por tiempo. Por otra parte, no existe la posibilidad de hacer la paz con el terrorismo, que siempre toma la iniciativa. Sólo queda observar y esperar. El construir un Oriente Próximo tranquilo y próspero es un plan extremadamente lento y delicado que requiere mucha voluntad y paciencia política.

En la región sudeste, Egipto es una pieza clave en la actual situación de crisis en Oriente Próximo. Sin Egipto los árabes no podrían mantener una guerra con Israel, como sin la mediación de Arabia Saudí, guardián de los santos lugares de La Meca, no sería posible la paz en la región. Egipto está incluido en el programa de modernización de las fuerzas aéreas de países aliados de los Estados Unidos y posee una moderna flota naval, con fragatas transferidas de la Marina norteamericana. Su territorio se encuentra amenazado por grupos radicales filoislámicos procedentes de Sudán. Libia es una presunta amenaza a la seguridad del área mediterránea por las características especiales de su gobernante y el desarrollo de misiles de largo alcance con armas químicas y biológicas.

En el sudoeste, Marruecos y Mauritania siguen con su contencioso territorial. El problema del Sáhara Occidental no ha conseguido una solución adecuada y puede conducir a un enfrentamiento entre Marruecos, apoyado por Francia, y el Frente Polisario, apoyado por Argelia, que pretende la posible creación de un nuevo Estado sahariano en su tercio sur.

En el extremo oeste del Mediterráneo, subyace la repetitiva presión marroquí por sus pretensiones sobre las comunidades autónomas españolas de Ceuta y Melilla, ciudades con vinculación española de toda una historia de más de 500 años, incluso antes que existiera el Reino de Marruecos como tal. Ceuta y Melilla son frontera europea en el norte de África, puerta abierta a la inmigración, legalizada o no, hacia Europa, con sus guetos y mafias de tráfico de inmigrantes ilegales, que aportan una alta tasa a la delincuencia. Es especialmente preocupante la segunda generación de inmigrantes marginados y los que quedan en situación de ilegalidad al caducar sus permisos, que pueden crear continuas fricciones y conflictos al verse frustradas sus expectativas.

Francia está afectada por la inmigración masiva argelina, con más de seis millones, con un sentimiento nacional de xenofobia que ha llegado a tener una peligrosa repercusión en las elecciones presidenciales. Francia pretende desarrollar una política comercial y de influencia preponderante en el norte de África.

Italia se muestra preocupada, incluso ha llegado a declarar ocasionalmente el estado de emergencia, por los problemas que crea la llegada masiva de emigrantes musulmanes procedentes de Albania, del resto de los Balcanes e incluso de Túnez y Turquía.

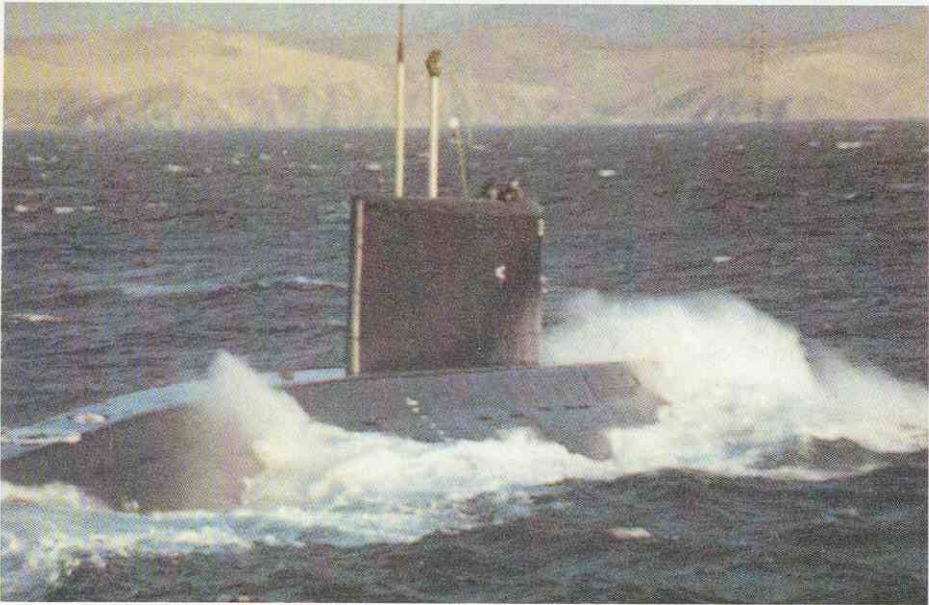
### El fenómeno migratorio

El flujo migratorio está causado por la gran diferencia de nivel de vida entre los países desarrollados de la costa septentrional del Mediterráneo y los países más pobres de la costa africana. Ello está creando en Europa problemas



(Foto: S. Vila Barrón).





Submarino argelino Clase 877 EKM (*Kilo*).

sociales, raciales y de xenofobia, como límite de la convivencia multicultural. Las profundas diferencias culturales condicionan decisivamente el ingreso de naciones árabes en la Unión Europea.

La inmigración descontrolada y el derecho de asilo representan un peligro futuro para nuestra propia cultura e identidad, así como para la seguridad y el orden público, tanto en Alemania, donde el porcentaje de inmigrantes representa ya el 9 por 100 de la población, y en Francia el 6 por 100, como en Italia y en España con el 2,2 por 100. Esta inmigración joven irá en aumento debido a la presión que ejerce el gran crecimiento demográfico árabe y a la necesidad de esta mano de obra en Europa en una etapa de crecimiento económico, de baja natalidad y de envejecimiento progresivo de la población.

En Europa existen ya más de 26 millones de musulmanes, con el consiguiente aumento de mezquitas, centros culturales, escuelas y asociaciones extremistas, muchas subvencionadas por Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos. En estos centros a veces se predicán ideas totalitarias del integrista islámico como punta de lanza de la extensión mahometana en el mundo. En el futuro, cerca de 300 millones de musulmanes habitarán la cálida franja árabe que se extiende desde Marruecos a Pakistán y que abarca con su influencia cultural la región mediterránea.

El Islam es la segunda religión de fieles en España, debido a la inmigración procedente del Magreb. La estrategia religiosa fundamentalista, que

impulsa el proselitismo islámico, está fomentada por las últimas oleadas de inmigrantes radicales, que utilizan la religión como identificación, lo que incrementa la amenaza del integrismo violento, dentro de un proyecto cuyo uno de sus últimos objetivos podría ser la reislamización de España. Ese fundamentalismo islámico extremista no representa, por supuesto, a la gran religión monoteísta que es el Islam.

La coordinación política y estratégica de los países europeos afectados ha brillado por su ausencia ante las causas y efectos negativos que ocasiona el fenómeno migratorio. En general, la descoordinación de los gobiernos europeos para paliar los problemas de esta expansión musulmana que se está produciendo en Europa explica las dificultades de conseguir una política inmigratoria común, que incluya medidas para combatir las emergentes bolsas de pobreza, el control de llegadas masivas, el fortalecimiento de las fronteras marítimas de la Unión Europea y la devolución de ilegales a sus países de origen, así como las normas de convivencia de los diferentes colectivos y la adecuada gestión y legalización de su situación y de su integración social y laboral. Los países europeos han reaccionado, y recientemente en Sevilla se ha llegado a la imprescindible coordinación y a la lucha común contra la inmigración ilegal.

## La OTAN y la seguridad mediterránea

Los Estados periféricos de la Alianza Atlántica están preocupados por los riesgos de la proliferación de misiles balísticos y el desarrollo de armas de destrucción masiva y armas convencionales, cada vez más sofisticadas, en Oriente Próximo y Medio y en el norte de África, que representan una amenaza real al tener a las capitales europeas dentro de su alcance. Turquía es un pilar importante en la estrategia de la OTAN frente a Oriente Próximo. También existe el temor ante posibles actos terroristas por parte de los fundamentalistas procedentes de países árabes. Por otra parte, España parece estar convirtiéndose en base de retaguardia, centro financiero y de tránsito de comandos latentes del terrorismo internacional.

La OTAN está interesada en la vigilancia de las actividades en el Mediterráneo, como flanco sur de Europa, con la activación permanente de una fuerza naval multinacional. Además, está la presencia de la VI Flota norteamericana, con su buques lanzamisiles de ataque a tierra, los portaaviones con la aviación embarcada como brazo alargado de la Marina, junto con las fuerzas anfibas de desembarco como proyección potencial del poder naval sobre Oriente Próximo y Medio y norte de África. La presencia militar estadounidense se extiende en la ribera norte del Mediterráneo a España, Italia, Grecia y Turquía, y en el norte de África a Egipto y el Sáhara Occidental.

Dada la cortedad de distancias en este mar cerrado, la acción de la aviación basada en tierra tiene un papel preponderante, aunque por sí sola insuficiente, al igual que la información proporcionada por satélites. La organización futura de una fuerza naval multinacional de misiles antimisil balístico de teatro tiene la nueva misión de participar como brazo naval adjunto en la defensa territorial europea y de toda la zona mediterránea, incluidas las naciones norteafricanas.

Por otra parte, para conseguir un balance de fuerzas entre los Estados vecinos de la región norteafricana, las marinas de los países norteafricanos cuentan con numerosos buques de guerra, submarinos, patrulleros de combate lanzamisiles y lanchas rápidas con misiles antibuque. Estos medios les proporcionan, a su vez, capacidad de interceptación del importante tráfico marítimo internacional que navega frente a sus costas. Asimismo el desarrollo de armas químicas y biológicas, por parte de Libia, y de vectores de largo alcance, con la ayuda de Corea del Norte, son posibles amenazas que no se pueden obviar.

### **Diálogo Mediterráneo**

Recientemente se ha celebrado en Valencia la llamada Conferencia Euro-mediterránea que reúne periódicamente a los ministros de Asuntos Exteriores de los Estados de la Unión Europea con sus homólogos del entorno sur de nuestro mar común. A ella no asistieron, por razones políticas, ni Siria ni Líbano, por la presencia de Israel. Los objetivos principales de esta conferencia eran crear una zona de libre comercio, fomentar el conocimiento y el entendimiento entre los pueblos ribereños y logran un área de paz y estabilidad en la zona. El conflicto palestino-israelí contaminó la reunión. Se considera un logro que, a pesar de todo, se haya conseguido celebrar y se haya tratado un plan de acción para el desarrollo de la región, de difícil realización, proponiendo soluciones económicas a los problemas políticos.

La diplomacia preventiva trata de conseguir la solidaridad entre los países del área mediterránea, de por sí poco cooperativos. Las sucesivas iniciativas de cooperación no han dado todos los resultados deseados. De ahí la necesidad de continuar con un diálogo mediterráneo genérico y abierto, que acerque las dos orillas, como instrumento para desarrollar la confianza mutua y el intercambio de información entre los países ribereños, que se caracterizan por su diversidad y complejidad. Las diferencias cultural y religiosa entre los Estados europeos desarrollados y los Estados árabes de corte casi medieval hacen difícil el entendimiento, al ser en la práctica casi incompatibles. Estas diferencias se agudizan con los judíos hasta el extremo bélico en Oriente Próximo. Es necesaria mucha comprensión y tolerancia en las negociaciones para mejorar las relaciones recíprocas.



Corbeta marroquí *Errhamani*.

El disparadero de la inmigración provoca más demagogia que racionalidad, debido a la potencialidad conflictiva que puede desatarse, en un momento determinado, por parte del islamismo extremista. Es muy difícil reconciliar el fundamentalismo islámico —de un fanatismo formalmente religioso, global y politizado— con la democracia occidental —de cristianismo individualizado—, donde prevalece una actuación política más bien laica.

En el pasado ha existido cierta desconfianza de los países norteafricanos, más difundida en la opinión pública que en ámbitos gubernativos, para desarrollar una política cooperativa y, sobre todo, para evitar relaciones hostiles y superar el complejo de resentimiento poscolonial. La realización y progreso del Diálogo Mediterráneo, en un futuro próximo, es crucial para la seguridad colectiva y estabilidad del entorno sur mediterráneo. Cuenta con el importante apoyo norteamericano, principalmente en lo que respecta a la paz en Oriente Próximo, así como a Egipto y a Marruecos. El proceso de cooperación en el Mediterráneo no es aislable mecánicamente del conflicto israelo-árabe-palestino, sino que está contaminado por éste.

Los principales objetivos del Diálogo Mediterráneo están orientados a cubrir las necesidades básicas de los pueblos norteafricanos y contribuir a su desarrollo, a elevar su nivel de vida y educación y a la mejora de la salud pública. Se hace necesario mejorar sus condiciones económicas, con la participación en programas de desarrollo y el fomento de zonas de cooperación, así como el apoyo a las actividades productivas y a la generación de empleo, de forma que adquieran ese mayor nivel social y empresarial, que reduzca la emigración y así entren en la libre competencia de mercados.

La finalidad del Diálogo tiene también una incidencia particular en la esfera militar. Se trata de conseguir una mayor comprensión recíproca entre la OTAN y la contrapartida norteafricana, con la intención de reforzar la cooperación, que incluye la observación y participación en ejercicios terrestres y

marítimos, visitas a instalaciones militares y a industrias de la defensa, así como la colaboración en operaciones de mantenimiento de la paz, como las efectuadas por Egipto, Marruecos y Jordania en Kosovo.

La proliferación de armas de destrucción masiva, especialmente en Oriente Medio, es un reto real a la seguridad regional. Se hace necesario desarrollar una estrategia de contraproliferación de estas armas y de creación de sistemas defensivos antimisiles. Pero es más, la seguridad del Mediterráneo incumbe tanto a los países de la ribera norte como a los de la sur, íntimamente relacionados, por lo que se precisa una franca cooperación militar para la defensa común.

En la actualidad las expectativas de cooperación se centran para Egipto en la desminarización del territorio en el entorno de Alamén y en la colaboración en el campo científico, especialmente contra la desertificación, así como la modernización de su ejército. Marruecos y Argelia manifiestan interés por su integración en la OTAN. Para Túnez, la preocupación principal es la amenaza de su propia seguridad por parte de grupos radicales islámicos y su interés por una relación más estrecha con la Alianza Atlántica y la Unión Europea, habida cuenta de su elevada renta per cápita, así como el fomento del turismo. A Libia, tras el abandono de la línea radical, le interesa la promoción del turismo y de inversiones económicas. Para Mauritania es importante el campo de los recursos de riqueza y de protección del medio ambiente, una vez resuelto su contencioso territorial con Marruecos. En Jordania es clave la lucha antiterrorista y la adecuación de su población palestina. Israel, si se consigue la paz, está interesada más en la cooperación de la OTAN en el área civil que en la militar y en la recuperación financiera tras el esfuerzo de la lucha contra el terrorismo palestino. Palestina, destruida y empobrecida, necesita ayuda humanitaria y económica para su rehabilitación y supervivencia. Siria puede



Fragata egipcia *Najim Al Zaffer*.

crear nuevas tensiones con Israel, también a nivel internacional, si se arriesga en su intento de desarrollar armas de destrucción masiva.

La situación del Magreb es un desafío a la cooperación en el panorama internacional y un escenario de oportunidades en el proceso curomediterráneo, por el desarrollo económico y social que han tenido en la última década Argelia, Túnez, Mauritania y Libia. El Magreb está atravesando políticamente una fase trascendental, con importantes cambios en los países de la región: la reintegración de Libia en la comunidad internacional; el retorno de Argelia a la normalidad con el nuevo presidente, que permite unas mayores expectativas en el exterior; las reformas políticas en Túnez, y el rearme y los nuevos retos de Marruecos. Las relaciones bilaterales entre España y los países del Magreb tienen una geometría variable.

## Marruecos

Capítulo aparte merecen las relaciones de Marruecos y España, por la actitud crítica que adoptó Marruecos debilitando los lazos históricos de amistad y buena vecindad que siempre habían existido. El gobierno marroquí se sintió molesto por comportamientos, basados, según ellos, en prejuicios y actitudes del gobierno español. La postura de Rabat de hostilidad hacia España fue consecuencia de malos entendidos y erróneos asesoramientos en temas como el futuro del Sáhara, la negociaciones pesqueras, la emigración incontrolada o los supuestos problemas fronterizos. Marruecos se siente, a la vez, respaldado con la política de apoyo para el desarrollo africano por parte de Francia, que pretende ser un socio estratégico esencial.

Asuntos tales como la retirada prolongada del embajador marroquí en Madrid, la visita del Rey al Sáhara Occidental antes de la resolución del Consejo de Seguridad de la ONU sobre el futuro del territorio de la antigua colonia española abandonada hace 26 años, la reclamación de nuevos límites de aguas territoriales, con motivo de las prospecciones petrolíferas en aguas españolas de Canarias, a sólo 10 kilómetros de la isla de Fuerteventura, y la persistente reivindicación no negociable de las ciudades españolas de Ceuta y Melilla (por cuya frontera cruzan diariamente mas de 30.000 marroquíes), con un activismo movido por asociaciones radicales de izquierda, son problemas que preocupan al gobierno español. Esta situación puede agravarse durante la campaña de las próximas elecciones legislativas.

Rabat ha decidido modernizar su anticuada fuerza aérea con la adquisición a Arabia Saudí de modernos aviones de combate (cazabombarderos *F-16*), que altera el equilibrio estratégico con sus vecinos Argelia y España. El rearme actual de Marruecos está motivado por la defensa de los territorios del Sáhara Occidental, por el que el Frente Polisario está dispuesto a luchar, lo que crearía una situación de inestabilidad en la región del Magreb.

El Consejo de Seguridad de la ONU prorroga su misión en el Sáhara Occidental en principio hasta finales de julio, y aplaza su decisión ante la división existentes por las diferentes soluciones propuestas: el referéndum de autodeterminación, con las dificultades de un censo fiable, apoyado por Rusia y China, al que se une España al considerar que la solución que se adopte debe aceptarse por ambas partes, apoyando la legitimidad internacional, y no ser impuesta unilateralmente: la solución salomónica de posible división de territorio, con la creación de un nuevo Estado sahariano, propuesta por el Polisario, que permitiría la construcción de gasoductos y oleoductos de Argelia con salida al Atlántico por tierras saharianas; y la autonomía del territorio bajo la soberanía marroquí, con quien históricamente nunca ha tenido una vinculación de soberanía, apoyada por Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, que tienen interés en las concesiones de explotaciones petrolíferas en la zona por parte de Marruecos.

En el periodo de progreso que está teniendo Marruecos, España está dejando pasar ocasiones de proyectos importantes, contratos y programas de cooperación, que por su parte está aprovechando la competencia francesa. Conviene a ambas partes que mejoren las relaciones comerciales y de buena vecindad. Corresponde al gobierno marroquí aliviar la situación de crisis unilateralmente creada. España desea mantener con Marruecos unas relaciones diplomáticas y de amistad lo más sólidas posibles.

## Conclusiones

De este análisis sobre la situación actual del entorno sur mediterráneo, desde los puntos de vista político y militar, se desprende la necesidad de llegar a un diálogo fructífero entre los países ribereños del Mediterráneo, que termine con la desconfianza por parte de los países del sur y en la concienciación europea de que el Mediterráneo es un escenario próximo en evolución que merece prestarle una atención prioritaria y una ayuda eficaz.

En general, los problemas más acuciantes que en la actualidad afectan al Mediterráneo son: el desarrollo de los países del norte de África y la apertura de mercados y proyectos de cooperación; la regulación de las corrientes migratorias y una política común de su integración social y laboral; la lucha contra el terrorismo internacional en la zona; los riesgos de seguridad desde el punto de vista militar; la resolución del contencioso del Sáhara Occidental, y sobre todo, la solución del conflicto en Oriente Próximo, con una paz estable bajo el control internacional, para poder iniciar un plan positivo de reconstrucción, de ayuda financiera y de asistencia a la población en el plano humanitario y económico.

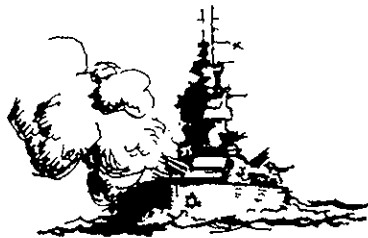
Tanto el conflicto palestino-israelí como la descolonización del Sáhara Occidental y las pretensiones marroquíes sobre Ceuta y Melilla son problemas

complejos, de reivindicaciones territoriales con diferentes contenidos históricos, que han llevado a la necesidad de aplazamientos de sus soluciones. Para España es importante mantener una política de amistad y buena vecindad con Marruecos.

El interés de la Alianza Atlántica por la estabilidad y seguridad de la zona es creciente, aportando actividades combinadas de cooperación al programa militar del Diálogo Mediterráneo. La defensa de la región mediterránea, ante la percepción de amenaza de armas de destrucción masiva, hace precisa la colaboración militar en un sistema defensivo por parte de todos los países ribereños.

El Diálogo Mediterráneo debe basarse en la no discriminación de participantes, en una franca colaboración y solidaridad recíproca, en el desarrollo de planes civiles de emergencia y de protección civil, en el control de armamento y en el equilibrio estratégico, con un concepto amplio de seguridad común. La prosperidad de toda la cuenca mediterránea sólo es posible en un ambiente de paz estable en toda la región.

En definitiva, es necesaria la activación de una política mediterránea que aúne esfuerzos dispersos, de forma positiva y constante para el progreso de la región, con transparencia y confianza entre todas las naciones participantes. Ciertamente, hoy, el Mediterráneo sigue teniendo la importancia estratégica de siempre y no es un mar en calma, ni lo ha sido nunca.





# SUIZA Y LA MAR

Bruno CARPANETO  
Agregado de Defensa, Militar, Naval y  
Aéreo Adjunto. Embajada de Suiza

*Hay puertas sobre la mar que se abren con palabras.*

Rafael Alberti.



O es necesario abrir un atlas o una obra de geopolítica para comprender que Europa nace del mar. Más allá de la filología y de las leyendas griegas, a cualquier habitante del centro de Europa le basta con recorrer unas 200 millas aproximadamente para acceder a él. Y desde su origen, en las montañas, todos los ríos van a parar a la mar...

Suiza no es una excepción, ya que desde el año 1400 d. de C. se beneficia de los manantiales del Rin y del Ródano (1), de un territorio en el que se entrecruzan las rutas comerciales y los intercambios entre el sur y España, Italia, Flandes y el norte de Alemania, que se va abriendo progresivamente al mar. De hecho, se pueden ya encontrar los famosos combatientes suizos en las iconografías de la batalla de Lepanto (2).

A pesar de todo va a ser necesario esperar la llegada del siglo XIX para que los comerciantes suizos (3) pidan formalmente a las autoridades helvéticas la creación de un pabellón para sus navíos mercantes. Hasta ese momento, los navíos en manos suizas operaban bajo el pabellón de su puerto de amarre. Pero las autoridades de la época no se interesaban demasiado por esta problemática, que les parecía lejana, y pregonaban su escepticismo. Un pabellón mercante no iba, ciertamente, a mejorar la suerte de los suizos emigrados ni la de la tripulación suiza embarcada. Las representaciones diplomáticas consultadas fueron de esta misma opinión.

## La Primera Guerra Mundial

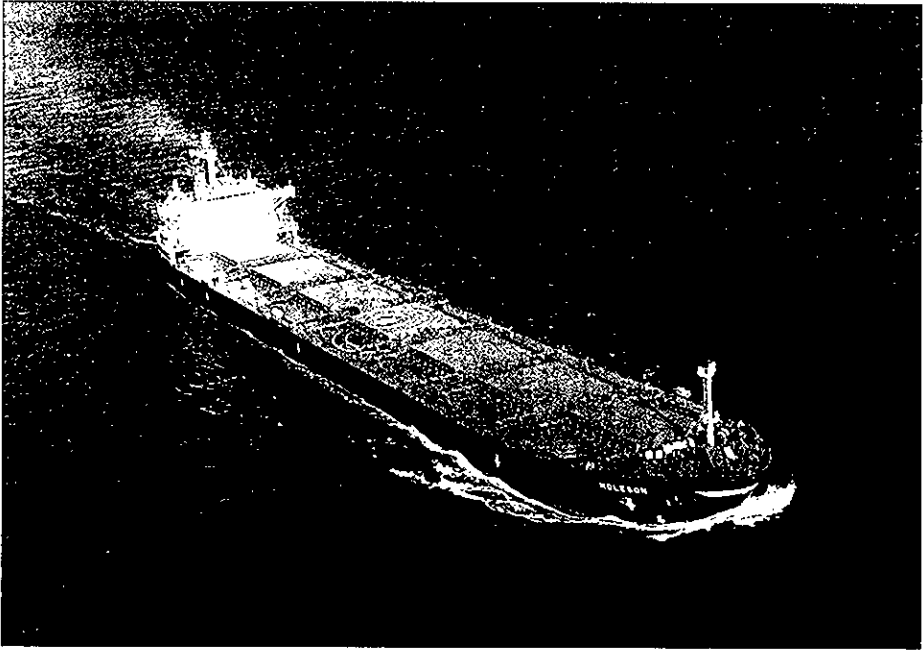
La llegada de la Gran Guerra cambiará la percepción de las cosas. Suiza, debido a su neutralidad, se encuentra entonces aislada en medio de los belige-

---

(1) Hay que pasar por más de 157 esclusas para llegar a Marsella en barco desde Berna (1.200 km).

(2) 1571 d. de C.

(3) El primero, James Funk (el nombre significa radio en alemán), emigrado a Estados Unidos, consiguió que el Consejo federal le dejara dirigir el departamento militar con el fin de crear y reconocer un pabellón marítimo suizo.



Buque suizo *Moleson*.

rantes. Los recursos propios son casi inexistentes y el precio del flete aumenta de forma catastrófica. A pesar de los esfuerzos, Suiza no consigue negociar acuerdos *charter* de relevancia. En marzo de 1917, el Consejo federal crea una autoridad central (4) encargada de gestionar las importaciones y las exportaciones, en particular los bienes de primera necesidad, y de encauzarlos posteriormente desde los puertos neutrales. Al principio, esta tarea es llevada a cabo por los americanos, que enarbolan pabellones suizos en la proa de sus navíos. Pero la entrada de los Estados Unidos en la guerra abrevia este dispositivo y, a pesar de llevar a cabo varias tentativas, ninguna flota sería capaz de ver la luz (5).

## La Segunda Guerra Mundial

Durante la Segunda Guerra Mundial, Suiza se ve obligada a participar en un juego diplomático sin igual, nadando entre dos aguas, intentado contentar a

---

(4) KTA (Krieg Transport Amt).

(5) La Belgian Shipping Company sólo duró algunos meses en 1919.

la vez a las potencias del eje que la rodean y a los aliados. Es entonces cuando, con carácter urgente, el profesor Robert Haas, de Basilea, prepara, en treinta días, un proyecto de ley que se convertirá en la «Ley marítima federal de 9 de abril de 1941».

A causa del conflicto, la adquisición de barcos es igualmente ardua. Finalmente, una quincena de barcos podrá operar bajo pabellón suizo (6). Algunos son atacados por los alemanes o por los aliados y hundidos (7). Una sociedad marítima, la Maritime Suisse, fundada por Gottlieb Duttweiler y Marc Bloch, se implica en asuntos de espionaje y se convierte así en la tapadera de operaciones especiales (8) llevadas a cabo desde la internacional Ginebra.

Al finalizar la guerra, la flota suiza sólo cuenta con nueve unidades. El 23 de septiembre de 1953 las cámaras federales aprueban el «Decreto federal sobre la navegación marítima bajo pabellón suizo», con el fin de mantener una flota más importante bajo este mismo pabellón.

## El sesenta aniversario de la flota más moderna

Con una considerable importancia político-económica (9), si bien ya no se trata de garantizar el aprovisionamiento del país en mercancías vitales, esta flota posee actualmente alrededor de dos docenas de barcos que ondean el pabellón suizo, con una capacidad de transporte de 800.000 toneladas. El 30 de agosto de 2001 se celebró su sesenta aniversario (10) en el museo suizo de Transportes en Lucerna.

Las sociedades suizas de armamento marítimo son tanto contratistas como prestatarias de servicios, y Suiza ofrece a las sociedades marítimas ventajas importantes, tales como una legislación apropiada, financiación y un sistema de telecomunicaciones adecuado. Sin costas ni puerto de mar, Suiza es particularmente dependiente de un mercado libre. Es por este motivo por lo que Suiza «sostiene activamente los esfuerzos internacionales dirigidos a combatir y a eliminar las medidas proteccionistas de los Estados costeros» (11).

Así pues, los únicos productos que los navíos suizos no transportan son petróleo y armas.

---

(6) Decreto federal de 9 de abril de 1941, insignia rectangular (2:3), cruz blanca (plata) sobre fondo rojo (gules).

(7) *SS Maloja*, *SS Chasserat*, *SS Albula*, *SS Generoso*.

(8) Archivos federales: Berna, E4320 (B) 1975/40, Bd.107, expediente C.8.1781.

(9) La Oficina Federal de la Navegación Marítima depende del Departamento de Asuntos Exteriores.

(10) Sesenta aniversario de la navegación marítima bajo pabellón nacional.

(11) Comunicado de prensa federal del 30-08-01.



Buque suizo *Corviglia*.

### *La navegación marítima suiza en cifras*

Seis armadores; 15 barcos contenedores a granel (*bulk carriers*); seis barcos multiuso (*combi freighters*); tres navíos cisterna (*tankers*); 319 marineros; 27 suizos (8,5 por 100) en navíos suizos; cuatro capitanes; cinco suboficiales de a bordo de 48 y cuatro maquinistas de 53.

### **¿Una marina militar?**

Al ser un país de montañas y de lagos, Suiza no dispone, evidentemente, de una Marina propiamente dicha en el seno de sus Fuerzas Armadas, aunque lanchas motoras rápidas mantengan la seguridad de las zonas fronterizas lacustres con Alemania (12), Francia (13) e Italia (14) como complemento al servicio de aduanas.

Estas motoras (15) forman parte de unidades del Cuerpo de Ingenieros, al igual que los jefes de embarcadero, y están englobadas dentro de las fuerzas

- 
- (12) Lago de Constanza o Bodense.
  - (13) Lago Lemán o lago de Ginebra.
  - (14) Lago de Lugano.
  - (15) Canoas patrulla 80.

terrestres. Sirven de complemento a las diversas canoas neumáticas, barcos de travesía o canoas de reconocimiento que surcan los numerosos cauces del país.

### La investigación marina

Mucho antes que el profesor Jacques Piccard y su célebre batiscafo *Trieste* descubrieron la fosa de las Marianas, ya en el año 1882, las autoridades suizas se interesaron por la zoología y la biología marina y se creó una comisión federal para las estaciones Roscoff (F) y Nápoles (I). Esta Comisión de Oceanografía y de Limnología (COL) de la Academia Suiza de Ciencias Naturales permite actualmente a los estudiantes e investigadores suizos formarse y participar en programas internacionales de investigación. Uno de los programas más importantes es el ODP (16) (Ocean Drilling Program), que se desarrolla bajo forma de campañas a bordo del barco de exploración submarina internacional *Joides Resolution*.



Buque suizo *General Guisan*.

### Las carreras en alta mar

Los navegantes suizos surcan los mares del globo y suman buenos resultados en las numerosas pruebas internacionales de vela en las que participan. Tanto Pierre Fehlmann, en la famosa *Transat* o la *Withbread*, como Laurent Bourgnon, en la *Route du Rhum*, Bernard Gallay, Dominique Wavre y Bernard Stamm, en el *Vendée Globe Challenge*, o tantos otros timoneles formados en los difíciles lagos suizos, llevan a cabo toda clase de hazañas.

De las montañas al mar no hay nada más que un paso, un abrir y cerrar de ojos. Estos dos elementos nos hacen tomar conciencia de nuestras flaquezas, nos hacen ser más humildes pero también más fuertes, nos hacen avanzar sin reparar en obstáculos.

(16) Consortium ECOD European Science Foundation Consortium for Ocean Drilling.

# EL SENTIDO COMÚN Y EL OJO MARINERO

Manuel TRIANO POUSO



*Lógica: Disposición natural para discurrir con acierto  
sin el auxilio de la ciencia (DRAE).*



S decir, la «lógica» consiste en emplear nuestra intuición y experiencia para llegar a determinadas conclusiones.

Pues bien, esta «lógica», tal y como está definida en el DRAE (Diccionario de la Real Academia Española), es la forma más fácil de llegar a conclusiones erróneas, pero, eso sí, sintiéndose uno muy satisfecho consigo mismo.

Por ejemplo: la probabilidad de tener un accidente de tráfico es mayor mientras mayor sea el tiempo que se esté circulando; así pues, mientras más rápido se conduzca menos tiempo estaremos en circulación y, «lógicamente» menor será la probabilidad de tener un accidente. Más aún: en el 33 por 100 de los accidentes de tráfico se encuentran involucradas personas que han consumido un exceso de alcohol. Por tanto, el 67 por 100 (es decir, el doble) de los accidentes los sufren personas sobrias. Así pues, «lógicamente», es más seguro conducir ebrio (además de a gran velocidad, como ya se ha demostrado).

Este ejemplo no es más que un chiste aplicable, con la conveniente dosis de exageración, a personas con intuición roma y experiencia nula. Pero ilustra bastante bien cómo se puede llegar a conclusiones falsas empleando exclusivamente lo que vulgarmente conocemos por «lógica». Y la historia de la Humanidad está repleta de ejemplos verídicos de grandes pifias cometidas por «lógica». Algunos de los más llamativos son los siguientes:

En el siglo XVIII existía el convencimiento general de que, puesto que el hierro es más pesado que el agua, «lógicamente» un barco de acero se hundiría irremediablemente, a pesar de lo que Arquímedes hubiera demostrado miles de años atrás.

Cuando Alexander Graham Bell ofreció en 1876 a la compañía Western Union su recientemente inventado teléfono, la compañía decidió que «lógicamente» aquel artilugio tenía demasiadas limitaciones para considerarlo seria-



Familia numerosa. (Foto: G. Peñuelas González).

mente un medio de comunicación con perspectivas comerciales, así que rechazó la oferta.

El astrónomo Richard Van der Riet (1906-1986) afirmó que la posibilidad de hacer viajes espaciales es una soberana tontería, que no resiste el menor análisis «lógico».

En 1943, Thomas Watson, presidente de IBM, llegó a la conclusión «lógica» de que en el mundo podía haber mercado para unos cinco o seis ordenadores como mucho.

Pero la gran estrella histórica del razonamiento «lógico» ha sido, sin duda, el físico británico William Thomson Kelvin (1824-1907), que llegó a conclusiones tan sesudas como las siguientes: la radio no tiene futuro; los rayos X son una farsa; las máquinas voladoras más pesadas que el aire son imposibles.

Entonces, ¿no nos podemos fiar de la «lógica» para encontrar respuestas satisfactorias? ¡Claro que sí podemos!, pero no empleando la «lógica» (así, entre comillas), sino la *Lógica* (con mayúscula), según la primera acepción que el DRAE da para esta palabra: *Lógica*: Ciencia que expone las leyes, modos y formas del conocimiento científico.

La *Lógica* es una parte de la Filosofía (y, por tanto, de la Ciencia) que establece las reglas según las cuales se deben manejar hipótesis, premisas, facto-

res, antecedentes y consecuentes, relaciones causa-efecto, conclusiones, etc., y conceptos como los de «verdadero» y «falso». A partir de ahí, las demás ramas de la Ciencia desarrollan métodos para manejar el cuerpo de conocimientos científicos según estas reglas, que en conjunto forman lo que se conoce como Método Científico, de forma que se puedan alcanzar conclusiones válidas.

Así, por ejemplo, supongamos que es cierto que en España haya en cualquier momento una media del 1 por 100 de personas bajo los efectos del alcohol (lo cual me parece un porcentaje bastante elevado). Los métodos científicos desarrollados por la Estadística llevan a las siguientes afirmaciones:

- Si el alcohol no tuviera influencia alguna en los accidentes de circulación, el porcentaje de personas en este estado involucradas en ellos debería ser significativamente igual al 1 por 100.
- Si el consumo de alcohol disminuyera las probabilidades de sufrir un accidente, el porcentaje debería ser significativamente menor que el 1 por 100.
- Si el consumo de alcohol aumentara las probabilidades de sufrir un accidente, el porcentaje debería ser significativamente mayor que el 1 por 100.

La experiencia nos dice que el porcentaje real es 33 veces mayor que el que sería de esperar, luego...





No obstante, como lo anterior no es suficientemente preciso, las reglas lógicas desarrolladas por las Matemáticas nos proporcionan criterios objetivos para definir los conceptos de «significativamente igual, mayor o menor», especialmente útiles cuando hay que considerar factores difícilmente evaluables o aleatorios, que trataré de ilustrar con el siguiente ejemplo:

Para estudiar comparativamente el rendimiento de dos tipos diferentes de combustible *A* y *B*, durante un periodo de pruebas hacemos circular un cierto número de coches con el combustible *A* y un número igual de coches de las mismas características con el combustible *B*. Al final de las pruebas encontramos que los vehículos con combustible *A* han tenido un consumo medio de seis litros por cada 100 kilómetros, mientras que el consumo medio de los que emplearon el combustible *B* fue de siete litros. Por tanto, «lógicamente» podemos afirmar que el combustible tipo *A* tiene un mayor rendimiento que el del tipo *B*, lo cual parece «evidente».

Ahora bien, en el consumo de un automóvil intervienen múltiples factores, además del rendimiento del combustible: la puesta a punto del motor, el estado de los neumáticos, el tipo de recorrido, la carga del coche, el estado de la carretera, la brusquedad o suavidad del conductor, etc., que pueden hacer que el resultado anterior sea equívoco. Para poder afirmar con rotundidad que el combustible *A* es más eficaz que el *B* sería necesario evaluar objetivamente todos y cada uno de estos factores y eliminar su efecto, lo cual, en la práctica, resultaría casi imposible y muy caro.

La inferencia estadística permite resolver esta dificultad. En primer lugar, indica que para hacer afirmaciones acerca del rendimiento de los dos combustibles no es suficiente conocer el consumo medio, sino que debemos conocer además la desviación típica del consumo, el número de coches y el número de kilómetros recorridos.

Por otra parte, las técnicas de muestreo indican que para poder establecer el consumo medio de forma significativa, con un error de más/menos un cuarto de litro, el número mínimo de kilómetros que ha de recorrer cada uno de los coches será igual a  $6,147 \times \sigma^2$ , donde  $\sigma$  es la desviación típica del consumo.

Por último, las técnicas matemáticas de contraste de hipótesis dicen que sólo podemos afirmar que el combustible *A* es significativamente mejor que el *B* en el caso de que la cantidad

$$\int_{-x}^{|A-B|\sqrt{\frac{n}{2\sigma^2}}} e^{-\frac{x^2}{2}} dx$$

sea mayor que 2,36, donde  $n$  es el número de coches empleados para las pruebas, mientras que  $A$  y  $B$  representan los consumos medios para cada tipo de combustible. (Pido humildemente disculpas por incluir este formulón: aque-

llos lectores que sufren mareos a la vista por este tipo de expresiones deben considerarla únicamente como un gráfico para ilustrar que el asunto no es trivial).

En nuestro ejemplo, suponiendo una desviación típica relativamente baja ( $\sigma=1$ ), resulta que sólo podremos afirmar que el combustible del tipo A es mejor que el B si los datos se han obtenido a partir de un mínimo de 20 coches que hayan recorrido cada uno al menos 6.200 kilómetros (1).

Todo lo anterior es para exponer que existen técnicas científicas que nos permiten llegar a conclusiones válidas mediante procedimientos rigurosos, mientras que el empleo exclusivo de la «lógica» (intuición+experiencia) puede conducir con frecuencia a conclusiones erróneas. Y que cuando se emplean estas conclusiones erróneas como base para tomar decisiones, sus consecuencias pueden ser tan graves como importante sea la decisión a tomar.

Por desgracia, la Ciencia también comete errores. En la inmensa mayoría de los casos los errores «científicos» provienen de emplear datos de baja calidad; en algunas otras ocasiones, los errores se deben a la aleatoriedad de la situación o al factor humano. Precisamente por esta razón, el propio método científico ha desarrollado técnicas de evaluación de riesgos, las cuales nos dicen, por ejemplo, que la probabilidad de equivocarnos al elegir el combustible A del ejemplo anterior, suponiendo que los datos sean fiables, es del 5 por 100, y conociendo el coste del combustible es fácil calcular el riesgo económico que se asume.

Para otras situaciones menos simples existen procedimientos específicos que permiten minimizar los costes, maximizar los beneficios, o encontrar el equilibrio óptimo entre costes y beneficios (técnicas de optimización), sean éstos de carácter económico o no, analizando el famoso binomio eficacia-coste.

Naturalmente, todas estas técnicas son mucho más complejas de lo aquí expuesto, y su empleo requiere de personas con una formación científica suficientemente profunda para poder aplicar correctamente el procedimiento adecuado a cada caso y, sobre todo, para interpretar correctamente los resultados.

Pero no se debe caer en el error de interpretar que estos métodos son una especie de «varita mágica» que siempre tendrá una brillante solución para todo problema y que esa solución siempre será la mejor. ¡Desconfiad de todo aquel que trate de venderos una varita mágica! En multitud de ocasiones, simplemente no habrá nada a lo que podamos llamar «mejor solución». Pero incluso en estos casos, el método científico aporta tres cosas: primero, una reducción de múltiples alternativas a unas pocas que son las realmente facti-

---

(1) Algunos diplomados en Investigación Operativa o Estadística habrán sonreído maliciosamente al leer este ejemplo; en efecto, la exposición incluye alguna ligera simplificación, pero no me parece necesario descender a detalles menores, aunque se pierda algo de precisión.



Personal de la cubierta de vuelo del *Príncipe de Asturias* y de la Novena Escuadrilla de Aerona-  
vanes preparando el movimiento de un *Harrier*. (Foto: L. Dfáz-Bedia).

bles; segundo, una valoración objetiva de los beneficios, costes y riesgos inherentes a cada uno de ellos, y tercero, un procedimiento para analizar conjuntamente y de forma equilibrada los diferentes criterios que han de intervenir en la decisión.

Todas las grandes empresas, bancos y organismos, tanto civiles como militares, cuentan con algún departamento especializado que, empleando este conjunto de técnicas, ayuda a analizar situaciones, tomar decisiones y optimizar resultados.

El Ministerio de Defensa y los cuarteles generales también cuentan con unidades especializadas, los gabinetes de Investigación Militar Operativa, cubiertos por personal que ha recibido una formación universitaria específica para el empleo de técnicas de optimización y ayuda a la decisión aplicables a todos los ámbitos de la actividad militar (análisis de ejercicios, logística, gestión de personal, transporte, asignación de recursos, definición de sistemas, selección de alternativas, etc.), aplicando métodos de optimización, programación matemática, cálculo de probabilidades, inferencia estadística, teoría de la decisión, diseño de experimentos, etcétera.

Pero, por desgracia, la realidad es que estos gabinetes están infrutilizados. En mi opinión, este reducido empleo de los recursos de la investigación militar operativa se debe, sobre todo, al desconocimiento por parte de muchos

militares de la misma existencia de los gabinetes. O bien, a no conocer suficientemente en qué consiste su actividad y cuál es su capacidad. También puede suceder que la aparición emergente de las «nuevas tecnologías» esté relegando a un segundo plano a otras técnicas más antiguas.

Antiguas, que no anticuadas, ya que si ha habido alguna rama de la Ciencia que haya impulsado con entusiasmo el desarrollo de las nuevas tecnologías y que las haya explotado de forma exhaustiva ha sido la Matemática. De hecho, los primeros ordenadores surgieron para resolver algunos problemas matemáticos que requerían efectuar cálculos monstruosos: ¡precisamente los problemas de optimización desarrollados por la investigación operativa!

La investigación operativa desde sus orígenes ha ido de la mano de muchos otros grandes avances tecnológicos, como el radar, el sonar o los misiles. El proyecto Polaris, que estuvo a punto de morir antes de nacer debido al elevado número de tareas complejas que había que sincronizar, salió adelante cuando se le aplicaron las técnicas de optimización, siendo completado en un plazo y por un importe muy inferiores a los inicialmente previstos.

Pero me da la impresión de que también puede existir en algunos cierta reticencia a dejar decisiones operativas en manos de técnicos. Y esto no debe ser así en ningún caso. La investigación operativa no pretende apropiarse de la capacidad de decisión del mando, sino que se limita a colaborar proporcionando consideraciones objetivas sobre las cuales basar una decisión de calidad.

Entonces, ¿la intuición y la experiencia no valen para nada? Naturalmente que sí. Especialmente la experiencia, considerada como «enseñanza que se adquiere con el uso, la práctica o el vivir» (DRAE).



Existen multitud de situaciones en las que sería absurdo tratar de tomar decisiones apoyadas en la metodología científica. Resultaría grotesco que un comandante tomara papel y lápiz en el alerón del puente para efectuar el cálculo vectorial de las diferentes fuerzas y momentos de inercia que intervienen en una atracada. La experiencia acumulada a lo largo de años de servicio le dará una estimación de las direcciones e intensidades de viento, corriente y arrancada del buque. Su «ojo mariner» calculará la distancia al muelle. Y su intuición, que ha sido convenientemente «educada» por el conocimiento de su propio barco, le dictará cuál es el mejor momento para dar atrás o meter el timón a una banda.

Hay muchas otras situaciones, más o menos habituales, en las que es más fácil y rápido tomar decisiones intuitivas basadas en la experiencia, de forma que se puede esperar que sus resultados tengan suficiente fiabilidad, especialmente si la posibilidad de equivocarse no tiene consecuencias demasiado trascendentes.

La experiencia es aún más válida cuando procede no sólo de una práctica profesional más o menos dilatada, sino de experimentos efectuados de forma sistemática y rigurosa, y cuyos resultados hayan sido convenientemente analizados, para lo cual también existen técnicas específicas de diseño de experimentos y análisis de resultados.

No obstante todo lo anterior, algunos afirmarán que el sentido común debe estar por encima de todo. En efecto; pero el sentido común recomienda no tomar decisiones importantes a «ojo mariner», sino basarlas en estudios rigurosos efectuados por expertos, lo cual redundará en una mayor calidad de la decisión y, por tanto, en un mayor prestigio del decisor.



# TEMAS PROFESIONALES



## UNA OPINIÓN MÁS SOBRE LOS INFORMES PERSONALES

Juan RODRÍGUEZ GARAT



### Introducción



S fama que Napoleón, uno de los más grandes genios militares de la historia, buscaba «hombres de suerte», por encima de cualquier otra cualidad, para encomendarles las más altas responsabilidades en sus ejércitos.

Hoy día, los expertos en gestión de personal encontrarían fundadas razones para desacreditar los criterios de selección empleados por Napoleón. Los matemáticos, por su parte, aseguran que, contra la arraigada creencia popular, el azar es mudable. Sin embargo, no podemos olvidar que Napoleón era un genio militar y nosotros, que se sepa, no. ¿Se puede ser un gran general, un líder carismático y, al mismo tiempo, un incompetente juzgador de hombres? ¿No? Entonces, tendríamos que aceptar que es posible aprender algo de sus métodos.



En vuelo sobre la mar. (Foto: L. Díaz-Bedia).

Si el gran militar francés viviera hoy, ¿cómo calificaría un sistema de evaluación que promedia, con decimales, la valoración de nada menos que 53 diferentes cualidades, personales y profesionales, además de cuatro notas de prestigio, siete posibles valoraciones de conveniencia para el servicio, y aún otra más de aptitud para asumir mayores responsabilidades? Aprovechando que él, a estas alturas, no va a presentar objeciones, permítaseme imaginar que Napoleón utilizaría la impunidad de su cargo para contestar cualquier inconveniencia que, traducida a términos más sutilmente diplomáticos, apoyaría la tesis que trataré de justificar más adelante: el sistema de informes personales en el que hoy se basa nuestra evaluación y clasificación es un tanto excesivo por su volumen, potencialmente distorsionador por su metodología y ocasionalmente errático por sus resultados.

Adelanto al alarmado lector que no es mi intención proponer un sistema de evaluación o de asignación de destinos cuya piedra de toque sea el sorteo, incluso aunque este fuera público y ante notario, en aras de la transparencia. Eso sería llevar las enseñanzas de los clásicos demasiado lejos.

El objeto de este artículo es menos ambicioso, y nada tiene de revolucionario: sin cuestionar, por obvia, la necesidad de la valoración, admitiendo, por falta de mejores alternativas, que ésta se haga a partir de un sistema de informes personales redactados por nuestros superiores; aceptando, como conse-

cuencia de lo anterior, que es inevitable que exista cierto grado de subjetividad en nuestros expedientes; lamentando que la probabilidad de injusticias, por pequeña que sea en cada caso individual, se materializará en ocasiones concretas, llevada por las inexorables leyes de la estadística, y aún más allá como consecuencia de la todavía más inexorable ley de Murphy; suscribiendo, en definitiva, todos los criterios de evaluación y clasificación hoy en vigor, pretendo únicamente esbozar un posible procedimiento de aplicación más sencillo y, sobre todo, más adaptado a lo que es el hombre.

### De los hombres y su valoración

Cualquier método de evaluación de hombres basado en la valoración por separado de diversas cualidades resiste mal incluso el más somero análisis teórico. El hombre es un ser complejo. Muchos piensan que la mujer, que hoy tiene acceso a las Fuerzas Armadas en las mismas condiciones que el hombre, probablemente lo es más, pero esta observación, machista y trasnochada, no viene realmente al caso porque, de cualquier manera, ni uno ni otra son susceptibles de ser vistos como un sumando de virtudes y defectos. Así, cualquiera puede presentar su propia lista de objeciones a los fundamentos teóricos de tan denostado método. Las más importantes de las más son:



Exhibición de material del TEAR en El Omated (Egipto). (Foto: C. García de Paredes).



- La dificultad de equilibrar, sea cual fuere el sistema de compensación que se aplique, la importancia relativa de las distintas concepciones. Por utilizar un ejemplo evidente, ¿qué grado de puntualidad puede compensar la falta de «capacidad para asumir riesgos físicos o de otra índole», antes llamada valor?
- La imprecisión que supone el aplicar la misma vara de medir a conceptos muy diferentes. Como es obvio, no es lo mismo obtener un tres en policía que en lealtad. De hecho, muchos creemos que hay conceptos que sólo pueden valorarse como «aptos» o «no aptos». Así, las personas son honradas, son valerosas, son leales o no lo son. ¿Qué grado de deslealtad es necesario para obtener, por ejemplo, un 9,5 en este concepto? O, por decirlo de otro modo, ¿merece un 9,5 en lealtad alguien que pueda ser, aunque sólo sea un poquito, desleal?
- La imposibilidad de conocer el grado de confianza que merece la valoración de cada concepto. Dependiendo del tipo de destino y de las observaciones realizadas, un calificador puede, por ejemplo, estar plenamente seguro de la policía de sus subordinados, deducir su capacidad de organización, intuir su grado de compañerismo, y sólo suponer su competencia para el mando. Pese a esta diferencia fundamental, todas las valoraciones entrarán a formar parte de la calificación final con el mismo peso que tendrían si la certeza del calificador fuera absoluta.

A estas dificultades, que podrían considerarse como genéricas, nuestro método particular añade un escollo adicional: un procedimiento de valoración basado en la comparación, en el que teóricamente se aplica la nunca suficientemente denostada curva de Gauss, olvidando que, incluso desde el punto de vista matemático, no es correcto suponer una distribución normal a una muestra de población repetidas veces truncada. Así, la talla de los varones españoles bien podría responder a la curva de Gauss. Pero la talla de los españoles que miden más de 1,80 ciertamente no sigue esa distribución (1).

Cierto que la fina intuición de los calificadores percibe claramente esta última dificultad, y eso explica la aparente anomalía estadística de que la práctica totalidad de los calificados seamos —si se me permite la inmodestia— considerablemente superiores a la media. Afortunadamente, porque de no ser así, y teniendo en cuenta que Dios suele repartir sus dones de forma equilibrada —no necesariamente el más inteligente tiene que destacar por su policía personal o sus aptitudes deportivas, ni el más tenaz tiene por qué ser el más simpático o el más culto—, cada uno de

---

(1) Si no hubiera olvidado las matemáticas del bachillerato, podría demostrar que para que la distribución de la capacidad para el estudio de los oficiales de la Armada respondiera a la curva de Gauss la oposición de ingreso habría tenido que ser un sorteo puro.

nosotros debería tener entre cinco y seis conceptos calificados como muy deficientes, con la consiguiente carga de trabajo para el departamento de personal, que tendría la obligación de informarnos a todos por escrito de nuestras bajas calificaciones.

Todas estas dificultades teóricas se reflejan, como es inevitable, en el terreno de la práctica, hasta llegar, en ocasiones, a poner en apuros a los calificadores. ¿Quién no se ha preguntado, por ejemplo, si es justo arruinar la carrera de un profesional brillante, sometiéndole a la ignominia que supone una nota desfavorable, por merecida que sea, en la «actitud ante la práctica deportiva propia»? ¿No sería mejor valorar a la gente competente, a aquéllos —que son muchos— de los que la Armada puede sentirse orgullosa, a partir del cinco, y reservar las notas inferiores, haciendo caso omiso de la estadística, exclusivamente para los conceptos que supongan factores limitativos en el rendimiento del calificado? Después de todo, ¿no hay suficiente margen para diferenciar a los buenos profesionales —que son casi todos— entre el cinco y el diez? Y, en otro orden de cosas, ¿qué debemos hacer cuando, aplicando las fórmulas que procedan a unos informes redactados a conciencia, sale peor valorado un hombre que, también en conciencia, creemos mejor profesional que otro?

### De la aproximación al problema

Cabe entonces preguntarse ¿por qué tantas dificultades en un proceso, el de juzgar a sus semejantes, que es —basta ver la riqueza de nuestros desbarres— tan natural en el hombre? Cualquiera podría aventurar una respuesta. La mía es que nos encontramos ante un ejemplo claro de incorrecta aplicación de un método, que en sí es básicamente bueno, a un problema para el que no es del todo aplicable.

Por nuestra formación, los militares —por lo menos los militares de Estado Mayor— solemos utilizar el método que, quizá algo pomposamente, llamamos analítico-sintético para la resolución de problemas complejos. De la mano de la doctrina, descomponemos el problema planteado en problemas parciales, y confiamos en que la integración de las soluciones parciales nos dará la mejor respuesta posible al problema general.

Pero esta aproximación, normalmente sana, no es aplicable a aquellos casos en los que es precisamente la solución al problema general la que es más fácil de obtener. Así, cuando uno quiere juzgar la belleza de un cuadro, es absurdo tratar de calificar numéricamente la aplicación de cada uno de los colores. Cada color en sí mismo no vale nada. Es su contribución al conjunto lo que da belleza a la composición.

Quizá pasa lo mismo con el hombre. La mayoría de las «cualidades» humanas no son necesariamente buenas o malas. Depende de su equilibrio dentro de la persona y de cómo se apliquen en cada caso. ¿Es bueno que

alguien desleal tenga capacidad de liderazgo? ¿Qué ventajas tiene la inteligencia cuando se es indisciplinado, se usa exclusivamente en provecho propio, o no se usa en absoluto? ¿Es mejor ser activo o no serlo, cuando uno no sabe lo que hace?

Al profano —y a mí— le parece mucho más sencillo olvidarse tanto del análisis como de la síntesis, y juzgar aquello que está directamente a la vista, aplicando un conocido principio evangélico: por sus obras los conoceréis. Pero no es mi intención descalificar el método en vigor sin sugerir una posible alternativa, y es para encontrar esta alternativa para lo que, huérfano de ideas, me he visto obligado a recurrir a los clásicos.

### De Napoleón y de la suerte

Justo es decir que Napoleón, con su criterio declarado de valorar a sus generales según su suerte, se evitaba todas las dificultades que anteriormente he reseñado. Éste es ya, por sí solo, un mérito de su sistema. Sin embargo, nadie aceptaría hoy un método de selección basado directamente en la suerte. Descartemos entonces el sistema de Napoleón.



Instrucción militar en la Escuela Naval Militar.  
(Foto: L. Díaz-Bedia).

Aunque, pensándolo mejor, ¿creía verdaderamente Napoleón en la suerte? Vaya usted a saber. Es posible que no. Quizá simplemente comprendiera mejor que la mayoría las debilidades de la naturaleza humana. Permítaseme que esboce, aun reconociendo que se trata de una divagación inexcusable, algún ejemplo que pueda arrojar un poco de luz sobre la influencia de la suerte en la vida —y en el rendimiento profesional— de las personas.

Ginés Conesa —personaje desde luego ficticio, pero de Cartagena— tiene un curioso defecto en la visión del ojo derecho que le impide apreciar correctamente no sólo las distancias, sino también las demoras. Es notoriamente imprudente y bebe con algo menos de moderación de la debida. Ha tenido además, según dice, muy mala suerte con el tráfico: hasta el día de la fecha, ha sufrido seis accidentes leves y dos graves.



Desfile de las Fuerzas Armadas en el Paseo de la Castellana, Madrid. (Foto: ORP, Armada).

Ginés envidia la buena suerte de su primo Pencho, un individuo prudente y meticulado que, en treinta años de conductor, no ha tenido el menor percamce.

Alguno podría preguntarse, ¿qué pretende insinuar el autor con tan burdo ejemplo? Obviamente, que los humanos tendemos a achacar a la suerte muchas circunstancias sobre las que la propia suerte no admitiría ninguna responsabilidad. Y los militares no somos diferentes.

Así, la Marina de Guerra de Dinamia, isla del mar del Sur en permanente conflicto con la República de Astenia, organiza anualmente un tiro de concurso en el que participan todas sus fragatas. El número de factores aleatorios que intervienen en el resultado del concurso es, como todos sabemos, muy elevado. No sólo hay que tener en cuenta la influencia de las averías, siempre impredecibles, sino lo errático de las reacciones de numerosos miembros de la dotación sometidos a presión. Y no se puede olvidar que, al final, el artillero centra las salvas, pero los impactos los concede Dios. Así, todo el mundo sabe que la preciada diana de concurso, tan injustamente valorada por los órganos de clasificación dinámicos, es cosa de suerte.

El teniente de navío T. Naz ha sido jefe de Artillería de diversas fragatas durante ocho años. Sus compañeros le consideran un hombre afortunado, porque ha ganado, nada menos que tres veces, el tiro de concurso. Claro que T. Naz siempre se ha esforzado por crear un ambiente de trabajo adecuado y por extraer el máximo rendimiento de sus subordinados. Lleva bien el mantenimiento de su instalación y es sumamente meticulado en la preparación de

los tiros, para lo que no descuida el menor detalle. Pero eso es mucho más difícil de apreciar y, por qué no decirlo, de reconocer por parte de sus compañeros.

El teniente de navío D. Jado, compañero de especialidad de T. Naz, es mucho más inteligente que éste; pero, como él mismo reconoce, tiene peor suerte, y sin duda es por eso por lo que no ha ganado nunca la diana de concurso. Claro que D. Jado tiene un pequeño defecto, un cierto grado de desidia ante lo profesional, que no termina de superar. Por decirlo en román paladino, D. Jado es bastante perezoso, y tiende a confiar en su intuición más que en la preparación detallada. Un somero análisis de sus resultados anuales revela que sobrevalora su intuición.

Tampoco el teniente de navío C. Porro ha tenido la suerte de ganar ninguna diana de concurso. Verdad es que C. Porro no cree necesario que los jefes de Artillería conozcan en profundidad su instalación, y que por ello cuando hay que decidir en un breve espacio de tiempo, en la mar, es más una carga que una ayuda para sus subordinados. Pero lo importante, como él mismo dice, es que contra la mala suerte no se puede luchar.

Por último, el teniente de navío L. Gante tampoco ha tenido la suerte de inscribir su nombre entre los ganadores, a pesar de que es mucho más sagaz que C. Porro. De hecho, L. Gante tiene un plan detallado para su carrera y tiene también las influencias necesarias para llevarlo a cabo. Quizá es por eso que no ha perdido nunca el tiempo como jefe de Artillería de ninguna fragata.

¿A qué oficial escogería Napoleón para, por ejemplo, mandar en el empleo? Al mismo que usted, claro. Entonces, admitamos la posibilidad de que Napoleón no buscara en realidad generales afortunados, sino hombres de prestigio profesional. Quizá él intuía que, estadísticamente, y una vez que transcurre un intervalo suficientemente largo, lo que los humanos incorrectamente llamamos suerte favorece casi siempre a quien la merece. Y seguramente sabía que, entre colegas, es mucho más fácil reconocer en los demás la mejor suerte que el mayor prestigio profesional.

Así, la valoración del prestigio en el actual sistema de informes personales constituye probablemente un paso en la buena dirección, un paso que Napoleón aprobaría. Pero nada más que un paso, y tengo para mí que hay que dar algunos más. Y aquí es donde la demostrada eficacia de los métodos napoleónicos puede arrojar alguna luz sobre el camino a seguir: sencillez, claridad y objetividad.

## De las alternativas

¿Qué es, en definitiva, lo que necesitamos? Probablemente, un sistema de informes más fácil de entender que el actual y más sencillo de aplicar. Un sistema que se base en lo que el calificador pueda apreciar directamente, sin tener que recurrir a interpretaciones más propias de psicólogos que de milita-

res. Un sistema tan objetivo como sea posible, que valore más los resultados tangibles que las intenciones o las posibilidades. Un sistema, en fin, que, admitiendo que ya es bastante difícil juzgar, no introduzca distorsiones adicionales achacables exclusivamente al proceso.

La mayor parte de los calificadores parten de un concepto general del calificado basado fundamentalmente en su rendimiento profesional. Disponen además, probablemente, de una serie de notas que han ido tomando a lo largo del tiempo de observación, que configuran en cierto modo la personalidad del calificado. Y si esto es en definitiva lo que hay, y si, como sabiamente sentencia el dicho popular, de donde no hay no se puede sacar, ¿por qué obligar al calificador a valorar y promediar 53 cualidades, buscando una nota final que, para empezar, ya debiera ser conocida? ¿Por qué obligarle a ajustar sus valoraciones al dictado de Gauss, según el cual el 30 por 100 de los profesionales de la Armada serían cobardes, o vagos, estúpidos o sinvergüenzas? ¿Por qué obligarle a distribuir las observaciones que cuidadosamente ha ido anotando entre conceptos con los que no siempre casan? Sería probablemente más fácil —y más justo— evaluar a los profesionales de la Armada por medio de un informe que se ajustara un poco más al proceso mental que sigue la mayor parte de los calificadores.

Es evidente que cada uno tendrá su propia opinión sobre qué aspectos deberían ser objeto de valoración, opinión por supuesto tan válida o más como la que yo pueda exponer. Sin embargo, permítaseme que esboce ahora la mía, que para eso soy yo el autor de este artículo. Si de mí dependiera, el informe ideal —o si se prefiere, el menos malo de los posibles— tendría tres partes.

En la primera, se valorarían numéricamente unos pocos conceptos —muy pocos— concentrados en dos áreas separadas que sintetizarían con razonable objetividad las cualidades profesionales de los calificados. Estas dos áreas podrían ser:

- Rendimiento personal del calificado.
- Liderazgo o, si se prefiere, influencia del calificado en el rendimiento de la organización que de él dependa.

Sería, desde luego, conveniente que la valoración de estos conceptos obedeciera a una distribución normalizada, pero siempre que esta distribución se centrara donde realmente se encuentra el promedio de los evaluados (2). Es importante hacer oficial el concepto intuitivo de que el cinco es la nota mínima para el aprobado, y no la nota promedio de todos los profesionales de la Armada. Podrían así quedar reservadas las notas por debajo de cuatro exclusivamente para aquellos profesionales que no merezcan serlo.

---

(2) En este sentido, el que recientemente se hayan hecho públicos los promedios de la valoración de los informes personales de diferentes frentes es, indiscutiblemente, un gran acierto.

La segunda parte de los informes, no valorable, contendría una concisa descripción del perfil profesional y humano del calificado. Sería esencial que esta descripción se limitara a aquellas observaciones de las que el calificador tuviera certeza y considerara realmente significativas, ya que, para que un perfil escrito pueda ser útil al departamento de personal, es imprescindible evitar que los árboles impidan ver el bosque.

Por último, en la tercera parte, y dependiendo del destino concreto en que se haya valorado al calificado, el calificador debería asumir la responsabilidad de recomendarle para el mando, para el ascenso —incluida su idoneidad para el ascenso por selección o elección— o para aquellos destinos en los que su rendimiento pudiera ser mayor.

Admito sin el menor recelo que el esquema de informe que, exclusivamente a título de ejemplo, acabo de sugerir puede ser ampliamente mejorado. Sin embargo, los principios en los que querría que se basase —sencillez, claridad, concentración en lo que el calificador percibe más que en lo que puede deducir del análisis, y valoración del rendimiento profesional real, sin dejarse influir por el rendimiento potencial— bien pueden servir para conducir a buen puerto una evolución ordenada del actual modelo.

### A modo de conclusión

Evaluar al hombre es de por sí difícil. Pero hacerlo por el método analítico-sintético, considerando al ser humano como el promedio matemático de la valoración de sus diferentes cualidades personales, viene a ser como matar mosquitos a cañonazos. Y esto no sólo atenta contra el principio logístico de economía de esfuerzo —lo que ya de por sí sería suficientemente malo—, sino que tiene un inconveniente potencialmente mucho más grave: la dirección de tiro, calibrada para problemas de otra naturaleza, no siempre acierta un blanco tan esquivo como es el hombre.

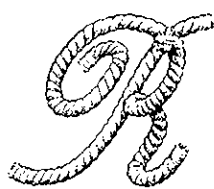


# CARTOGRAFÍA NÁUTICA ELECTRÓNICA

J. Ángel CHANS FERREIRO



## Introducción



ECIENTEMENTE leí un artículo en una revista sobre el uso de mapas digitales en los automóviles para facilitar su conducción por ciudades. El autor, después de citar las ventajas de contar con este tipo de accesorios, ponía énfasis en la necesidad de que los fabricantes se pusiesen de acuerdo en la utilización de un formato común para la cartografía a emplear en estos accesorios, ya que podría

llegar el caso en que un padre no pudiese emplear los mapas digitales de su hijo en su propio coche.

Afortunadamente no es éste un problema del que los marinos tengamos que preocuparnos, y no piense el cáustico lector que me refiero a nuestra capacidad adquisitiva, estoy hablando de la denominada cartografía náutica electrónica, donde el formato a emplear es un estándar acordado internacionalmente.

En los noventa, la Organización Marítima Internacional (OMI), que tiene entre sus cometidos la seguridad a la navegación, definió las capacidades que debería poseer un sistema que utilizase cartas náuticas electrónicas. Obviamente a esta organización le asaltaron las mismas cuitas que al mencionado periodista, incrementadas además debido a la internacionalidad de la navegación marítima. Por lo que se puso en contacto con la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), que aglutina a todos los servicios hidrográficos productores de cartografía oficial, para establecer un estándar en la producción de cartas electrónicas. Además, el contenido de la carta náutica electrónica tenía que satisfacer los requerimientos que le iban a pedir al equipo que se estaba definiendo.

Estos equipos se conocen por el acrónimo ECDIS, formado por las iniciales de Electronic Chart Display and Information System. En castellano sería SIVCE a partir de Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas. Desgraciadamente no ha tenido mucho éxito y se está generalizando la denominación inglesa, algo por otra parte nada extraño en nuestro entorno, no hay más que recordar palabras como radar, sonar, racon...



Como resultado de todos estos desarrollos, actualmente existen las *Normas de funcionamiento de ECDIS* y el *Estándar de transferencia de datos hidrográficos S57*. Documentos pertenecientes a las dos organizaciones citadas, OMI y OHI, y donde, respectivamente, se describen las prestaciones que debe tener un equipo para ser denominado ECDIS y la estructura, contenido y formato que deben cumplir las cartas náuticas electrónicas editadas, conocidas asimismo también por sus siglas en inglés ENC's.

Como podemos ver, el fruto de todos estos años de desarrollo ha conseguido la ansiada y necesaria normalización: un equipo ECDIS fabricado por una determinada firma comercial podrá usar las ENC de cualquier instituto hidrográfico y viceversa una ENC de un determinado instituto hidrográfico podrá alimentar a cualquier sistema ECDIS independientemente de su marca.

## ECDIS

Podemos decir que conceptualmente un ECDIS consta de dos partes:

- El equipo propiamente dicho con sus componentes físicos, como monitor, teclado... y con un programa de navegación con todas las funciones pormenorizadas en el documento de la OMI citado anteriormente.
- La carta náutica electrónica, ENC, realizada y debidamente actualizada de acuerdo a las normas de la OHI, por un servicio hidrográfico oficial.

Un ECDIS nos capacita para efectuar todas las funciones clásicas de la navegación: planear una derrota antes de salir a la mar y controlar su seguimiento durante la navegación. Es evidente que no va a cambiar el concepto de navegación: no obstante, con estos sistemas la navegación se lleva a cabo de una forma más eficiente.

Durante el planeamiento tenemos la posibilidad de que el programa de navegación verifique que la derrota prevista no pasa por ningún peligro de acuerdo a los parámetros propios del buque. En este caso fácilmente podemos cambiar el o los tramos de la derrota para evitarlos. También nos da la posibilidad de calcular derrotas ortodrómicas entre dos puntos con los tramos y cambios de rumbo convenientes.

Durante la navegación el ECDIS mantendrá continuamente la situación en pantalla proveniente de un equipo GPS y, en caso de aproximación a peligros, avisará al navegante por medio de alarmas tanto sonoras como visuales.

La capacidad de actualización automática, con ficheros de corrección que periódicamente emiten los institutos hidrográficos productores de datos y que pueden llegar al barco por medio de sistemas de comunicaciones por saté-

lite, es una de las utilidades más importantes. De esta forma se evita la actual tarea de tener que corregir manualmente la colección de cartas afectadas por el grupo semanal de avisos.

## Estado actual

El primer componente citado, el equipo, lo fabrican empresas privadas, firmas unidas al mundo naval desde hace tiempo, aunque hayan surgido algunas nuevas, incluso en la industria nacional.

El navegante tampoco tiene por qué verificar el cumplimiento de todas y cada una de las utilidades prescritas, ya que estos equipos pasan una serie de controles antes de lograr un certificado de homologación expedido por un organismo acreditado. Actualmente existen una docena de equipos homologados, cuyos precios han disminuido considerablemente desde los primeros prototipos y que rivalizan por dar más prestaciones que las mínimas prescritas.

Respecto a la implantación de estos equipos, hay que reconocer que la escasez de cartas de navegación electrónicas oficiales ha demorado este proceso. Actualmente la situación ha mejorado y, superados los inconvenientes técnicos, legales y económicos, varios institutos hidrográficos han puesto ENC's a disposición del tráfico marítimo. El resto es de esperar que se vayan sumando poco a poco a esta producción.

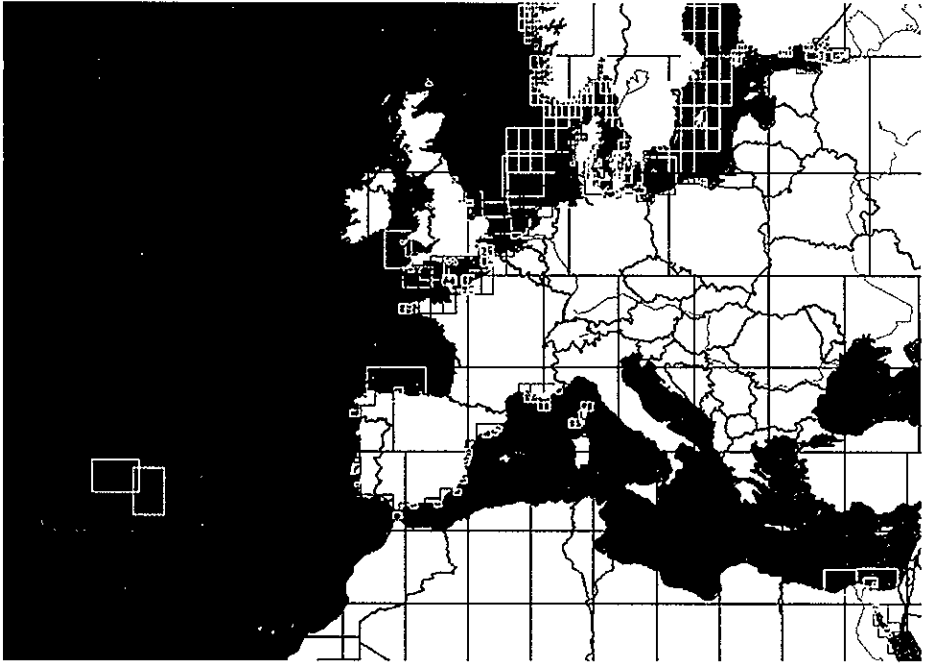
En un rápido recuento podemos destacar a Japón y Australia y, en el continente americano, a Canadá, Estados Unidos, Chile y Perú.

En nuestro entorno, en Europa, la situación es buena en los países del norte, disminuyendo la existencia de datos hacia el sudeste.

En España, el IHM está inmerso en un plan de producción de ENC's para dotar de cobertura con este tipo de cartografía para la navegación costera y las aproximaciones a los puertos principales. En la edición de este año 2001 del *Catálogo de cartas y otras publicaciones* figuran ya este tipo de cartas. Asimismo periódicamente se anuncia en el Grupo de Avisos a los Navegantes (GAN) la edición de nuevas ENC's y se ha creado en dicho GAN una nueva sección, la 3.5, donde se enumeran las ENC's existentes, su número de edición y el ordinal de la última corrección que les afecta.

## Distribución

Es conveniente destacar una peculiaridad en lo referente a la existencia de ENC's. Los países miembros de la OHI acordaron que debido a la complejidad en la producción de datos y para evitar duplicidad de esfuerzos cada país, y solo él, será el responsable de que existan ENC's que garanticen la seguridad



ENCs vistas en catálogo de PRIMAR.

en la navegación por sus aguas. Es decir, que de una zona determinada sólo habrá las ENC's que produzca el país responsable de la misma. A diferencia de lo que ocurre con las cartas de papel, existen varias cartas de un mismo sitio, la del país productor y las de aquellos que la reproducen para completar sus catálogos y obtener cobertura mundial.

Para que el navegante pueda obtener con facilidad las ENC's y sus actualizaciones, se han establecido centros regionales de coordinación y control de cartas náuticas electrónicas (RENC's). Dichos centros validan las cartas producidas por los diversos institutos hidrográficos cooperantes y comercializan las ENC's a través de una serie de distribuidores; también se encargan de la difusión vía InMarsat de los ficheros de corrección.

En Europa el RENC existente se ha bautizado con el nombre de PRIMAR. Es a través de este centro que el Instituto Hidrográfico de la Marina pone sus cartas y actualizaciones a disposición del navegante. En el ámbito de la Armada la distribución evidentemente se lleva a cabo de otra manera.

En el momento en que escribo este artículo sólo hay un barco de la Armada, el patrullero *Alborán*, dotado de un equipo ECDIS y utilizando las ENC's publicadas por el IHM. Qué mejor ilustración que algunas de las palabras de su comandante, José Ramón Boado, en un primer informe enviado al IHM:

«...su empleo a bordo ha supuesto una notable mejora en el funcionamiento de la derrota del buque... La confianza generada por su empleo me ha permitido reducir la guardia de puente sin menoscabo de la seguridad del buque...»

### Otros tipos de cartografía electrónica

Sin querer abrumar con demasiada información, creo que es interesante mencionar otras posibilidades existentes para así obtener una visión de conjunto lo más completa posible.

#### *DNC*

La NIMA (National Imagery and Mapping Agency), que es la organización en los Estados Unidos encargada de proveer a las FAS americanas con cartografía de zonas externas a los Estados Unidos, estableció un plan de producción de cartas electrónicas en el formato VPF del estándar DIGEST que ya utilizaba para la producción de cartografía digital terrestre. Este producto se denomina Digital Nautical Chart (DNC). El plan tiene por objeto dotar de



Patrullero *Alborán*.

cobertura mundial con este tipo de cartografía a los buques de la Armada de los Estados Unidos. Existen 29 colecciones de DNCs en sus respectivos CD-rom, en los que se encuentra dividido el mundo. Hay que destacar que aunque se hable de cobertura mundial, las áreas cubiertas están pensadas para la Armada de los Estados Unidos y, por tanto, a gran escala sólo incluyen las bases navales americanas. Por ejemplo, en el caso de la DNC-8 que cubre la península Ibérica, sólo están incluidos los accesos a la base naval de Rota.

## ARCS

Estas siglas hacen referencia al Servicio de Cartas Raster del Almirantazgo británico. Previendo la tardanza de muchos países en la edición de ENCs el Servicio Hidrográfico del Reino Unido comenzó a producir estas cartas para cubrir de una forma rápida esas zonas. Este tipo de cartografía difiere totalmente de los otros dos mencionados hasta ahora. Las cartas denominadas raster son una foto digital de una carta de papel. Todas las prestaciones que se mencionaron para las ENCs no son aplicables a este tipo de cartografía. La utilización de esta cartografía no exime del uso simultáneo de la carta de papel.

Se puede decir que la idea era que el navegante no tuviese que apagar el ECDIS cuando le faltasen ENCs y así poder seguir utilizando el equipo, aunque con limitaciones. Esta idea dio origen a los sistemas denominados dual fuel o de doble alimentación por su capacidad para leer ambos tipos de cartografía.

## WECDIS

La OTAN no podía estar al margen de los cambios que se estaban sucediendo en los sistemas de navegación. Teniendo en cuenta todas las consideraciones de los países integrantes en cuanto a implementar y beneficiarse de este tipo de navegación, desarrolló el STANAG 4564 sobre WECDIS (Warship Electronic Chart Display and Information System).

Éste no es ni más ni menos que una adecuación de las normas de funcionamiento para ECDIS a un buque de guerra. Postura totalmente lógica, ya que un buque de guerra tiene que entrar y salir de puerto como los demás, navegar en áreas de tráfico congestionadas incluso en silencio radar, por lo que la utilización a bordo de un equipo ECDIS que avise de aproximaciones a peligros será de una ayuda fundamental en el desarrollo de operaciones navales en donde la navegación queda a veces en un segundo plano.

Así como los equipos civiles están pensados prioritariamente para la navegación con ENCs, en los buques de guerra se han tenido en cuenta los otros tipos de cartas electrónicas oficiales mencionados. Por tanto, un WECDIS utilizará prioritariamente la ENC y, en caso de que no exista para una zona, se

utilizaría DNC o bien cartas raster. Las empresas comerciales han fabricado ya versiones militares de los equipos civiles.

Además, estos equipos podrán incorporar las capas militares adicionales (AML, Additional Military Layers) que se están diseñando. Capas que se podrán superponer a la base cartográfica y que contendrán información táctica diversa. Se ha comenzado a definir el contenido de las capas para guerra de minas, submarinos y de datos oceanográficos.

## Adiestramiento

Debo añadir, aunque sea brevemente, que la utilización de estos sistemas de navegación conlleva un aprendizaje en la formación del navegante. Aprendizaje que necesitará del manejo de simuladores por parte de los alumnos para una mejor comprensión de todas las posibilidades de estos sistemas.

Quiero destacar que, a pesar de todas sus capacidades, tomar decisiones no es función de estos sistemas. Un navegante juicioso deberá seguir como hasta ahora, siendo muy consciente de todos los factores que afectan a la navegación de su buque sin confiarse totalmente a una máquina. No se entienda esta reflexión como retrógrada, qué sería de nosotros sin ellas. Pero cuanto mejor sepamos usarlas, mayor será su rendimiento.

## Conclusión

Sencillamente hay que concluir que navegar con estos equipos es mejor. La rápida implementación de estos sistemas a bordo mejorará la eficiencia de las derrotas.

El establecimiento de esta nueva línea de producción por parte del IHM no ha hecho más que comenzar. A partir de ahora, además de la puesta al día de las cartas producidas, habrá que incrementar la cobertura y producir nuevas ediciones con datos renovados y mejorados que aporten nuestros buques hidrográficos. Esto ha supuesto una satisfacción para el personal que trabaja en este centro, aunque la satisfacción plena del deber cumplido llegará cuando se popularice la utilización de las ENC's.





Crucero estadounidense *Caron* en el puerto de Málaga. (Foto: colección A. Anca Alamillo).

# EL *JSF*, UN RELEVO PARA EL *HARRIER*

EL FUTURO DE LA AVIACIÓN NAVAL EMBARCADA

Ángel SAIZ PADILLA



A historia militar y los conflictos armados han estado marcados desde su comienzo por avances tecnológicos concretos que han significado un antes y un después en cómo hacer la guerra.

A finales de octubre pasado, uno de estos nuevos desarrollos recibió el espaldarazo final del Pentágono, al ser declarado ganador del concurso del nuevo caza *JSF* el consorcio liderado por Lockheed Martin/BAE Systems. Podría parecer tan sólo otra anécdota más en el

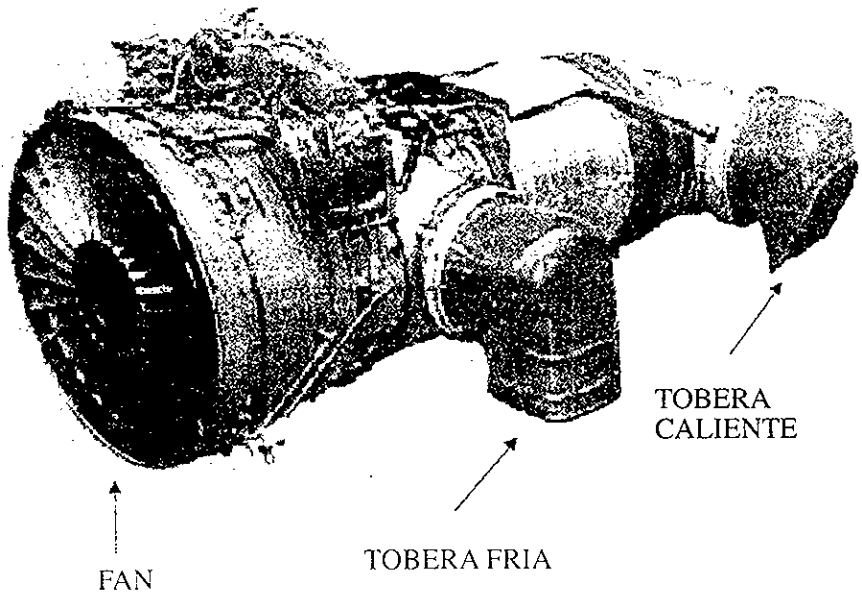


El *Harrier* AV-8 Plus y el *Príncipe de Asturias* tienen el mejor sistema de armas de que dispone la Armada para proyectar poder naval sobre tierra en los conflictos actuales.

(Foto: A. Saiz Padilla).



## Pegasus RR-406/408



El AV-8B Plus monta el motor Rolls-Royce Pegasus RR-408 que le da un empuje direccional de 21.500 lb.

complicado y competitivo mundo de la aeronáutica, pero se trata sin embargo de un proyecto revolucionario que marcará el camino a seguir los próximos treinta años; revolucionario hasta el punto de ser considerado por los analistas como un salto generacional de la envergadura del que en su día llevó del motor de pistones al motor a reacción.

Esta revista dio ya cumplida cuenta, en su número de marzo, de la noticia y de las características generales de este nuevo desarrollo en un completísimo artículo del capitán de navío Marcelino González Fernández.

¿Me van a contar otra vez lo mismo?, se preguntará nuestro sufrido lector. Pues bien, mi intención es *hablar de lo mismo pero no contar lo mismo*. Dicho de otra forma, lo que pretendo esta vez es estudiar más en detalle el modelo del JSF (*joint strike fighter* o avión de combate conjunto, también llamado en su fase de prototipo *X-35*), que interesa a la Armada: me refiero al *X-35B* de despegue corto y toma vertical (STOVL). Busco igualmente abrir, con las últimas líneas, un pequeño debate sobre el futuro de nuestra aviación embarcada. Considérese éste, si se quiere, un segundo capítulo del artículo de marzo.

Si el lector continúa ahora interesado en el tema, le invito entonces a seguir profundizando en el *JSF*.

## El proyecto

Muy brevemente recordaré los antecedentes del *JSF*, ya tratados en el artículo del capitán de navío González Fernández, para aquellos que no tuvieron ocasión de leerlo en su día.

A principios de los años 90 los programas separados de desarrollo del futuro caza *JAST* de la USN/USAF y el futuro caza ligero *DARPA* se funden en el proyecto *JSF* (*joint strike fighter* o avión conjunto de caza y ataque). El *JSF* pretende sustituir en el inventario USA (y aliado, como veremos) a aviones tan dispares como el *F-16*, *A-10*, *F-18*, *A-6* y los *Harrier* de las Marinas norteamericanas, británica y alemana.

El futuro avión *JSF* se puede considerar revolucionario por lo siguiente:

- El nuevo avión debía ser el caballo de batalla común de todas las fuerzas aéreas estadounidenses y aliadas; una misma plataforma supersónica multirrol con cuatro variantes básicas prácticamente idénticas.
- El nuevo diseño debería ser de tecnología *stealth* y en él deberían explotarse al máximo la experiencia en materiales compuestos adquirida en proyectos como los *F-22* o *B-2*.
- Por último, los costes de todas las fases debían reducirse al mínimo. El control de los costes ha sido sin duda el principal objetivo del diseño. El *JSF* ha resultado ser más rápido y barato de producir (hasta un 66 por 100) y un 50 por 100 más barato y sencillo de mantener y apoyar que cualquier otro avión anterior.

## El resultado

Ganador del concurso por este suculento contrato fue finalmente el prototipo *X-35* de Lockheed Martin y British Aerospace Sys. Por ser obviamente el que podría interesar a la Armada y por ser, desde su concepción, prácticamente idéntico a las versiones para la USAF y USN, analizaré desde ahora únicamente el modelo *X-35B* STOVL.

El *X-35B* es el primer avión que reúne las características *stealth*, despegue corto/toma vertical y capacidad de vuelo supersónico, característica tan sólo soñada por el *Harrier* por las muchas limitaciones aerodinámicas que implica la tecnología VSTOL actual.

No sé si el lector habrá notado el baile de siglas entre el *Harrier* VSTOL (vertical/short take-off and landing) y el *JSF* STOVL (short take-off vertical



Montaje fotográfico que presenta al futuro *JSF* tomando en un buque tipo *Príncipe de Asturias*.

landing), que nos hace ver la diferencia de concepto existente entre ellos al no haberse previsto, desde el momento de su génesis, que el *JSF* fuera capaz de realizar despegues verticales; capacidad ésta que ha demostrado ser en el *Harrier* de utilidad táctica prácticamente nula.

El *JSF* es ligero en extremo, lo que implica mejor radio de acción y carga útil, junto con maniobrabilidad igual o superior al *F-16* o al *F-18* e infinitamente superior *AV-8/GR.7*.

En lo que respecta a armas, aviónica y simulación, en el *JSF* están todos los avances ya en servicio y previstos para un futuro, disponiendo de capacidad y espacio para «crecer» cuando la tecnología así lo requiera.

En cuanto a la planta motriz, el *X-35* de Lockheed era el que apostó por un diseño más arriesgado al separarse del diseño de empuje direccional ya probado en el motor Pegasus de Rolls-Royce que han montado todos los modelos de *Harrier*.

El Pegasus es un motor turbo Fan. Anterior al compresor, encontramos un enorme Fan o ventilador de tres saltos alineado con el eje principal del motor. El empuje vertical se consigue a través de cuatro toberas móviles, dos «calientes» traseras (los gases expulsados provienen de la turbina) y dos frías, las delanteras (el aire proviene exclusivamente del Fan), responsables estas últimas del 49 por 100 del empuje total, que es aproximadamente 21.500 lb.

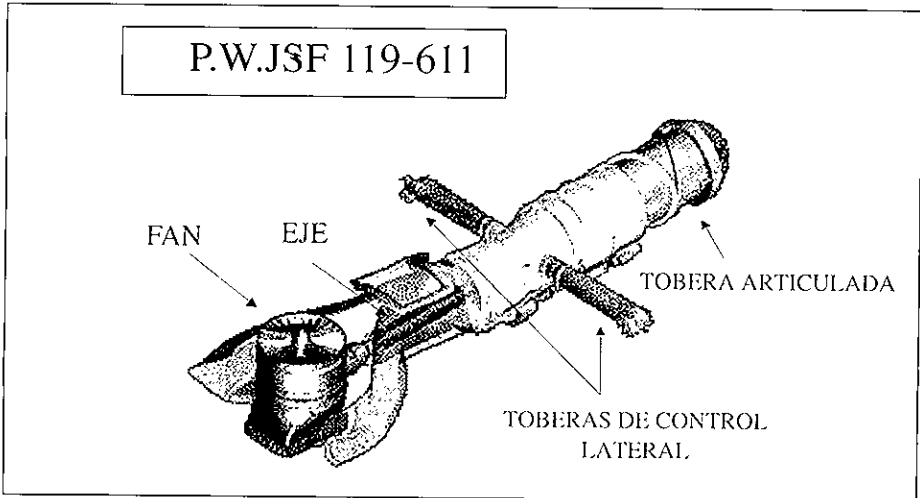
El *JSF* STOVL monta el motor Pratt & Whitney JSF 119-611. Es éste un sistema de propulsión único en el que la turbina se mueve por medio de un eje un Fan delantero, situado justo detrás de la cabina, pero dispuesto perpendicularmente al eje del motor. Este Fan produce aproximadamente 15.000 lb de empuje extra al motor principal por aire frío durante las fases de vuelo lento o vertical: sopla aire frío tomado directamente de la atmósfera y no derivado de los gases de escape del motor principal. Este empuje, junto con el generado por una tobera «caliente» articulada trasera y dos toberas de control lateral bajo las alas, supera las 40.000 lb en vuelo estacionario.

El Fan soplador puede embragarse a cualquier régimen de revoluciones y el motor sufre menos, además de trabajar a menor temperatura, lo que es menos dramático para el personal de tierra y superficies/plataformas desde las que opera, eliminando los graves problemas de reingestión de gases que el diseño Harrier tiene.

## Un análisis

Pese a lo maravilloso del proyecto y lo mucho que promete, al menos en papel, no todo ha sido un camino de rosas para el *JSF*, y mucho menos para su versión STOVL.

Al poco de su elección, el presidente George W. Bush declaró públicamente que el presupuesto de defensa no podía sostener los tres proyectos simultáneos de nuevos cazas que ahora se están evaluando. Éstos son: el *F-18 E/F*



El *JSF* STOVL monta el motor Pratt & Whitney JSF 119-611. El empuje en vuelo estacionario supera las 40.000 lb.

para la USN, el *F-22 Raptor* para la USAF y el *JSF*. Si tenemos en cuenta que el primer escuadrón de *F-18 E/F* ya está totalmente operativo y que los prototipos del *F-22* están ultimando sus pruebas, se deduce que el *JSF* era el que *a priori* parecía el primer candidato para quedarse sin financiación. Tal vez tan sólo la fuerte implicación británica haya salvado hasta ahora al avión, al igual que los desgraciados sucesos del 11 de septiembre y la consiguiente revisión al alza de los presupuestos de defensa han dado sin duda nueva vida (y flujo de dólares) al proyecto.

## Las consecuencias

Para finalizar, unas reflexiones personales que el autor se atreve a proponer para discusión posterior.

Las marinas norteamericana y británica estudian con igual interés el prototipo *X-35 STOVL* y la versión naval *X-35C*.

¿Podría esto hacer ver un creciente interés en la aviación naval convencional a costa de la actual tecnología *VSTOL* en los principales operadores del *Harrier* embarcado?

¿Estarán dotados los nuevos portaaviones británicos, claramente de mayor desplazamiento que los actuales, con el *JSF* convencional o el *JSF* de toma vertical?

¿Abandonarán definitivamente los *marines* su aventura *STOL* tras el fracaso del *V-22 Osprey* y los múltiples problemas de mantenimiento de sus *Harrier*? Los *AV-8B* estadounidenses llevan ya varios años relegados a un segundo plano en los escenarios de crisis y en los proyectos de mejoras, desviándose el esfuerzo presupuestario a plataformas más capaces y dejando al programa *Harrier* languidecer de forma peligrosa o cuando menos sospechosa.

La Armada italiana, por su parte, ha declarado expresamente su interés por la versión *STOVL* del *JSF*, hasta el punto de ser un factor decisivo en el diseño de su futuro *NUM* (Nuova Unitá Maggiore) o próximo portaaviones, relevo del *Garibaldi*.

España no ha demostrado a nivel oficial ningún interés por el *JSF* y esto es hasta cierto punto comprensible: el Ejército del Aire está ya metido de lleno en la recepción de los primeros *EFA*, que, si bien pretenden sustituir a los *F-1*, podrían, llegado el momento, ser el reemplazo de los *F-18*. Debería ser *a priori* la Armada la única interesada en el *JSF* como ya lo están las marinas aliadas que operan con portaaviones.

Para el año 2008, año de entrada en servicio prevista para el *JSF*, el *Príncipe de Asturias* estará ya bien dentro de su último tercio de vida y el tamaño de su cubierta, su manga y ascensores, para ser más precisos, son lo bastante reducidos para que el *JSF* sólo pueda operar desde él con muchas limitaciones.

El *JSF* es el relevo natural de nuestro *AV-8B*. El proceso de modernización de los *AV-8B Plus* alargará la vida operativa de la 9.ª escuadrilla hasta el 2020 por lo menos, pero desde aproximadamente el año 2010 o cuando el *JSF* entre en servicio en las marinas aliadas, la Armada será probablemente el único operador mundial del *Harrier*. Ya lo seremos de hecho del modelo *AV-8B* dentro de dos años, del que quedarán cuatro aviones fuera del programa de modernización si éstos no se incluyen a última hora.

Una escuadrilla de ala fija es el único medio de que dispone la Armada de proyectar poder y hacer una demostración de fuerza en territorio hostil, al menos hasta que misiles crucero formen parte de nuestro inventario.

El disponer de un portaaviones y un grupo aéreo embarcable con un avión de ala fija de las características del *AV-8B Plus*, o aun mejores, es lo que hacen de nuestra Armada, y en definitiva de nuestro país, una potencia de relativo peso en el ámbito internacional.

Si queremos disponer de voz y voto en las crisis del siglo XXI, el *JSF*, embarcado en un buque que responda a sus características, es el camino a seguir: una *revolución* en todos los campos, que nuestra Armada debería considerar como una lógica *evolución*.





Avión *Harrier Plus* con un misil de combate Sidewinder AIM-9L/I. (Foto: L. Díaz-Bedia).

# APLICACIONES DE LA NORMATIVA CIVIL EN LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE GUERRA

Luis de la PUENTE DEL POZO



Un buque de combate debe poder resistir, e incluso seguir combatiendo, después de un impacto; esto se traduce en unos requisitos de resistencia, choque... que encarecen su construcción.

Por otro lado, la Armada tiene la necesidad de contar con buques cuyo fin no es propiamente el combate naval. Por esto, en diversos requisitos de este tipo de buques se emplea normativa vigente en la construcción civil.

Esta normativa civil está hoy bien desarrollada en aspectos de seguridad y es muy exigente. Los conceptos que se aplican deben ser tomados en consideración, ya que tienen más coincidencias de lo que en general se piensa con nuestra propia doctrina; porque no parece lógico que un buque de guerra, salvo por condicionantes propios de su misión, no cumpliera estos mínimos; y porque muchos de estos conceptos son finalmente recogidos por nuestra normativa al convertirse en estándares del mercado (el *Manual de SI* incluye buena parte de lo que en adelante explicaremos).

Un conciso análisis del Capítulo II-2 «Normas de Prevención, Detección y Extinción de Incendios» del Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS), en lo referente a su aplicación en los buques de aprovisionamiento anfibia *Galicia* y *Castilla*, es el objeto de este artículo.

## Introducción a la normativa civil

Al construir un buque debemos hacernos tres preguntas:

- ¿Dónde se abandera?: La normativa de las administraciones difiere de un país a otro.
- ¿Por qué zonas navegará? Debe definirse la navegación para condiciones tropicales o de hielos, y el cumplimiento de reglamentaciones de



interés, como las de la US Coast Guard o de los canales de paso: Kiel, Suez, Panamá y San Lorenzo.

- ¿Qué normas de construcción se le va a exigir? En el caso de la Marina Mercante esto es equivalente a preguntar en qué sociedad de clasificación se registra. Las sociedades de clasificación surgen en el siglo pasado como consecuencia de que el precio del seguro dependía de las garantías que el buque ofrecía. Estas sociedades clasifican a los buques, asignándoles una serie de símbolos que dan conformidad al servicio para el que el buque está destinado y editan reglas que abarcan los requisitos mínimos que deben cumplir los materiales, estructura y maquinaria instalados para alcanzar esta clasificación. Las más conocidas son Lloyd's Register of Shipping (LRS) y Bureau Veritas.

En el aspecto de lucha contra incendios y de seguridad en general, las reglas de las sociedades de clasificación son hoy muy homogéneas debido al desarrollo de la normativa de la OMI (Organización Marítima Internacional).

La OMI es un organismo de la ONU creado en 1948 para tratar de lo relacionado con la seguridad marítima, y consta de un consejo, una asamblea y cinco comités que emiten recomendaciones, códigos, convenios (deben ser aprobados por los países para su entrada en vigor), protocolos (enmiendas a los convenios antes de su aprobación) y enmiendas (posteriores a dicha aprobación); de ellos no afecta muy directamente el Comité de Prevención para la Contaminación Marina, del que depende la aplicación del convenio MARPOL y el de Seguridad Marítima, que vela por la aplicación del Convenio SOLAS de 1974 con su Protocolo de 1978.

Y si bien el convenio en su Capítulo I «Disposiciones Generales» exceptúa a los buques de guerra, hay realmente diversos capítulos, como los referentes a construcción, dispositivos de salvamento o implantación del SMSSM (Sistema Mundial de Seguridad y Salvamento Marítimo), que debemos considerar.

## Generalidades

El Capítulo II-2 «Normas de Prevención, Detección y Extinción de Incendios» de SOLAS se divide en cuatro partes: en la primera se especifican los sistemas de prevención, detección y extinción de incendios, desarrollando en las tres restantes su aplicación para los tres tipos de buque que distingue: buques de pasaje, de carga y tanque.

En la Regla 2 dicta los principios fundamentales que conforman las reglas y que creo merecen la pena transcribir:

- División del buque en zonas verticales principales mediante mamparos límite que ofrezcan una resistencia estructural y térmica.

- Separación entre los alojamientos y el resto del buque mediante mamparos límite que ofrezcan una resistencia estructural y térmica.
- Uso restringido de materiales combustibles.
- Detección de cualquier incendio en la zona donde se origine.
- Contención y extinción de cualquier incendio en el espacio en el que se origine.
- Protección de los medios de evacuación y los de acceso a posiciones para combatir el incendio.
- Pronta disponibilidad de los dispositivos extintores.
- Reducción al mínimo de los gases emanados de la carga.

Además conviene aclarar que, si bien este capítulo define las capacidades de los circuitos contraincendios y equipos de bomberos para los distintos buques (las más rigurosas para los de pasaje) no nos ocuparemos aquí de ellas, pues nuestros requisitos igualan o superan sus exigencias.

A continuación estudiaremos los aspectos más importantes de la defensa frente a incendios que contempla el citado Capítulo II-2 de SOLAS y su aplicación en los buques de aprovisionamiento anfibio *Castilla* y *Galicia*.

## Integridad al fuego

SOLAS establece tres clases de divisiones según su integridad al fuego:

- Divisiones clase A: son de acero o material equivalente, están convenientemente reforzadas y construidas de modo que impidan el paso del humo y las llamas hasta el final del ensayo estándar, de una hora de duración, y aisladas con materiales incombustibles que impidan que la temperatura media de la cara no expuesta exceda de 139° C de la inicial durante un tiempo en minutos, que a su vez subclasifica estas divisiones como A-60, A-30, A-15 y A-0.
- Divisiones clase B: son las que impiden el paso de las llamas (no el humo) durante la primera media hora del ensayo, no debiendo exceder la temperatura media de la cara no expuesta en 139° C de la inicial en un tiempo que las subclasifica en B-0 o B-15.
- Divisiones clase C: las construidas con materiales incombustibles aprobados.

El ensayo estándar de exposición al fuego es un ensayo normalizado en el que se introduce en un horno la muestra objeto de ensayo y se le somete a una curva estándar tiempo-temperatura, que analíticamente cumple la ecuación:  $T = 345 \log (8t + 1) + 20$ .

A partir de las anteriores definiciones se establece que todo buque debe quedar subdividido en zonas verticales principales desde el casco a la superestructura por divisiones clase A, cuya longitud media no exceda los 40 m. La integridad al fuego mínima que deben tener todos los mamparos y cubiertas de la división estructural se obtiene mediante tablas que, entrando para cada tipo de buque con cada dos espacios adyacentes, determinan la integridad de la división.

Los buques de aprovisionamiento anfibia están divididos en cinco zonas verticales principales o zonas de fuego por los mamparos 34, 76, 128 y 177, y la integridad al fuego de cubiertas y mamparos se ha establecido en el proyecto con el asesoramiento de LRS, mediante un plano de clasificación de protección al fuego. El aislamiento al fuego en las divisiones clase A que lo requieran se ha realizado con mantas o paneles de lana mineral.

Además de las clases de divisiones, SOLAS sólo recoge otros dos tipos de resistencia al fuego:

- Material incombustible: el que no arde ni desprende vapores inflamables cuando se calienta a 750° C.
- Débil propagación de la llama: que define cómo aquella superficie impedirá en medida suficiente que las llamas se propaguen. Aunque existen recomendaciones para los métodos de ensayo, orientativamente diremos que las características de propagación de una superficie no serán inferiores a las de materiales de lana usadas para el mismo fin.

Las anteriores definiciones se aplican en la Sección 640 de la Especificación de Contrato, donde se determina que el mobiliario tendrá las características reflejadas en la Regla 3, Párrafo 23 de SOLAS «Locales que contienen mobiliario y enseres cuyo riesgo de incendio es reducido», y que resumidamente establecen que:

- Todos los muebles fijos están contruidos de materiales incombustibles, pudiendo emplear chapilla combustible de dos milímetros de espesor para recubrir superficies utilizables, y los no fijos, como sillas, mesas..., son de armazón incombustible.
- Los tapizados, cortinas, revestimientos... tienen características de débil propagación de la llama.

## **Servicio de rociado**

La Regla 12 define un sistema automático de rociadores, detección y alarma contraincendios capaz de entrar en funcionamiento en cualquier momento sin intervención de la dotación.



Puerta A-60 con placa identificativa (integridad al fuego).

El sistema será del tipo de tuberías llenas, dividido en secciones separadas cada una con una válvula de cierre, con un máximo de 200 rociadores por sección y con los medios necesarios para dar indicaciones de alarma cuando un rociador entre en funcionamiento.

Los rociadores en espacios de alojamiento actuarán al alcanzar entre 68 y 79° C e irán espaciados para mantener un régimen de aplicación de al menos 5 l/min/m<sup>2</sup>.

Se instalará un tanque de presión de agua dulce y una bomba independiente en un espacio alejado de los de Categoría A para máquinas y de espacios protegidos, y además una conexión de emergencia con el colector de CI.

La bomba está destinada a mantener la descarga continua y comenzará a funcionar ante un descenso de la presión en el tanque y será capaz de asegurar suministro a un área mínima de 280 m<sup>2</sup>.

El tanque de presión tendrá una carga de agua dulce equivalente a la



Rociador en sollados (rociado automático).

que descargaría la bomba en un minuto, con presión de aire suficiente para igualar la ejercida por la columna de agua del rociador más alto más la de trabajo y llevará un indicador de nivel de vidrio.

En los buques de aprovisionamiento anfíbio se ha instalado, además del servicio independiente de rociado seco en pañoles de munición, un servicio de rociado en camarotes y sollados que cumple la normativa anterior. Cada cabeza rociadora es de tipo cerrado mediante una ampolla de cuarzo, que revienta al dilatarse el líquido que contiene ante un aumento de temperatura liberando el cierre que impide el paso de agua. El servicio incorpora un tanque de presión de 3.000 litros de agua dulce y una bomba de agua salada, sitos ambos en la cámara de auxiliares.

### **Dispositivos de extinción de incendios en espacios de máquinas**

La normativa exige que en espacios de máquinas donde haya motores de combustión interna o instalaciones de combustible líquido, espacios a los que denomina de Categoría A para máquinas, sean provistos de uno cualquiera de los siguientes sistemas fijos de extinción de incendios: un sistema de extinción de incendios por gas, un sistema de inundación por espuma de alta expansión o un sistema aspersor de agua a presión.

Para los agentes gaseosos, SOLAS establece que se instalará en el espacio protegido medios para el cierre de las aberturas y alarmas acústicas automáticas; por otro lado, el agente se situará en un compartimento dotado con medios de cierre herméticos y cuya puerta abrirá hacia afuera.

En el caso concreto del CO<sub>2</sub>, establece además que se instalarán dos mandos separados para la descarga y para garantizar la activación de la alarma: uno servirá para descargar el gas de las botellas y otro para abrir las válvulas de las tuberías que conducen el gas al espacio protegido.

Además, si se instalan, aparte de uno de los sistemas de inundación prescritos, sistemas de espuma de baja expansión en espacios de máquinas, éstos serán capaces de descargar en no más de cinco minutos una capa capaz de cubrir con 150 mm de espesor la mayor superficie donde haya riesgo de derrames de combustible.

Conforme con lo anterior, en los buques de aprovisionamiento anfíbio se ha instalado en cámaras de máquinas un sistema de rociado de sentina con espuma AFFF (baja expansión) y un sistema fijo de extinción de incendios por CO<sub>2</sub> supervisado por LRS (la actual prohibición de producción de halones ha motivado que éste sea hoy el principal agente gaseoso en uso, y sus inconvenientes respecto a aquéllos deben ser valorados).

El sistema de CO<sub>2</sub> consta de dos pañoles de botellas: uno atendiendo a cámara de máquinas y cámara de diesel generadores, y el otro a la cámara de bombas.

## Sistemas fijos de detección y alarma contra incendios

Para estos sistemas, SOLAS establece que los detectores y avisadores de accionamiento manual estarán agrupados por secciones. La activación de cualquiera de ellos iniciará una señal óptica y acústica en el cuadro de control y en los indicadores y, si no ha sido atendida en dos minutos, automáticamente sonará una señal de alarma en espacios de habilitación, servicio, puestos de control y espacios de Categoría A para máquinas. Cuando el sistema de detección esté provisto de detectores identificables individualmente por telemando, las secciones podrán abarcar varias cubiertas y espacios, pero una sección que dé servicio a un puesto de control o espacios de servicio o alojamiento no comprenderá un espacio de Categoría A para máquinas.

La acción de los detectores se producirá por efecto de calor, humo u otros productos de la combustión, autorizándose sólo el uso de detectores de llama en combinación con los anteriores.

Respecto a su instalación y funcionamiento, el convenio marca normas de máxima separación entre detectores, instalación y situación de éstos, y determina que los detectores de humo entrarán en funcionamiento antes de que la densidad del humo exceda del 12,5 por 100 de oscurecimiento por metro, pero no hasta que haya excedido del 2 por 100, y los de calor antes de que la temperatura alcance los 78° C, pero no hasta que haya excedido los 54° C si la temperatura se eleva a razón de menos de 1° C por minuto.

En los buques de aprovisionamiento anfibia se ha instalado un sistema de detección y alarma cubriendo el interior del buque (excepto camarotes y sollados), que consta de una unidad central en la Central de SI, una unidad auxiliar en la Cámara de Control de Plataforma capaz de realizar reconocimientos de alarmas si se le transfiere el control y repetidores en cada trozo. El sistema está formado por 10 lazos dotados de detectores y avisadores que cumplen lo anteriormente especificado y ha sido aprobado por LRS.

En los lazos del sistema se combinan detectores de humos iónicos u ópticos y detectores de temperatura según el riesgo del área protegida.

## Conexión internacional a tierra

La Regla 19 normaliza una conexión internacional a tierra; por el lado de tierra, consiste en una brida plana de 21/2" de diámetro, debiéndose llevar además una junta capaz de soportar 10 kilos y los pernos y arandelas necesarios para el acople.

En los buques de aprovisionamiento anfibia se han instalado tres tomas para conexión con tierra en cubierta principal: dos a popa, a ambas bandas de la puerta del hangar, y una a proa.

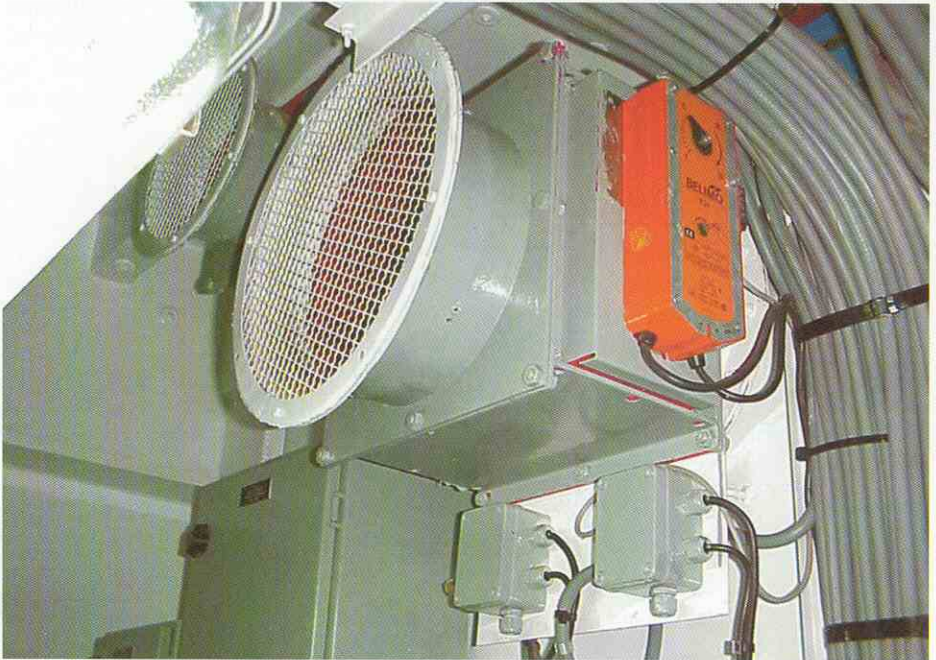
## Sistemas de ventilación

La Regla 16 del Capítulo II-2 de SOLAS atiende a los sistemas de ventilación.

Es conocida la importancia de estos sistemas en la propagación de llamas y humos; por ello SOLAS requiere tanto la posibilidad de interrumpir las ventilaciones como la del cierre de los orificios principales de admisión y salida desde fuera del espacio a ser ventilado. Asimismo establece normas para el paso de conductos a través de los diferentes espacios, subordinadas al área del conducto e integridad al fuego del espacio atravesado.

En los buques de aprovisionamiento anfibia es posible interrumpir la ventilación desde los propios arrancadores y desde el Sistema Integrado de Control de Plataforma (SICP), y se han instalado, además de las válvulas estancas que limitan la ciudadela (zona presurizada en guerra NBQ), válvulas antihumo o válvulas automáticas de mariposa (*dampers*) en los pasos de los conductos que sirven a diferentes cubiertas.

Finalmente, cabe destacar el Párrafo 7 de la Regla 16, que establece que los conductos de extracción de los fogones de la cocina que atraviesen espacios de alojamientos irán provistos de un filtro de grasa desmontable, una



*Damper* de ventilación (sistemas de ventilación).



Válvulas antihumos (sistemas de ventilación).

válvula de mariposa automática, dispositivos accionables desde el exterior que permitan desconectar el extractor y medios fijos de extinción en el interior del conducto; todo lo cual se ha instalado en la extracción de las cocinas de los buques de aprovisionamiento anfíbio con un dispositivo extintor a base de APC accionable manual y automáticamente.

## Epílogo

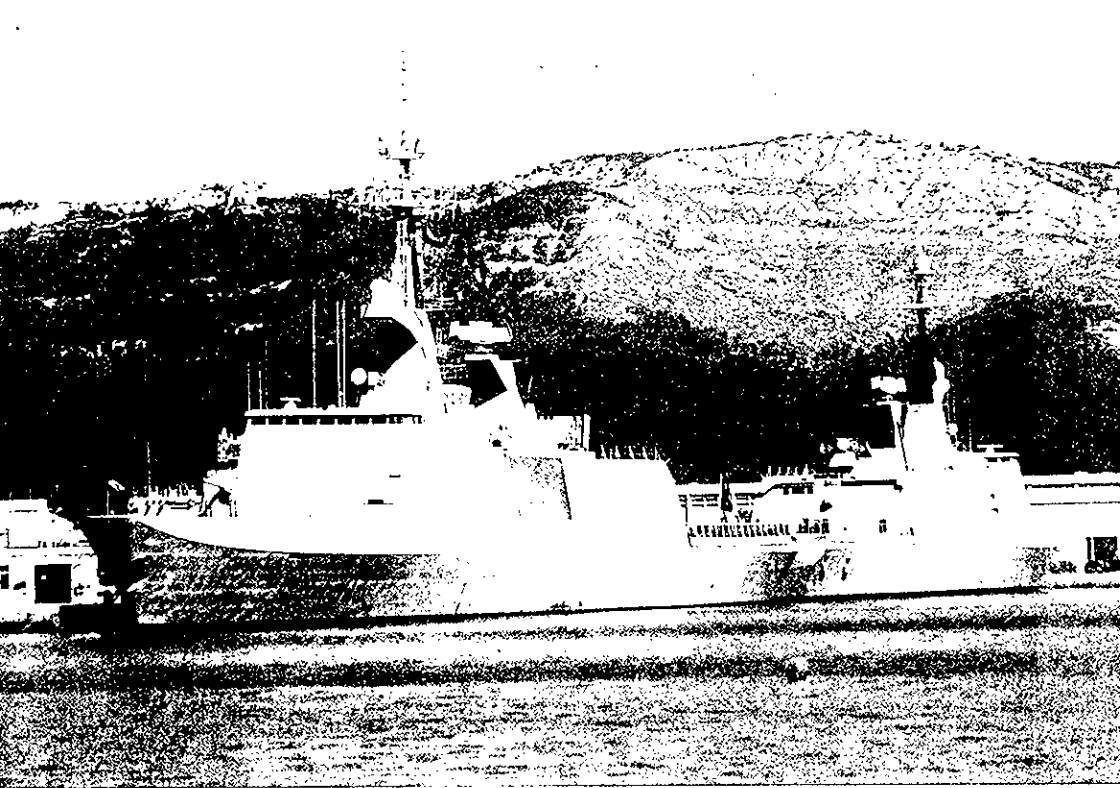
Este artículo se convertiría en un libro si tratara de abarcar todos los puntos coincidentes de la construcción civil y la militar relacionados con seguridad: máquinas, aparatos de gobierno, instalaciones eléctricas...

La normativa civil es, sin duda, menos exigente que la militar en cuanto a vulnerabilidad, pero su rigor y normalización en aspectos de seguridad la hacen una documentación obligada para la transcripción o referencia de nuestros propios requisitos.

## BIBLIOGRAFÍA

- SOLAS, edición refundida, 1997; IMO, 1997.  
 MARI SAGARRA, Ricard, y LÓPEZ PINO, Enrique: *Lucha contraincendios a bordo*. Instituto Social de la Marina, 1989.  
*International Code for application of fire test procedures*; IMO, 1998.





Fragatas francesas de la clase *La Fayette* atracadas en el arsenal de Tolón. (Foto: I. Díaz-Bedia).



# HISTORIAS DE LA MAR

## UNA HISTORIA AERONÁUTICA ANTIGUA

Antonio RUIBÉRRIZ DE TORRES SÁNCHEZ



*Desde las grises cubiertas hasta el confín de los cielos  
cruzan la mar con sus vuelos como rayos las tormentas.*



L teniente coronel del Ejército del Aire Antonio Núñez Rodríguez mira fijamente una de las tapas del alcantarillado de la recién inaugurada Academia General del Aire; se queda absorto en el escudo de la Aeronáutica Naval y, sin saber el motivo, se emociona. Ha sido un segundo, un repelús. Es julio, la proximidad de la Manga del mar Menor, el suave Leveche que le trae olores del Mediterráneo, la luz de una mañana de verano y, ¿por qué no?, la sonrisa de Durán, olvidada desde hacía tanto tiempo. Sin quererlo, sus pensamientos lo aproximan a otra mañana de verano, aquella del 19 de julio de 1926.



Teniente de navío Juan Manuel Durán y González.

La División de Instrucción, formada por los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*, con los alumnos de la E. G. N., finalizaban tres días de ejercicios tácticos en aguas de Barcelona. La Escuela de Aeronáutica Naval, como venía ocurriendo en ediciones anteriores, participaba activamente con todos los medios disponibles.

A las 0600, hora local, con las primeras luces se elevaba el dirigible S-2 del tipo SCA, pilotado por el teniente de navío Casas; inmediatamente después, el O-1 del tipo O soltaba amarras con el teniente de navío Guillén a los mandos. Ambas dotaciones se habían reunido en la sala de operaciones, una hora antes del despegue, para ultimar los detalles de la maniobra.

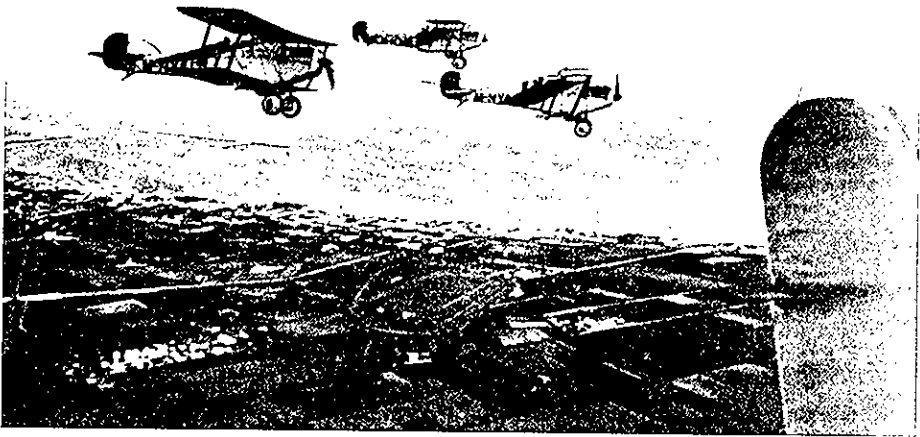
Así, el entonces teniente de navío Núñez, como encargado de exponer

en la junta táctica, había explicado a sus compañeros que tras el despegue se elevarían hasta alcanzar los 600 metros, navegando hacia el este para mantener, una vez alcanzados, una patrulla a dos millas escasas de la costa, en una faja que comprendiera desde el E/W del Aeródromo del Prat hasta el E/W de la farola de Llobregat, a muy poca velocidad y con ambos dirigibles en línea de fila, siempre con el O-1 a 200 metros por su popa. Guillén estaría atento a las indicaciones de maniobra que desde el S-2 le marcara Núñez y se mantenían reunidos hasta que terminase la revista.

Sentado en la popa de la barquilla del dirigible SCA, con el S-2 pintado en la cola, Antonio Núñez Rodríguez, teniente de navío, observa la línea de costa mientras se acercan en descenso para cien metros a la farola del Llobregat.

Desde las seis de la mañana que despegaron del Prat, tanto él como Ricardo Casas, a los mandos del dirigible, se habían mantenido tan ocupados que no habían reparado en esos colores azulones y verdosos, ligeramente dorados, que les ofrecía el Mediterráneo aquella calurosa mañana de verano.

Las maniobras con la División de Instrucción para el 19 de julio de 1926 en aguas de Barcelona están a punto de finalizar; los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga* se encuentran navegando en línea de fila con rumbo este, a unas dos millas de la costa. Unos meses antes, con la nueva reestructuración de la Escuela de Aeronáutica, había sido designado para realizar el curso de observador naval, y no es que le pesara, al fin y al cabo ser alumno tenía sus



Escuadrilla de caza *Martinsyde* de la Aeronáutica Naval.

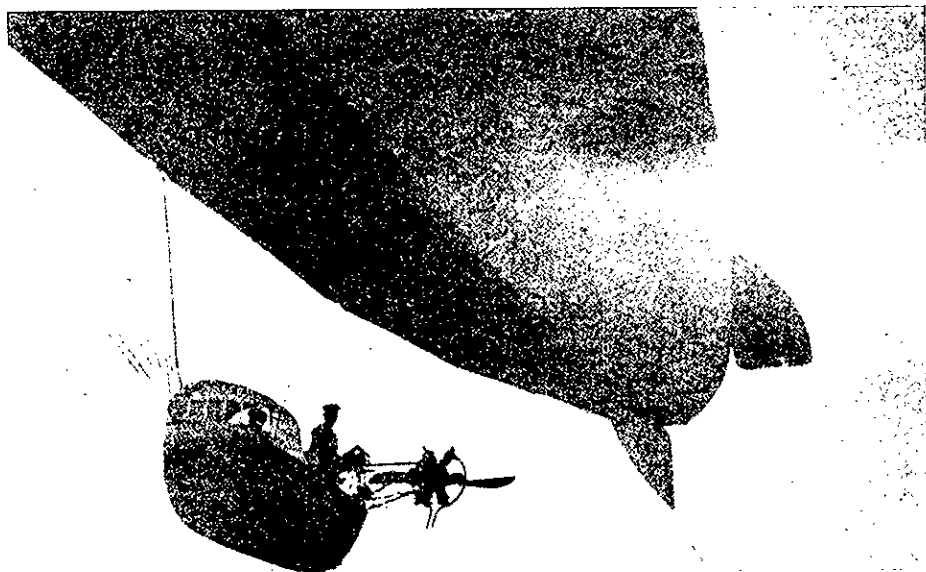
ventajas, pero echaba de menos las sensaciones que le deparaba conducir aquella mole.

Cuando en 1922 fue nombrado alumno de aviación con la segunda promoción, no podía imaginar que escasamente un año más tarde iba a causar baja y ser transferido al curso de Aerostación por no reunir las condiciones exigidas para el pilotaje, con arreglo al nuevo cuadro de condiciones físicas.

Tenía que reconocer que aquéllos fueron momentos muy duros, superados con la ayuda de sus compañeros, especialmente de Durán: él sabía como nadie hacer reír con sus exageraciones, era un verdadero señorito de Jerez, en el buen sentido de la palabra, elegante, simpático, pero, sobre todo, buena persona; además, acompañarlo por Barcelona era asegurar el éxito con las jovencitas.

Observó cómo el dirigible O evolucionaba en las proximidades, tratando de mantener la distancia, y más arriba, a los bombarderos *Supermarines* y por encima los *Macchi-18*, y en lo más alto, la escuadrilla de *Martinsyde* en formación de espera, todos ellos realizando un giro sobre la vertical de la farola, muchos metros por encima de donde ellos se encontraban.

Durán no había cambiado demasiado, seguía tan campechano como siempre. La hazaña del *Plus Ultra* no parecía haberle afectado, a pesar de ser el centro de atención de todos los círculos que pisaba. Tampoco prestaba demasiada atención a los comentarios sobre la opinión generalizada de que Franco había intentado anularlo desde el principio del viaje, a lo que él contestaba con sorna: «¡Es que Ramón es republicano!», posiblemente refiriéndose al recibimiento deferente que Alfonso XIII le había deparado en Sevilla.



Dirigible SCA y su barquilla de la Aeronáutica Naval.

¡De pronto, la señal!, los disparos del *Lazaga*, primero una nubecita blanca, y luego, coincidiendo con la segunda, el sonido del primero, amortiguado por el ronroneo de los dos motores Anzani, seguido del tercero... así hasta los cuatro previstos.

«Ricardo —le gritó al teniente de navío Casas, haciéndose oír por encima del ruido del motor que comenzaba a acelerar—, la señal, cuando quieras».

«Vamos a por ellos», le contestó Casas, mientras metía gases a los motores y comenzaba el giro hacia el aeródromo del Prat, en la enfilación donde se encontraban los destructores.

Minutos más tarde los dos dirigibles comenzaban la revista a unos quinientos metros de los barcos, manteniendo los cien metros de altura asignados para su pasada. Los 40 CV de sus motores impulsaban el dirigible a 70 km/h. Al estar tanto avante con el primer destructor de la línea, Casas comienza a meter timón hacia el SE, mientras Núñez desde su posición observa el avance de la escuadrilla de cabeza, los *Martinsyde*, a 400 metros de altura en formación cerrada de combate, entre la costa y los dirigibles. Pasan por la proa del dirigible en dirección a los gasómetros de la Barceloneta.

Antonio sigue con la mirada el paso de los *Macchi-18* en formación abierta y la de los bombarderos *Supermarine* en formación cerrada, que se aproximan a 200 metros de altura y que prácticamente lo van a hacer por la vertical del dirigible. Mira un momento a su izquierda y ve cómo el jefe de la escuadrilla de caza, teniente de navío Gómez Ceballos, y su formación de *Martinsyde*

están comenzando el viraje para dirigirse, por la costa, al Aeródromo del Prat, y así continúa disfrutando del paso de los bombarderos: hace calor y la idea de una cerveza fresca sentado en las terrazas del club náutico le pasa brevemente por su mente.

Ninguno de los dos ha visto lo ocurrido, sin embargo la rotura de la formación de los cazas resulta rara. Núñez enfoca los prismáticos y grita:

«¡Dios mío, se han tocado!», dice mientras observa cómo un caza vira fuertemente a la derecha, por encima del resto y sin tren de aterrizaje, y por debajo de los otros, uno invertido al que le falta un trozo del ala derecha y que violentamente comienza una barrena.

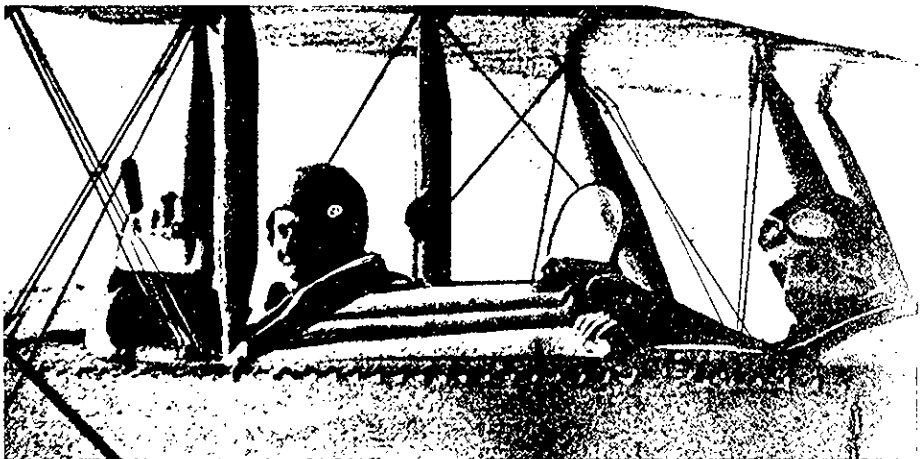
Casas no necesita los prismáticos para saber lo que está ocurriendo. «¡Desciende!», le oye decir a Núñez mientras mete timones de profundidad y aumenta la velocidad en el viraje.

El caza impacta de costado contra el agua y se queda flotando con el morro hundido; el dirigible se aproxima rápidamente a la vertical del avión siniestrado, pasando por treinta y tantos metros; Ricardo Casas mira instintivamente a su compañero y ve cómo se descalza nervioso, encaramándose a la borda.

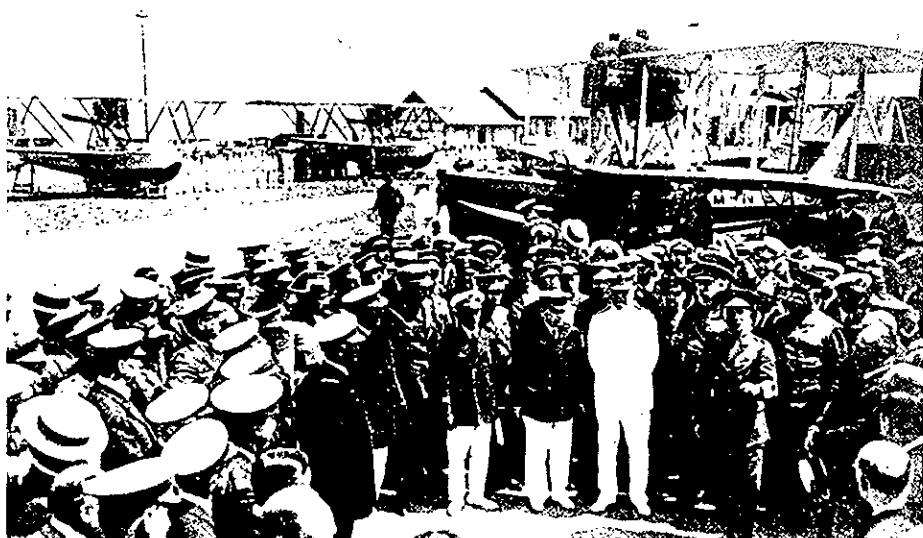
«¡Espera, estamos muy alto!», le grita pasando por veinticinco.

Núñez duda un momento, no tiene referencias claras de la altura a la que se encuentra; sin embargo, una mirada al caza semihundido le hace decidirse; ve cómo el piloto trata de mantener la cabeza fuera del agua y a continuación salta.

Una sensación de vacío, un hormigueo le sube desde el bajo vientre, siente cómo el agua se acerca rápidamente y piensa, por un momento, que no consi-



Un Avro pilotado por el teniente de navío Durán, llevando de observador a su compañero Núñez pocos días antes del accidente que costó la vida al primero de ellos, 1926.



Con los aparatos en revista y las brigadas formadas y con asistencia de las autoridades de Barcelona, se celebró en la Base de Hidros del Contradique la imposición de la Medalla de Oro de Salvamento de Náuticos al teniente de navío Núñez. 1 de agosto de 1926.

gue mantener los brazos pegados al cuerpo. Mira hacia abajo instintivamente y recibe un bofetón al entrar en el agua.

Bajo el agua siente el escozor en la cara y en la parte interna de sus brazos, le duele el vientre del golpe recibido en la entrepierna y un cuchillo de agua salada le perfora las fosas nasales. Aturdido alcanza la superficie, gira a su alrededor y nada desesperadamente hacia el avión, que desde esa nueva perspectiva le da la sensación de estar hundiéndose.

Cuando lo alcanza, descubre con terror que el piloto tiene la cabeza bajo el agua; inclinado el avión sobre un costado, le levanta la cabeza. «¡Es Durán!», piensa, mientras trata desesperadamente de desabrochar su atalaje con la otra mano sin conseguirlo; se hunde bajo el peso de Durán y la de su propio mono de vuelo empapado; «¡Debía habérmelo quitado!», se dice a sí mismo, mientras comienza a sentir momentos de pánico, y sumergido no consigue ver el atalaje, toma aire y oye toser al piloto: «Está vivo», y vuelve a intentarlo; de pronto el caza se inclina algo más y comienza suavemente a sumergirse por el morro cubriendo totalmente la cabina.

No queda tiempo, vuelve a tomar aire y buceando se acerca suficientemente al atalaje, lucha denodadamente con el amarre utilizando las dos manos, que ahora tiene libres y nota cómo se aleja de la superficie mientras agarra a Durán por el pecho y, apoyándose con los pies en el fuselaje, tira con las pocas fuerzas que le van quedando; de pronto, un acceso de terror, se ahoga.

suelta al piloto y trata de subir desesperadamente a la superficie. Sin embargo, ha sido tan sólo un aspaviento, algo le retiene al lado del amigo, al terror le ha seguido un momento de paz infinita y la serenidad de aquel que sabiéndose condenado se enfrenta a la muerte, sabe que va a morir y no le importa, puesto que están juntos, y una paz interior, como nunca la había sentido antes, le inunda rodeado de colores turquesas.

Suavemente, sin saber cómo, se encuentra en la superficie con Juan Manuel en los brazos; no lo siente y, con el poco aliento que le va quedando, comienza a realizarle el boca a boca. En un momento en el que el cansancio le permite estar con la cabeza fuera del agua, le oye toser y vomitar, pero no responde a sus llamadas. Se mantiene a flote con dificultad, está extenuado y mira a su alrededor en los pocos segundos que puede mantenerse en superficie y sólo ve agua alrededor; mientras, con los brazos extendidos trata de mantener la cabeza de Juan Manuel fuera del agua; en su desesperación, sólo la presencia del dirigible allá en lo alto le infunde esperanzas.

Sabe que Ricardo le ha lanzado un roscó de seguridad pero, a pesar de que se encuentra a escasos metros de él, no se siente con fuerzas para ir y cogerlo. Al emerger, una de las veces, aún con la vista empañada por el agua, ve a Casas haciéndole gestos desde la barquilla; se le antoja lejano y grotesco. le parece incluso gracioso, y Nuñez se descubre sonriendo a su compañero en un acto de despedida, mientras suavemente se va entregando al silencio del sueño que lo acoge.



Momento emocionante del traslado de los restos mortales del teniente de navío Durán, desde la Base de Hidros del Contradique al muelle de la Paz en un bote de remos de la escuela, tripulado totalmente por oficiales, compañeros del infortunado aviador.





Llegada al muelle de la Paz de los restos del teniente de navío Durán.

Respira agua y despierta en la húmeda realidad que le rodea, un pensamiento de vida lo vuelve a traer a la lucha y al cansancio, el miedo le recorre de nuevo la espalda en un escalofrío —¿es que nadie va a venir a socorrerlos?—; siente una sombra en sus proximidades y, donde hace tan sólo un momento había soledad y abandono, un mar de brazos los izan a bordo de un bote del *Alsedo*.

Sentado a plan con el cuerpo agonizante de su amigo entre los brazos, mira a los hombres que acaban de rescatarles y todo el miedo contenido se le desborda en un llanto quedo y amargo.

La REVISTA GENERAL DE MARINA de ese mes de julio dedicó un artículo titulado «¡Compañerismo!» resaltando el acto heroico realizado por el teniente de navío Núñez, del que entresaco: «...Al cubrir con la bandera de la Patria el inanimado cuerpo de Durán, el joven teniente de navío Nuñez, que acababa de hacer una hombrada, lloraba como un niño. Lágrimas de piedad, de las que enaltecen a los que las derraman».

El teniente coronel Núñez, del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, capitán de fragata honorario, sonrío frente a la evidencia de la eterna juventud de su amigo: con su muerte temprana se evitó el sufrimiento que, justo diez años más tarde, soportaron sus compañeros de aquel aeródromo. Él, con mucha más suerte le cogió el 18 de julio del 36 de jefe de la Base de Barcelona, donde sus apresores, mucho más magnánimos que los de Cartagena, le permitieron vivir, le permitieron ser de los escasos supervivientes de aquella masacre, uno de los últimos de la Aeronáutica Naval; pero, claro, eso era otra historia y aquel campo de aviación estaba demasiado lleno de recuerdos.

# EL CONTRALMIRANTE DANIEL NOVÁS TORRENTE, FIGURA RELEVANTE DE LA ARMADA EN EL SIGLO XX (1903-1986)

Ramón BLECUA FRAGA  
General interventor



En fecha próxima se cumplirá el centenario del nacimiento de contralmirante Daniel Novás, y considero que éste aniversario bien merece la dedicación del recuerdo a la memoria de un ejemplo de marino, caballero español, que sirvió a la Armada durante 50 años, desde su ingreso en la Escuela Naval en el año 1919 hasta su pase a la reserva en el año 1969.

Por razones familiares he tenido la oportunidad de disponer de algunos documentos personales del almirante y también el privilegio de compartir durante años su amena e ilustrada conversación sobre numerosos temas, la mayoría relacionados con su gran ilusión: la Armada.

Daniel Novás nació en Ferrol el día 16 de junio de 1903, siendo el mayor de sus hermanos, y sus padres, Daniel Novás Labora y Aurora Torrente Frígola.

Perteneció a una familia de tradición militar: su padre fue capitán de navío y su abuelo paterno teniente coronel de Infantería.

Antes de reseñar su historial durante el servicio activo, hemos de recordar que una vez retirado siguió con gran interés los asuntos que afectaban a la Armada, pronunciando conferencias en Ferrol y Cádiz sobre temas de su especialidad, pues fue vocal de la Junta de Métodos de Tiro durante quince años, y seis más su presidente, en lo que era considerado un experto.

Publicó varios artículos en la REVISTA GENERAL DE MARINA, uno de ellos, al que más adelante haremos mención, trata sobre la preparación y actuaciones del crucero *Canarias* en el inicio de la Guerra Civil, y otro que se titula «Estrategia internacional contra España» (año 1976), que fue galardonado con el premio «Roger de Lauria».

Falleció en el antiguo Hospital de Marina (hoy universidad) a los 83 años, en la misma ciudad que le vio nacer y a la que tanto amó.

Un gran impulsor de la Semana Santa ferrolana, a la que realizó con la importante aportación de la Cofradía de Nuestra Señora de las Angustias a los



Daniel Novás en su etapa como comandante del destructor *Sánchez Barcáiztegui*.

desfiles procesionales, cuya presidencia ostentó durante muchos años.

Asimismo, obtuvo de los organismos oficiales la restauración de la iglesia de Nuestra Señora de las Angustias, propiedad de la citada cofradía, que se encontraba en un deficiente estado de conservación. Por todo ello fue colocada una placa de bronce en el interior del templo con la siguiente inscripción:

*A la memoria del Excmo. Sr. D. Daniel Novás Torrente, presidente de la Pontificia, Real e Ilustre Cofradía de Nuestra Señora de las Angustias (1949-1985).*

Esta placa fue retirada años más tarde por unas manos desagradecidas.

Gran aficionado a los deportes náuticos, fue presidente de la Comisión Naval de Regatas de la Zona

Marítima del Cantábrico, participando en numerosas competiciones, nacionales e internacionales, en el deporte de la vela.

En cuanto al servicio activo, distinguiremos los destinos de embarque y los de tierra.

### *Destinos de embarque*

El primer destino como alférez de navío fue en el *Marqués de la Victoria* (15-09-24/24-01-26), pasando a continuación al acorazado *Alfonso XIII* y posteriormente al *Villaamil*, *Princesa de Asturias* y crucero *Méndez Núñez*.

Embarcado en este buque fue ascendido a teniente navío (1928) pasando en el año 1929 al crucero *Miguel de Cervantes*.

En el año 1936 se encontraba mandando el *Aljibe 3* con base en el arsenal militar de Ferrol, donde le sorprende el 18 de julio, fecha inicial de la guerra civil y donde realizó los servicios encomendados por el mando en aquellos difíciles momentos.

El día 8 de agosto fue llamado por el entonces capitán de navío Francisco Moreno Fernández, que ya había sido nombrado jefe de la Flota nacional, para preparar el crucero *Canarias* en condiciones de entrar en combate.

Como es sabido, la fuerza naval nacional entonces estaba reducida a la mínima expresión y era necesario disponer de los barcos en la máxima operatividad.

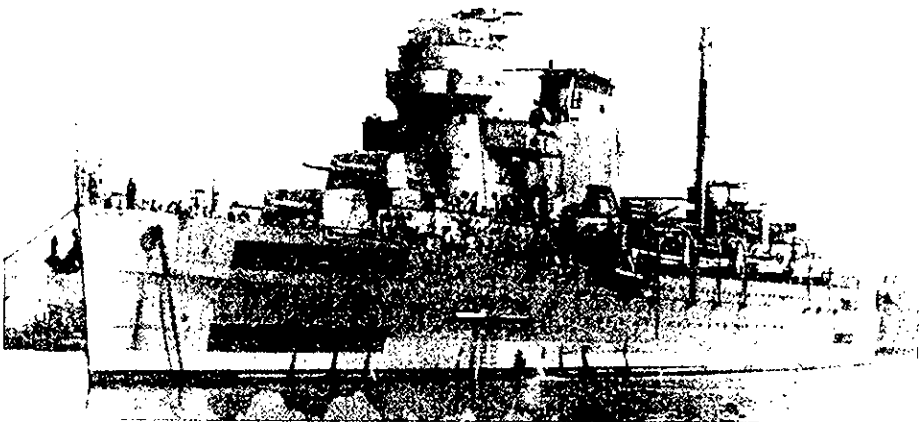
La breve conversación entre el capitán de navío Moreno y el teniente de navío Novás es relatada por éste en un artículo que publicó en la REVISTA GENERAL DE MARINA (febrero 1941) y que transcribimos:

—Le he llamado a usted porque necesito saber cómo y cuándo puede estar dispuesto el crucero *Canarias* para hacer fuego con eficacia aceptable —preguntó Moreno.

—Cuenta V. S. con ello. No sé cómo, pero lo haremos —respondió Novás.

—¿Medios que necesita?... Carta blanca... Concedido —respondió el capitán de navío Moreno.

El crucero *Canarias* fue botado en Ferrol el día 28 de mayo de 1931, pero debido a los avatares políticos se encontraba notablemente retrasado en su armamento. En la fecha a la que se refiere la conversación transcrita, el crucero no tenía artillería antiaérea ni ametralladoras ni efectos de ninguna especie, si bien se hallaban montadas las torres de la artillería gruesa, solamente una podía moverse porque en las otras faltaban piezas. Los cañones de las mencionadas torres no podían ser apuntados por carecer de los mecanismos de puntería. Los elementos que constituían la dirección de tiro tardarían aún dos años en estar listos.



El crucero *Canarias*, que fue botado en Ferrol el 28 de mayo de 1931, entró en servicio en septiembre de 1936 y fue desguazado en los muelles de Ferrol en los años setenta.



El capitán de navío Novás, presidente de la Comisión Naval de Regatas, en Ferrol, haciendo entrega de un obsequio al entonces Príncipe, Don Juan Carlos de Borbón, en su época de guardia marina, con motivo de su visita a dichas instalaciones.

Los problemas parecían insalvables, sobre todo si tenemos en cuenta que gran parte de los equipos tenían que ser suministrados por empresas extranjeras, principalmente de Gran Bretaña y de Holanda, lo que se hacía imposible dado el estado de guerra.

Por ello, el teniente de navío Novás pensó transformar una dirección de tiro terrestre en una dirección de tiro naval, adaptada a los calibres del crucero *Canarias*. Para ello fueron necesarios numerosos estudios, en los que intervinieron, además de la dirección de la factoría de construcción naval, un comandante de artillería de la Armada y un capitán del Ejército de Tierra, habiéndose fijado en la primera reunión treinta días como tiempo máximo para la instalación.

Esa actividad desarrollada a bordo es descrita en el artículo anteriormente citado, ya que la puesta a punto del buque requirió un trabajo intensivo, continuado y coordinado, además de la preparación y adiestramiento de una dotación improvisada y de lo más heterogéneo, ya que acudieron como

voluntarios desde cargadores de muelle hasta universitarios y profesionales de diversas carreras, tal como describe en su obra Francisco Valle Collantes.

El tiempo normal de preparación de este personal especializado se estimaba en unos dieciocho meses para lograr una plena eficacia en los servicios.

Esta febril actividad se veía interrumpida por los numerosos bombardeos que la aviación enemiga lanzaba contra el crucero y otros buques surtos en arsenal militar del Ferrol. Precisamente, el padre de Daniel, que seguía desde el balcón de su casa con sus prismáticos las evoluciones de los aviones cuando sobrevolaban el arsenal, y conocedor del peligro que estaba corriendo su hijo, fallecía víctima de un ataque al corazón el 28 de agosto de 1936.

Por fin llegó el ansiado día en que se vieron coronados los esfuerzos: el día 13 de septiembre la artillería estaba completa y en disposición de abrir fuego, así como el personal estaba perfectamente adiestrado para cumplir su misión. Y esto se lograba sólo en treinta días.

La flota enemiga entonces se había dividido en dos grupos, para operar tanto en el Cantábrico como en el Mediterráneo. El jefe de la Flota nacional pensó, llegado el momento, presentar batalla a las fuerzas navales enemigas que navegaban por la zona del Estrecho y que estaban dificultando el traslado de tropas de África a la Península, lo que se consideraba de vital importancia.

Con tal motivo se hicieron a la mar los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*, y el 27 de septiembre, a las nueve de la noche, abandonaron su base para dirigirse al Estrecho. En esta área fue localizado un buque enemigo que se identificó como el destructor *Almirante Ferrándiz*, y una vez que se dio la orden de abrir fuego fue alcanzado a una distancia de 20.000 m, lo que se consideraba como una hazaña, lográndose hundir en menos de una hora.

Varios oficiales de la Marina británica, que habían presenciado el combate naval desde Gibraltar, no salían de su asombro y creyeron que el *Canarias* disponía de una modernísima dirección de tiro de procedencia extranjera.

Las consecuencias que se derivaron de este acontecimiento fueron de gran trascendencia para el posterior curso de la guerra, como afirman los tratadistas sobre la materia. Así, el almirante Cervera, jefe del Estado Mayor de la Armada durante la contienda, estima que esta acción varió por completo las condiciones de la guerra en la mar.

La noticia del hundimiento del destructor *Almirante Ferrándiz* cayó como un rayo en la zona enemiga y, según escriben los almirantes Moreno de Alborán Reyna, los cabos especialistas que estaban al frente de los barcos, y que habían sido alumnos del entonces teniente de navío Novás en la Escuela de Tiro de Marín, atribuyeron el éxito a su antiguo profesor.

Lo cierto es que la fama del *Canarias* por esta y otras operaciones se fue acrecentando durante toda la guerra y fue reconocido como el campeón de tiro de la Flota nacional.

Continuando con el historial del biografiado, diremos que desembarcó del *Canarias* el día 17 de julio de 1938 —dos años después de permanecer a bordo— para tomar el mando del guardacostas *Galerna*, que, además de las misiones de vigilancia en el Cantábrico, fue convertido en buque escuela de tiro, siendo nombrado director del mismo el teniente de navío Novás. Entre sus alumnos de aquella época cabe destacar al contralmirante honorario Carlos Martínez-Valverde, asiduo colaborador de esta REVISTA.

Con motivo de su ascenso a capitán de corbeta el 27 de marzo de 1939, cesa en el mando del *Galerna* y retorna al *Canarias*, esta vez como tercer comandante. Un año después fue destinado al Estado Mayor de la Armada.

En julio de 1943 es ascendido al empleo de capitán de fragata y se le concede el mando del destructor *Sánchez Barcáiztegui*, realizando numerosas misiones, maniobras y ejercicios de tiro y recibiendo del almirante de la escuadra un diploma de Tiro por haberse concedido al buque de su mando la Diana de Concurso, como campeón de las flotillas.

Entre las misiones antes aludidas, caben señalar los salvamentos de náufragos de los países beligerantes durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. Uno de ellos, que se realizó en condiciones adversas, determinó al gobierno alemán a concederle la Cruz de la Orden del Águila con Espadas.

Con ocasión del fallecimiento del almirante Francisco Moreno Fernández en el año 1945, le rindió desde su barco un sentido homenaje, fruto de la admiración y el afecto que por él sentía y cuyo texto íntegro puede consultarse en la obra de los almirantes Moreno de Alborán Reyna (tomo 4, anexo 6.º).

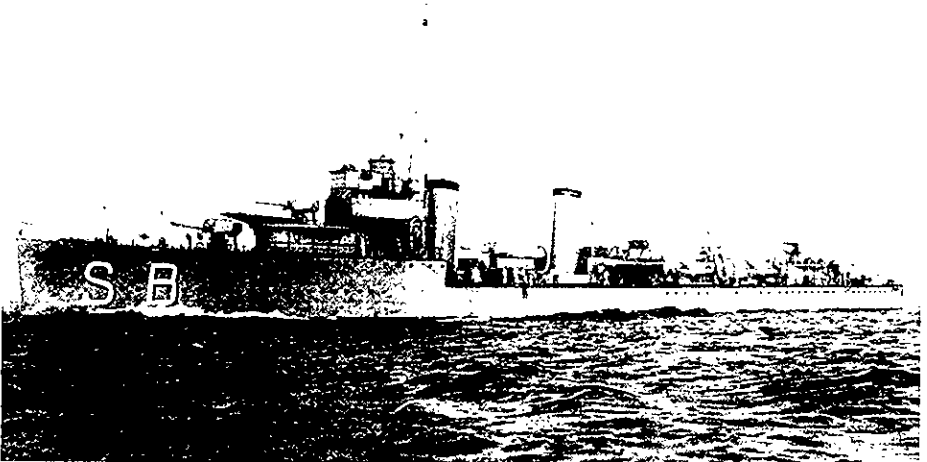
Tras un corto periodo de tiempo comprendido entre los meses de septiembre de 1945 a diciembre de 1947, como segundo jefe del Estado Mayor del Departamento Marítimo de Ferrol, vuelve a tomar el mando del destructor *Sánchez Barcáiztegui*, en el que permanece durante un año más.

Seguidamente es nombrado comandante del crucero *Navarra*, que se encontraba en segunda situación, al tiempo que desempeñó el cargo de segundo jefe del Estado Mayor del Departamento Marítimo de Ferrol.

En el año 1951 asciende al empleo de capitán de navío y en julio de 1953 pasa a ser nombrado comandante del crucero *Canarias*, el barco de sus amores.

Cabe imaginar la emoción que sintió al pisar de nuevo la cubierta de este barco y se agolparían en su memoria los recuerdos tan gratos que vivió en él, ya que la fama de este barco había alcanzado las más altas cotas.

Al año siguiente, recibió la orden de desplazarse a la entonces Guinea española, zarpando de Ferrol el día 19 de abril y haciendo escala en Tenerife, donde se constituyó la Agrupación Trópico con varios submarinos que estaban



En sus mocedades, el *Sánchez Barcáiztegui* gozó de fama de ser muy veloz, aunque aquí se muestra navegando pausadamente.



Miembros de la comisión de Marina ante el gobierno de México en el año 1932, presidida por don Juan A. Suanzes con personal de la Marina mexicana.

esperándole para irse a Santa Isabel de Fernando Poo en visita oficial. Allí volvió a encontrarse con su antiguo jefe y director de Tiro durante la guerra, Faustino Ruiz, a la sazón gobernador general de la Guinea Ecuatorial, por el que sentía gran afecto.

La comisión naval quedó concluida felizmente con el regreso del buque a Ferrol el día 28 de junio de 1954. En diciembre de dicho año se produce la ceremonia de entrega del mando, que es intervenida por el almirante de la Flota.

Durante el año 1955 y hasta el mes de abril de 1956 ostentó el mando de la Primera Flotilla de Destruyores.

### *Destinos de tierra*

Como hemos dicho anteriormente, fue considerado un experto en Artillería y Tiro Naval, desempeñando el profesorado de esta especialidad en varias ocasiones. Asimismo fue comisionado para estudiar cuestiones de la materia por varios países extranjeros. También formó parte de una comisión desplazada a México y presidida por Juan Antonio Suanzes, posteriormente nombrado ministro de Industria y Comercio, con el fin de promover la venta de buques





Contralmirante D. Daniel Novás.

de guerra a dicho país, que serían construidos en astilleros españoles. Esta comisión concluyó el día 2 de enero de 1933, informándose al gobierno de las gestiones realizadas.

Perteneció a la Junta de Métodos de Tiro durante 21 años y, al cesar en el año 1963, le fue concedida la Cruz del Mérito Naval por su eficaz labor y dedicación.

El mes de diciembre de 1962 se creó la Comisión de Estudios y Planes de la Armada y se le designó como presidente de la misma, reconociéndose amplias facultades para realizar en forma adecuada y expeditiva los trabajos de investigación, consistentes en el estudio y propuesta de soluciones, deducción de principios, presentación de doctrina y redacción de normas.

Este órgano se creó como independiente de la actual estructura, con el fin de actualizar la organización de la Armada. El acto de toma de posesión del cargo de presidente tuvo lugar con toda solemnidad en el Ministerio de Marina, bajo la presidencia de su ministro, almirante Nieto Antúñez, que destacó las cualidades del contralmirante Novás y su preparación para llevar a feliz término la tarea encomendada.

Seguidamente se procedió a los nombramientos de los restantes miembros permanentes de la comisión y que en principio fueron los siguientes:

Capitán de navío Gabriel Pita da Veiga; capitán de fragata Teodoro de Leste Cisneros; capitán de fragata Salvador Moreno de Alborán Reyna; teniente coronel de Intendencia Alejandro Gómez Fajardo; capitanes de corbeta Antonio Urcelay Rodríguez y Ricardo Vallespín Raurel, y como secretario actuó el capitán de corbeta Julio Recio Campos.

También estaba prevista la designación de miembros eventuales e incluso de personal civil, como expertos en determinadas materias.

En el mes de julio de ese mismo año se presentaron ante el Consejo Superior de la Armada las líneas generales del proyecto de organización de la Armada, y en el mes de septiembre se elevó al almirante jefe de Estado Mayor de la Armada el de aviación civil, que era un asunto muy delicado entonces por las reticencias del Ministerio del Aire. En un tiempo relativamente corto le fue entregado al señor ministro el *Sistema Uno*.

Durante los años 1966 y 1967 se publicaron varios decretos que venían a recoger la doctrina que había sido elaborada por la Comisión de Estudios y Planes, por considerar de urgencia su implantación ante la dilación que se produjo en la promulgación de la Ley Orgánica de la Armada. Ésta tuvo el mérito de establecer con claridad las misiones, responsabilidades y atribuciones de los diferentes órganos y autoridades, definió la misión de la Armada bajo los principios de dirección centralizada y ejecución descentralizada, diferenció las estructuras de enfrentamiento y las posibilitantes. Con su publicación se dio un paso gigantesco, cuyos resultados se han contrastado con el transcurso del tiempo y más tarde sus criterios fueron adoptados por los ejércitos de Tierra y del Aire.

En conversaciones con antiguos miembros de la Comisión de Estudios y Planes se ha podido comprobar un ambiente muy grato, formándose entre todos sus miembros un verdadero espíritu de equipo, que trabajó con entusiasmo y una gran eficacia.

Por Orden Ministerial de 2694/68 se disolvió la Comisión de Estudios y Planes, cuyos asuntos pasaron a ser de la exclusiva competencia del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, si bien se dispuso que el contralmirante Novás continuara asesorando a esta autoridad en los asuntos orgánicos de alto nivel que se le encomendaran.

Coincidiendo con la fecha del pase a la reserva del contralmirante Novás se publicó la Orden Ministerial 2648/69, de fecha 16 de junio, cuyo texto es el siguiente:

«En atención a los servicios especiales prestados desde el 1 de enero de 1963 por el contralmirante D. Daniel Novás Torrente, como presidente de la Comisión de Estudios y Planes y asesor del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada en los trabajos realizados para el establecimiento de la doctrina orgánica general y redacción de las disposiciones y sistemas que la desarro-

llan, vengo en concederle mención honorífica, de acuerdo con lo establecido en los artículos 5 y 14 del Reglamento de Recompensas para el personal de la Armada en tiempo de paz, como reconocimiento que la Marina debe a quien tan eficazmente le ha servido al frente de dicha comisión.»

Finalmente, como sugerencia dirigida a las autoridades competentes, se propone que un retrato del contralmirante Novás sea expuesto en el Museo Naval como reconocimiento a la labor desarrollada durante los 50 años de servicio.



#### BIBLIOGRAFÍA

- CERVERA VALDERRAMA: *Memorias de Guerra*. Ed. Naval, Madrid, 1968.  
MORENO FERNÁNDEZ, Francisco: *La Guerra en el mar*, Madrid, 1958.  
*Enciclopedia General del Mar* (Apéndice), Barcelona, 1989.  
NOVÁS TORRENTE, Daniel: *Alfa y Omega*. REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero 1941.  
—*Estrategia Internacional contra España*. REVISTA GENERAL DE MARINA, julio 1976.  
VALLE COLLANTES, Francisco: *Páginas de Gloria de la Marina Nacional Española*. Cádiz, 1938.  
MORENO DE ALBORÁN REYNA, Fernando y Salvador: *La Guerra Silenciosa y Silenciada. Historia de la Campaña Nacional durante la Guerra de 1936-1939*. Madrid, 1998.

# LA CONQUISTA ESPAÑOLA DE LAS ISLAS BAHAMAS EN 1782

Agustín R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
del Círculo Naval Español



MUCHAS veces se tiende a considerar que Inglaterra ha salido siempre vencedora, salvo tal vez algún pequeño revés, en las luchas por mar. Esta tendencia se hace especialmente evidente en lo que se refiere al siglo XVIII, en el que, si bien es cierto que la Marina británica era incontestablemente la primera marina mundial y terminó por barrer de los mares a cualquier rival, no lo es menos que cosechó también serias derrotas en el transcurso de esa

larga y enconada lucha. Una de las más claras tuvo lugar durante la contienda mundial a raíz de la insurrección de sus colonias americanas y que concluyó con la independencia de los Estados Unidos. Pese a rotundos éxitos, como la victoria de Rodney sobre la escuadra de De Grasse en Los Santos, al decidirse por la nueva táctica de romper la línea de combate enemiga, y las desventuras españolas frente a Gibraltar, incluyendo el desastre de las malhadadas «baterías flotantes» y el hecho nada sorprendente de que Rodney con 22 navíos derrotara frente a cabo Santa María a Lángara con justo la mitad de navíos, apresando o hundiendo a cinco, la realidad de los hechos es que las armas británicas no cosecharon normalmente sino derrotas, y muy duras, en aquella guerra, incluyendo la pérdida de Menorca, de Florida y de buena parte de sus posesiones, no ya en los nacientes Estados Unidos, sino en muchos otros lugares y destacadamente en el Caribe.

De la pérdida de una de estas posesiones, normalmente ignorada en la historiografía más reciente, vamos a dar una breve pero creemos que interesante noticia.

## La expedición

Favorecía en conjunto la suerte a los hispano-franceses en el Caribe y, de hecho, la cadena de éxitos de nuestros aliados sólo se rompió con el error de De Grasse al aceptar una batalla innecesaria, que echó por tierra los planes conjuntos para apoderarse de Jamaica y poner así fin a la presencia británica en el área.



Bernardo Gálvez y Gallardo, capitán general de Luisiana y de Florida, virrey de Nueva España, vencedor en la campaña de Mobile y Pensacola contra los ingleses en favor de los Estados Unidos durante la guerra de la Independencia norteamericana.

oficial llamado Horacio Nelson) fracasaba por el clima y las enfermedades. Por último, ya en 1782, otra expedición española tomó la isla de Roatán, quedando así reconquistado el territorio entero de Honduras, como antes lo habían sido Campeche y Florida.

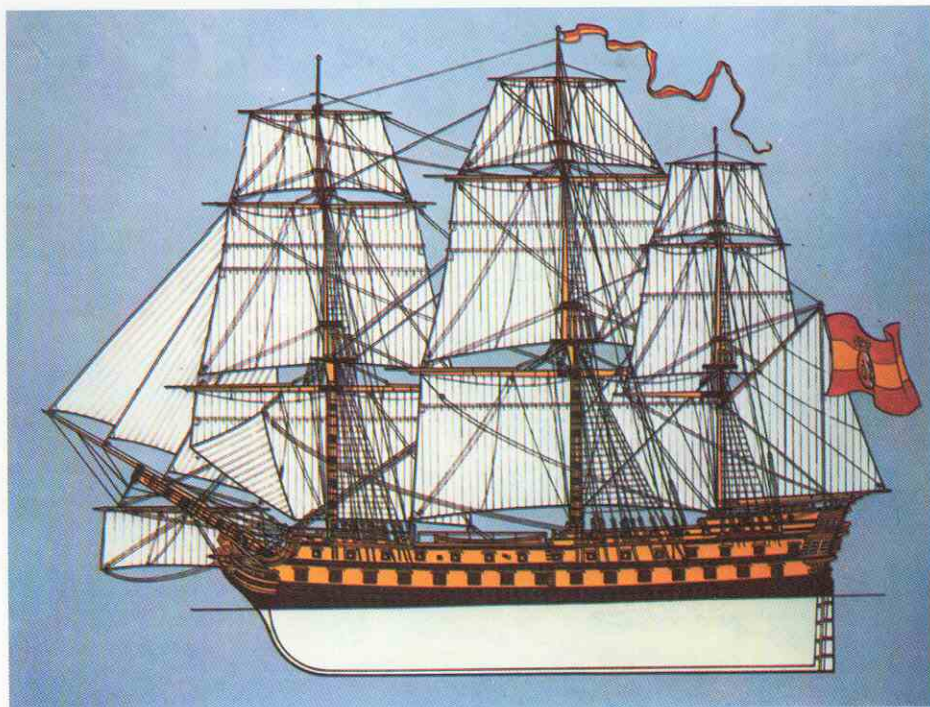
La situación parecía más que madura para intentos más ambiciosos, y así en abril del mismo año, el teniente general don Juan Manuel de Cagigal, capitán general de La Habana, preparó una expedición contra las islas Bahamas, tradicional nido de corsarios ingleses.

Los menos de dos mil hombres del cuerpo expedicionario, sus armas, provisiones y equipos, fueron transportados en 48 pequeños mercantes, recurso tradicional para facilitar el desembarco, al ser embarcaciones de poco calado, que por su elevado número y utilizando los botes podían poner así tan rápida como cómodamente la fuerza en tierra. Escoltaban al convoy una fragata de guerra, buque insignia, 16 embarcaciones menores y ocho cañoneras, buques también pensados para poderse acercar lo más posible a las playas, cayos y ensenadas, y así apoyar eficazmente con sus fuegos el desembarco.

Aquella tan limitada pero bien pensada fuerza zarpó del puerto cubano el 22 de abril y, tras una feliz travesía, arribó a las costas de Nueva Providencia,

Por parte española tuvo la campaña un buen comienzo, al apoderarse las fuerzas del apostadero de La Habana, mandadas por el teniente general de la Armada Juan Bautista Bonet, de un convoy inglés de 16 buques procedente de Jamaica. Posteriormente los éxitos se sucedieron sin solución de continuidad: en Florida, Bernardo de Gálvez, gobernador de Luisiana, tomaba sucesivamente Manchak, Baton Rouge y Natchez a los británicos, luego Mobile y, por último y con el apoyo decisivo de la escuadra de Solano, la plaza de Pensacola, que capituló el 11 de mayo de 1781.

Mientras tanto, el padre de Gálvez, Matías, a la sazón gobernador de Guatemala, obtenía repetidos éxitos sobre los establecimientos ingleses en Centroamérica, mientras que el contragolpe de éstos por el río San Juan (en el que participó un joven

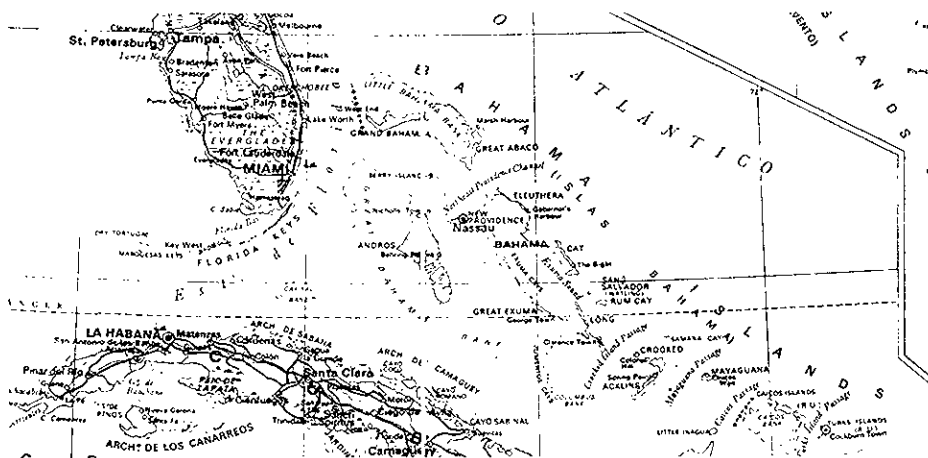


Interpretación de Berenguer del navío de 74 cañones *Bahama*, de la serie llamada de *Gautier*, que estuvo en Trafalgar.

desembarcó con escasa resistencia y no tardó en apoderarse de los tres fuertes que defendían Nassau, la capital, y de su puerto. El 8 de mayo había finalizado la corta y exitosa campaña con la capitulación del enemigo.

El botín capturado sobrepasaba prácticamente al potencial de la fuerza invasora, pues se contaron 153 piezas de artillería en tierra, más otras 150 en los buques armados apresados, que eran una fragata, cuatro bergantines, cinco goletas y dos balandras, así como nada menos que 65 mercantes. El total de prisioneros ascendió a 1.412 hombres, de nuevo casi igual al de la fuerza atacante. No brillaron precisamente en esta ocasión las tradicionalmente celebradas virtudes militares británicas, especialmente la de la tenacidad en la defensa y frente a una fuerza atacante igual, lo que es aún más de resaltar.

Cabe imaginar la consternación con que se recibió la noticia en el Almirantazgo y gobierno británicos: otra más de las cada vez más escasas joyas de la corona se perdía y sin la satisfacción siquiera de haberla vendido cara al enemigo. Por contra, la satisfacción en España fue grande, especialmente porque no se trataba de una defensa o de la reconquista de un territorio recientemente perdido, sino de una acción puramente ofensiva.



Es, en nuestra opinión, bastante probable, por no decir seguro, que tal victoria se conmemoró de forma más que adecuada, dando el nombre de *Bahama* a un navío de 74 cañones que se botó en 1784 en el arsenal de La Habana, el mismo que, al mando de Dionisio Alcalá Galiano se batiría tan heroicamente en Trafalgar. Y decimos que tal debe ser la razón que explique el nombre del barco, porque algo semejante era muy infrecuente en la época, en que se bautizaba a los navíos de la Armada con nombres religiosos o de la real familia, y sólo excepcionalmente con nombres geográficos, por supuesto que de territorios pertenecientes a la corona española y por algún hecho particular. Pero ya en 1784, como veremos, las Bahamas no pertenecían a España, por lo que resulta evidente que se quiso conmemorar la tan fácil como significativa victoria.

Y no deja de ser sintomático el que generaciones de españoles que han sabido del *Bahama* por su pérdida en Trafalgar no hayan sentido, por lo que nosotros sabemos, la menor curiosidad en averiguar la razón de tan desusado nombre.

Por otro lado, es de señalar que no era la primera vez que una expedición anfibia española había tomado Providence. Como es bien sabido, y desde los comienzos de la colonización de América, las posesiones españolas del Caribe habían debido soportar el ataque, saqueo e incendio de nuestros enemigos, fueran éstos franceses, ingleses u holandeses. Pero bien se dice que «donde las dan, las toman» y los contragolpes españoles de represalia sobre los establecimientos de los agresores fueron también de gran dureza. Y, paradójicamente, las dos tomas de Providence previas tuvieron lugar a comienzos del siglo XVIII, en uno de los momentos más bajos del poder naval español.

La primera tuvo lugar en el verano de 1703, en plena Guerra de Sucesión, cuando una expedición al mando de Blas Moreno de Mondragón, con

150 hombres embarcados en dos fragatas, desembarcó allí, causando cien muertos y llevándose otros tantos prisioneros, 22 cañones y 13 buques apresados. En 1718, y de nuevo en guerra, los ingleses se apoderaron de un guardacostas de Puerto Rico, muy temido por su celo en reprimir a los contrabandistas de Jamaica. El resentimiento se tradujo en que toda la dotación, unos 60 hombres, fue ahorcada, y el comandante, Mateo Luque, exhibido antes en público en una jaula. Tratándose de un buque del Estado y apresado en guerra abierta entre naciones presuntamente civilizadas, el hecho pareció una barbaridad que clamaba venganza, y cumplida se la tomó el almirante Francisco Cornejo, que al mando de nueve bergantines y balandras de la Armada de Barlovento, con mil hombres de desembarco, tomó y arrasó Providence. Por entonces fue cuando las Bahamas se constituyeron regularmente como colonia británica.



José Solano y Bote.

## La capitulación

Pero ahora no se trataba de una expedición de represalia, sino de conquista y transferencia de soberanía de aquellos territorios y, afortunadamente para todos, los tiempos habían cambiado gracias a las ideas de la Ilustración; así los antaño feroces enemigos se avinieron ahora a firmar una honrosa y humanitaria capitulación.

Creemos de interés dar una breve noticia del articulado de la misma, llegado a nuestras manos gracias a la amable colaboración de Alfredo Florensa de Medina, amigo y compañero del Círculo Naval Español. Dicha capitulación fue publicada por la *Gaceta de Madrid* de 13 de septiembre de 1782.

En el artículo 1.º se estipulaba que todo el archipiélago pasaba a ser posesión del rey de España, con sus fuertes, armas, buques y pertrechos. Las tropas inglesas saldrán con todos los honores y, tras entregar las armas, serán embarcadas a cualquier puerto británico, excepto Jamaica, bajo palabra de no volver a hacer armas contra España o sus aliados en la presente guerra, siguiendo las caballerosas costumbres de la época.



En el 2.º se concedía un plazo de 18 meses a todos los residentes que quisieran abandonar las islas para arreglar sus asuntos, liquidar sus propiedades y emprender el viaje, pasado el cual, los que quedasen debían jurar fidelidad al rey de España.

En el 3.º se garantizaban las propiedades y derechos de los naturales de las islas, incluidas sus embarcaciones, salvo por lo que respecta a armas y municiones, si las tuvieran, en cuyo caso pasarían a ser propiedad de la corona española (art. 5.º), no pagarán más impuestos que los que pagaban anteriormente a la corona británica (art. 4.º) y no se les forzará a hacer armas contra Inglaterra en la presente guerra (art. 6.º).

Que la imagen de una España fanática e intolerante ha sido muy exagerada queda de manifiesto en el artículo 7.º, en el que se dice textualmente que «Los habitantes gozarán el libre ejercicio de su religión y los ministros sus curatos». Es decir, que los pastores anglicanos o protestantes seguían con sus funciones, propiedades y rentas sin problema alguno, aunque subordinados a la autoridad del gobernador español, como antes de la capitulación lo estaban a la del inglés, al representar en las islas a su majestad británica, cabeza de la iglesia anglicana.

Tampoco se compadece el artículo con la tópica imagen de un régimen poco menos que tiránico y de una sociedad atrapada en los atavismos del pasado 10.º, pues se asegura a los habitantes sus leyes, costumbres y ordenanzas, «y la justicia les será administrada por las mismas personas que actualmente se hallan en oficio», al menos mientras dure el periodo transitorio de asimilación de año y medio, como ya hemos señalado.

El resto del articulado se refiere al cuidado y repatriación de los prisioneros enfermos o heridos, a la evacuación de los archivos británicos (salvo cartas y mapas del archipiélago) y a otras cuestiones menores, firmando por parte española Cagigal y por parte inglesa el caballero John Maxwell, que era nada menos que «Capitán General y Comandante en jefe de las Islas de Bahama, Canciller, Vicealmirante y Primado de dichas islas y Teniente Coronel del Ejército de S. M. Británica».

En otros escenarios también la guerra ya tocaba a su fin, y el 3 de septiembre de 1783 se firmaba el tratado de paz entre las tres potencias, el más favorable para España desde el de Felipe II con Francia a raíz de la victoria de San Quintín, en expresión del conde de Floridablanca. Pero en dicho tratado, por alguna importante razón diplomática, se acordaba que las Bahamas retornaran al dominio británico, por lo que apenas estuvieron en manos españolas el tiempo que se estimaba como plazo para el cambio de administración.

Así, y durante año y medio, volvieron al dominio español las primeras tierras de América que divisó Colón, discutiéndose aún cuál de las Bahamas fue la famosa San Salvador, y que hoy forman, dese hace ya casi treinta años, un estado independiente.

# UN SUEÑO... HECHO REALIDAD

José M.<sup>a</sup> DE LARA MUÑOZ-DELGADO  
General de división del Cuerpo de Intendencia  
de la Armada



E anuncia la entrada en Cartagena del *Juan Sebastián de Elcano*. Crea expectación en la ciudad, en la que hace cincuenta y seis años que vino por última vez y añoranza a los viejos de la localidad de volver a ver el barco en el que hemos navegado todo el personal de la Armada y del que sólo tenemos buenos recuerdos, propios de la juventud cuando tuvimos la oportunidad de navegar en él.

Gestiones para cuándo tiene prevista la entrada, las diez de la mañana, información a mi equipo... un economista viene desde Madrid, otro biólogo desde Murcia que, unidos a los que estamos en Cartagena, salimos a las 0830 desde el Club de Regatas en nuestro *Furia 32* a recibirlo.

Un día precioso y, en cuanto salimos entre puntas a lo lejos, vemos la inconfundible silueta de *Elcano*, ¡qué pena que viene a palo seco! Navegamos en su demanda y lo acompañamos hasta que dobla La Curra.

El barco, precioso, cuidado, impecable. Comentábamos viejos recuerdos y nos llamó mucho la atención el elevado número de «marineras» que veíamos y dudábamos de su efectividad entre marchapiés y motones, surgiendo por otra parte el comentario de si sería posible entrar y salir a vela del puerto. La conclusión a la que llegamos es que con un levechico flojo se podría entrar, pero «había que hacerlo»; ahora bien, salir aún con un levantico flojico era otro cantar, ya que tomar el «torno» de los faros se nos antojaba una operación harto difícil, arriesgada y poco menos que imposible.

Al día siguiente sale a la mar con los ministros de Agricultura de la Unión Europea y entra a vela. Me lo comentaron, pues no lo pude ver y me lamentaba de haberme perdido semejante «faena».



(Foto: D. Quevedo Carmona).



El *Elcano* dando el aparejo saliendo del puerto de Cartagena; a la izquierda, la farola de La Curra y a la derecha la de La Navidad. Al fondo la isla de Escombreras.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).

Asisto a una recepción a bordo y me entero que se prevé una salida para bautismo de mar de gente joven y le comento al comandante que aunque ya estoy bautizado me encantaría salir, y me apunto a la salida.

A la mañana siguiente, antes de entrar en el *Elcano*, presencié el atraque de un trasatlántico, el *Topaz*, sin remolcadores, que fue una muy bonita atracada, y después subo al *Elcano*. Vivir para ver, que dice el refrán. Al izar unas señales, se desengrilló una de las banderas y una marinera coge el chicote, se lo pone a la cintura y trepa por la tabla de jarcias. Lo tenía muy difícil, ya que el viento le alejaba la bandera con el otro chicote, pero dio una lección a mis comentarios anteriores que me hacen rectificar. Posteriormente, vi a una cabo ordenando la maniobra del mayor popel de una manera impecable.

A las 1000 suena «maniobra general», remolcadores proa y popa en banda y el sueño, oigo «... gavieros y juaneteros al pie de la jarcia, arriba. Iza petifoque, foque y trinquetilla. Iza trinquete-caza al medio». Vamos a salir a vela. El barco se abre, va lentamente cayendo, viento de través. «... iza mayor proel. Iza mayor popel, caza tres cuartos, iza cangreja», y damos proa al Espalma-

dor. Me voy a la banda de babor a ver por dónde anda La Curra. Arría foques, trinquete y mayor proel, caza al medio popel y cangreja, corro a estribor para ver la farola de La Navidad y el barco navegando casi por el eje del canal, como marcan los cánones. La Navidad por el través, iza foques, trinquete, mayor proel, larga mayor, velacho y arriba velacho alto. Caza a ceñir. ¡Estamos fuera!

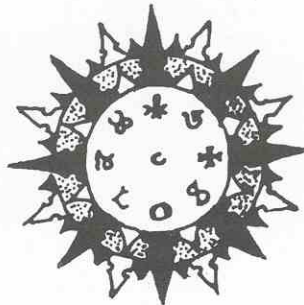
A una periodista que me comentaba cosas de *Elcano*, le decía que no sabía lo que había visto, que no lo volvería a ver en su vida y que en términos taurinos era una faena «vuelta al ruedo, dos orejas, rabo y pata».

Después, el orgullo de que esa maniobra fue presenciada por las dotaciones de lo menos diez o doce barcos de guerra extranjeros que estaban en Cartagena ese día.

No soy quien para calificar pero, como aficionado a la vela, ¡enhora-buena comandante!

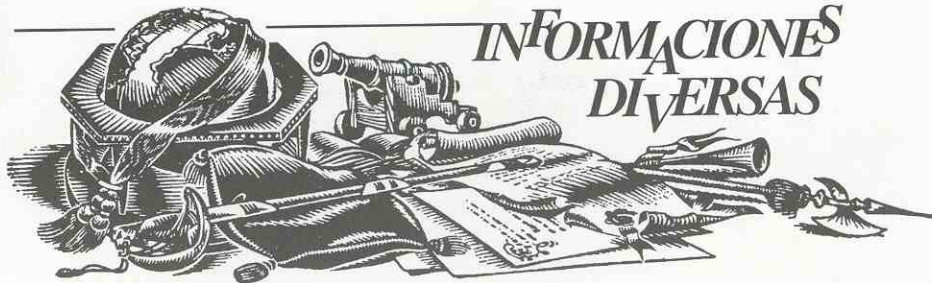


(Foto: ORP, Armada).



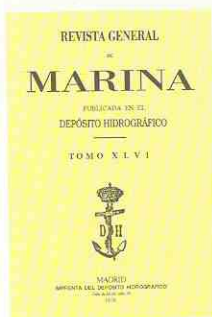


Cubierta de vuelo del portaaviones *Príncipe de Asturias*. (Foto: L. Díaz-Bedia).



# INFORMACIONES DIVERSAS

## HACE CIENTO AÑOS



Abre este cuaderno de junio de 1902 un artículo titulado *El buque de combate*, conferencia leída en el Ateneo de Madrid el 14 de abril de 1902, por Manuel Andújar, teniente de navío.

Siguen: *La guerra naval y la guerra de costas*, páginas de arte y educación naval,

por el teniente de navío de 1.<sup>a</sup> Saturnino Montojo y Montojo. *El acorazado francés Suffren*, sin firma. *Segunda carta sobre un proyecto de Escuadra*, por D. J. C. M. *El crucero Río de la Plata y su artillería Krupp de 10,5 centímetros*, por Antonio Rogí, teniente de navío (continuación). *Conferencias técnicas en Ferrol*, por José Núñez, teniente de navío; *La Teoría y práctica del oficial naval militar*, por Juan Cervera Valde-rama, teniente de navío. *Recursos para los buques en varios puertos del Atlántico y Pacífico y sistemas monetarios de algunas repúblicas hispano-americanas*, por José Gómez Cánovas, contador de fragata (continuará). *Nueva ley de retiros de la Armada*, sin firma. *El capitán de navío retirado Excmo. Sr.*

*D. Cesáreo Fernández Duro*, por Víctor M. Concas, capitán de navío. *Relación de algunas obras de D. Cesáreo Fernández Duro.*

*Necrologías e Índice general alfabético.*

## HACE CINCUENTA AÑOS



Se inicia este número de junio de 1952 con un artículo titulado *Estado del mar*, cuyo autor es el capitán de navío Juan Navarro Dagnino.

Siguen: *La organización del Pacto Atlántico Norte*, por Luis María Lorente, comandante auditor. *Modificación en el*

*horario de puerto de los buques*, cuyos autores son el capitán de corbeta Salvador Moreno Reyna y el teniente de navío Ricardo Gómez Usatorre. *Notas Artilleras*, por el teniente de navío Gerardo von Wichmann.

En *Notas profesionales* se incluye la segunda parte de la conferencia pronunciada por el comandante de Intendencia de la Armada Antonio González Guzmán, en la Escuela de Guerra Naval, cuyo título es: *Capacidad técnica de la industria para cumplir su misión en cuanto a la defensa nacional y la necesidad de difundir conocimientos de Electrónica en la Marina*, artículo del teniente de navío de la Marina de los Estados Unidos, traducido y comentado por el capitán de navío Manuel Espinosa.

En *Historias de la Mar* se inserta el trabajo de Juan Llabrés, asesor de Marina de distrito, titulado *En América con la fragata de Guerra Triunfo (1862-1864)*.

*Miscelánea, Libros y Revistas, y Noticario*: Crónica internacional y otras noticias de temas variados.

J. J.



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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE JUNIO

### En tal día como hoy...

Día Año

**1 1526.**— Formando parte de la expedición de Fdez. de Loaysa, muere en la mar Juan Sebastián de Elcano, que mandaba uno de los barcos.

**2 1807.**—En aguas de Montevideo combate el falucho de guerra *San Antonio*, mandado por el teniente de fragata Pareja, contra una goleta inglesa. Recibe el comandante español honrosas heridas, a consecuencia de las cuales muere ese mismo día.

**3 1806.**—En aguas de Galicia el alférez de navío Álvarez de Toledo, que manda el cañonero *Centella*, maniobrando con gran pericia, salva al convoy de 14 mercantes que escolta, metiéndolos en la ría de Vivero. Toma al abordaje a uno de los corsarios ingleses atacantes.

**4. 1777.**—Se reconquista, en el Plata, la colonia del Sacramento, de la que se habían apoderado los portugueses.

**5. 1819.**—Cerca de cabo de San Vicente, el bergantín mandado por don José Morales de los Ríos se bate con uno de los insur-

gentes americanos que llegaron a acercarse a nuestras costas. Pese a ser de superior fuerza, el enemigo es puesto en franca huida.

**6 1857.**—Frente a las costas de Brasil, sufren un temporal muy duro la corbeta de guerra *Villa de Bilbao* y la goleta *Cruz*.

**7. 1640.**—Muere en La Coruña nuestro valiente general Antonio de Oquendo. Muere gritando en sus desvaríos: «¡Enemigos! ¡Defender la capitana!». Es una manifestación de su combatitividad suma.

**8. 1283.**—En Nicotera, cerca de Malta, consigue Roger de Lauria una de sus resonantes victorias. Pierden los enemigos diez galeas y su almirante es muerto por el mismo Lauria. Como consecuencia se le rinde la isla de Malta.

**9. 1809.**—En Pontevedra tienen lugar los combates de Puente Sampayo. Las lanchas cañoneras españolas e inglesas toman importante parte. El capitán de navío británico dice en su parte: «Es imposible superar a los españoles».

**10. 1687.**—El capitán Francisco Grimau desembarca hombres de su galera y ataca la fortaleza de San Agustín de Alhucemas. La rinde y la destruye.

**11. 1715.**—Sale de Barcelona la expedición destinada a conquistar Mallorca en poder de los partidarios del archiduque. Manda en el aspecto naval Pedro Gutiérrez de los Ríos, conde de Fernán Núñez. Van 26 transportes con tropas que ocupan la isla defendida por el marqués de Rubí.

**12. 1809.**—Durante la Guerra de la Independencia, las fuerzas de Marina mandadas por el brigadier Serrano Valdenegro dejan Santa Olalla del Cala, en Huelva. Toman parte en la victoriosa batalla de Talavera.

**13. 1756.**—El jabeque correo entre Barcelona y Palma de Mallorca, mandado por Barceló, combate con los argelinos cerca de la desembocadura del Llobregat. Esta gloriosa acción provocará su ingreso en la Armada Real, ganando su empleo en propiedad.

**14. 1646.**—En aguas de Italia tiene lugar la batalla de Orbitello. Una escuadra española, mandada por el conde de Linares, lucha contra otra francesa de superior fuerza. Después de cuatro horas de combate la hace retirarse, con pérdida del almirante francés Maillé Brezé.

**15. 1564.**—Álvaro de Bazán, en el cabo de Gata, apresa una goleta de turcos, de 18 barcos. Se sucedían sus victorias. Hace que de él diga Lope de Vega: «El fiero turco en Lepanto / en la Tercera el francés / y en todo mar el inglés tuvieron de verme espanto / Rey servido y Patria honrada dirán mejor quien he sido. / Por la Cruz de mi apellido y por la Cruz de mi espada».

**16. 1287.**—Se produce en aguas italianas una de las mayores victorias del almirante de Aragón Roger de Lauria. «Ni los peces podrán levantar sus cabezas sobre las aguas si no llevan las barras o palos de Aragón».

**17. 1808.**—Muere en la batalla de Espinosa de los Monteros el brigadier de la Armada Francisco Riquelme. Expira en la fragata *Venganza* a consecuencia de las heridas recibidas en la acción.

**18. 1718.**—Sale de Barcelona la expedición que manda el conde de Ledesma para conquistar Sicilia. En el aspecto naval manda el general Antonio de Gaztañeta.

**19. 1618.**—En la cala de Castel Tiñoso, cerca de Cartagena, un corsario berberisco es apresado por un bergantín de guerra español.

**20. 1810.**—Durante la guerra de la Independencia, Cádiz es corazón y cerebro de España. Responde al concepto de plaza marítima, aprovisionada y defendida desde el mar.

**21. 1563.**—Ya en Cartagena Álvaro de Bazán renuncia en favor de su gente a la parte que le corresponde del rico cartagenero que llevaba una galeota de Argel capturada. El desprendimiento era una de sus cualidades.

**22. 1886.**—Llega a las Malvinas la fragata *Resolución*, tras grandes trabajos: en el combate de El Callao había tocado fondo en el codaste y quedó averiado el aparato de gobierno. Había gobernado con una espadilla durante nueve singladuras a las 43 navegadas desde su salida de El Callao.

**23. 1286.**—A consecuencia de la victoria obtenida por Lauria en Castelramare se apresó al rey de Francia, Carlos de Anjou. Había hecho un total de más de 5.000 prisioneros.

**24. 1565.**—Sobre la isla de Córcega, Álvaro de Bazán apresa seis bajeles otomanos.

**25. 1747.**—En las islas Terceras, el navío *Glorioso*, mandado por el capitán de navío Messía de la Cerda, ataca a un convoy inglés y pone en fuga a su escolta.

**26. 1809.**—Acuden, durante la Guerra de la Independencia, los dos regimientos de Marina, primero y segundo, a tomar parte en la batalla de Ciudad Real.

**27. 1746.**—El capitán de fragata Velasco, frente a la costa cubana, mandando dos jabeques, se apodera de un navío inglés.

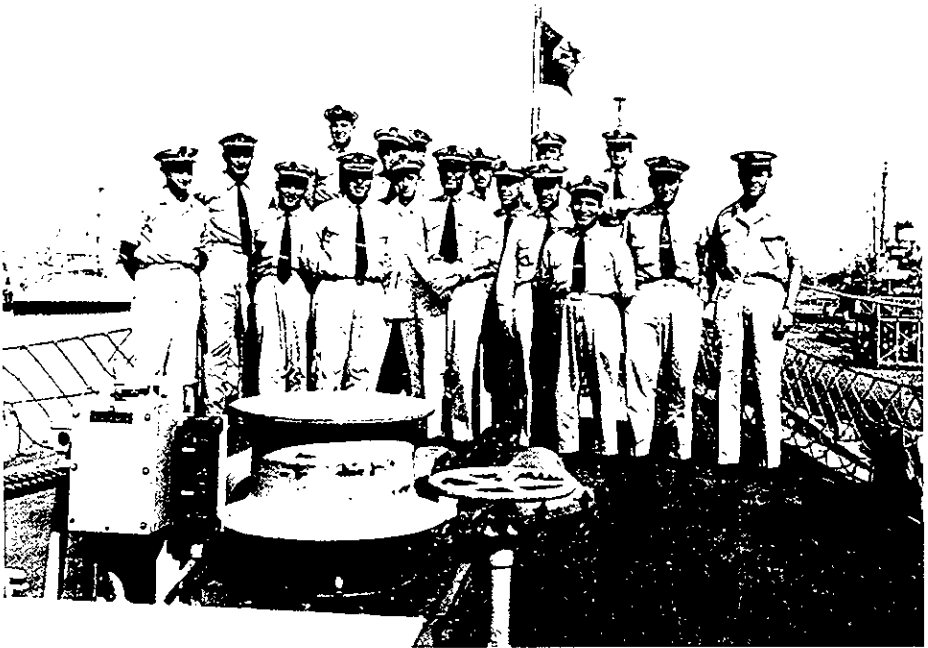
**28. 1748.**—Sale de Cartagena una expedición naval de 130 buques, destinada al ataque de Argel, al que inflinge un duro castigo.

**29. 1732.**—Dirigen, con gran pericia, el desembarco en Mazalquivir los capitanes de navío Navarro, Mascenero y Liaño. 20.000 hombres del ejército mandados por el duque de Montemar. El objetivo era la plaza de Orán. ¡Gloriosa jornada! Manda la escuadra española el duque de Ciudad Real, y la francesa enemiga el almirante Maillé-Brezé. Ésta, al fin, abandona el mar de batalla.

CAPITÁN MARVAL



# VIEJA FOTO



(Foto: colección G. D. J. M. de Lara Muñoz-Delgado).

La primera dotación del destructor *Almirante Valdés*, en la base naval de Norfolk (Estados Unidos), septiembre de 1959.

De izquierda a derecha:

Teniente de navío Francisco Segura Lacruz.

Teniente de navío Manuel Santos López.

Alférez de navío Federico López-Cerón Fernández de Alarcón.

Capitán de corbeta José María de la Guardia y Oya.

Teniente de navío Francisco Flores Pérez.

Capitán de fragata Francisco Javier de Elizalde y Lainez (comandante).

Teniente de navío Ramón Barnuevo Marín-Barnuevo.

Teniente de navío Rafael García de la Serrana y Urrios.

Capitán de máquinas Juan González Casal.

Capitán médico Juan Contreras.

Teniente de navío Juan López García.

Alférez de navío Pedro Laencina Macabich.

En la fila de atrás:

Teniente de máquinas Eduardo Pérez Escolar.

Capitán de intendencia José María de Lara Muñoz-Delgado.

Teniente de máquinas Enrique Casanova.

Teniente de navío Francisco Carrasco.

Teniente de navío Manuel Espinosa de la Garza.



## MISCELÁNEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca”.

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

### 25.988.—La patria del descubrimiento



De cuantos sitios se achacaron al lugar de nacimiento de Cristóbal Colón (historias confusas), lo más probable sea que nació en Génova, patria de navegantes y guerreros del mar, si bien dicese que su padre era un cargador de lanas.

Dejemos aparte el lugar supuesto en que el almirante de Castilla viera la primera luz del día.

La patria del descubrimiento es esa Castilla, con su reina Isabel al frente, llena de ilusión (y no poca parte de empuje, de querer que Castilla fuese superior al Portugal hermano, en cuanto a las posesiones de ultramar se refería).

Y en Castilla encontró Colón las naves y los hombres y, sobre todo, la voluntad de



vencer las dificultades que se presentaban; de los grandes peligros oceánicos, aumentados por la fantasía y las consejas, muy conocidos son. Y los Pinzones hicieron mucho en la empresa, y también el cántabro Juan de la Cosa.

«¡Castilla, hembra de acero de forja toledana! Castilla que en las naves de Santander gobierna, con sus velas hinchadas de galerna», apostrofó el poeta ecuatoriano Eloy Blanco. ¡Castilla!

La foto que se adjunta es la del monumento erigido a Cristóbal Colón en Génova.

Andrea

**25.989.—Redentores de cautivos**



Además de la Orden de la Santísima Trinidad, para este fin, el 10 de agosto de 1218, por san Juan de Mata y san Félix de Valois, se creó, en la catedral de Barcelona y ante el obispo Berenguer de Palou, la Orden de Nuestra Señora de la Merced, fundada en el año 1218, por Pedro Nolasco, que fue su primer gran maestro. Consagrada a la rendición de cautivos mediante el pago de su rescate con fondos procedentes de limosnas y aportaciones de los familiares de los propios cautivos, tuvo en un principio un cierto carácter militar, llevando por real concesión el escudo de la Casa de Aragón, bajo la cruz de la diócesis de Barcelona, pasando, más tarde, a ser exclusivamente religiosa. El rey Jaime I les dio para su alojamiento el viejo hospital de Santa Eulalia; años después, un ciudadano llamado Raimundo de Plegamans adquirió y les cedió un arenal en las afueras de Barcelona, en el lugar denominado Códols, construyéndose allí un albergue para los cautivos liberados y una ermita que, con el tiempo, se convertiría en capilla y después en iglesia, situada en la calle de La Merced. Durante el mandato del futuro santo Pedro Nolasco, se liberaron unos 2.718 cautivos, partiendo de Barcelona, con varias naves fletadas al efecto, Valencia, Murcia y Mallorca, aún en poder de los moros, extendiendo sus actividades hasta las costas del norte de África y las Indias, donde

la orden adquirió justa y merecida fama de abnegación y sacrificio, ya que, en muchos casos, como el cautivo no contara con el dinero suficiente para su liberación quedaba en su lugar algún mercedario hasta que el rescate fuera pagado.

J. F. G.

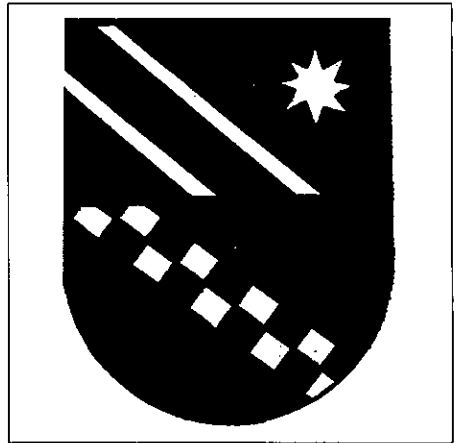
**25.990.—¡Gravina!**



Así, entre signos de admiración y nostalgia, nos es recordado este nombre en nuestro Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando. Se refiere a Federico Gravina y Napoli, capitán general de nuestra Armada. Se distinguió en las batallas, no en los estudios y proyectos (defensa de Rosas, de Tolón, de Trafalgar). En Tolón mandó tropas españolas, inglesas, francesas realistas y sardas. Un mando internacional de mucha enjundia. Había nacido en Palermo, en el seno de la gran casa ducal de San Miguel.

Gravina desde la eternidad da aliento y ejemplo. Todo eso nos lo recuerdan hoy, aunque someramente, las armas del apellido Gravina. Ejemplo de militar y marinero, caballero en los combates y en la vida.

Almirante R



Armas de Gravina.

## 25.991.—Cable submarino



En el año 1860 se instaló el primer cable submarino español entre las islas de Mallorca y Menorca.

J. M. M.-H.

## 25.992.—Percebes

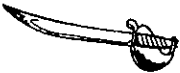


En 1597 el inglés Gerard, autor de *The Herball*, afirmaba que en una isla de Lancashire llamada Pile of Foulders había gran cantidad de estos cirrópodos, que no eran sino como el embrión de un pájaro: de cierta espuma se engendraba la concha y en el interior de lo que describía como un cordón se formaba una masa; luego se rompía la concha, aparecía el cordón y, sucesivamente, las patas del ave que terminaban por nacer por completo cayendo al mar, donde le salían las plumas y venía a ser mayor que un pato pero menor que un ganso, con patas y pico negros y plumas blancas y negras. La gente de por allí los llamaba ánsares de árbol y había tantos que «se podía comprar uno de los mejores por tres peniques».

Estos hombres de ciencia eran los que se burlaban de la desbocada imaginación de los pueblos mediterráneos. Más les hubiera aprovechado comerse los percebes.

G.

## 25.993.—Victoria de Hernán Cortés



Su entrada en Tenochtitlan, capital de México, tuvo lugar en 1521, y el bello grabado que lo recuerda es de 1698. Hay que ser indulgentes con algunos anacronismos (que enseñan).

Las banderas rojas parecen las del tiempo de la fecha del grabado. Cortés llevaría (seguramente) las del emperador, con el águila bicéfala, y puede ser también que sobren algunos chambergos.

Las verdades son obvias: Cortés con su séquito camina por una de las calzadas de



acceso a la capital, tan metida en las aguas de la gran laguna. Los trompeteros abren paso; los eclesiásticos están en primer término; marcan bien la importancia que se le da a la evangelización —el honor hacía mucho, pero no quedaba atrás el misionar—.

Se ven las canoas de los indios, con las que flanqueaban las calzadas, mas no aparecen los «bergantines» de Cortés que les vencieron y dispersaron. Con anacronismos y omisiones, la que presentamos es una bella y antigua estampa, reflejo de una gran victoria.

Capitán Marval

## 25.994.—Capitán de fragata



Sabido es el importante papel desempeñado por el crucero *Reina Mercedes* en la defensa de Santiago de Cuba. Era un viejo buque que no pertenecía a la escuadra del almirante Cervera, con parte de su artillería emplazada en tierra. Se batió bien y



tuvo muchos muertos y heridos, entre los primeros su segundo comandante Emilio J. de Acosta. Murió en el bombardeo a que sometieron los enemigos el puerto, su entrada y la plaza, el 6 de junio de 1998.

C. M.-V.

25.995.—Perros



«Atendiendo al buen servicio que para la extinción de las ratas que infestan los almacenes generales de los arsenales, causando sensibles perjuicios en muchos de los efectos que en ellos se depositan, han de prestar los legítimos perros rateros de ese país; la Reina (Q. D. G.) se ha servido disponer adquiera V. S. tres parejas: macho y hembra, una para cada Arsenal, de las circunstancias y precio que V. S. manifiesta en su carta de 28 de Setiembre próximo pasado; las que deberán ser transportadas en el vapor *Marqués de la Victoria*; dejando una de ellas en el Departamento de Ferrol y las dos restantes en el de Cádiz, desde donde se remitirá al de Cartagena una de estas en primera oportunidad. De Real orden, comunicada por el Sr. Ministro de Marina, lo digo á

V. S. a los fines expresados. Dios guarde á V. S. muchos años.

Madrid 2 de Noviembre de 1864. El Subsecretario. Guillermo Chacón. Sr. Jefe de la Comisión de Marina en Londres».

P. G. F.

25.996.—Pesimismo



Terrible el que sufrió el almirante conde Von Spee después de su sonora victoria de Coronel. Cuando entró las veinticuatro horas reglamentarias en el neutral Valparaíso, agobiado como estaba ante la idea de que los ingleses pondrían toda la carne en el asador para cazar a la escuadra de su mando, recibió a unas muchachitas de la colonia alemana en Chile; una de ellas le entregó una preciosa coronal floral y el almirante, aceptándola, le dijo: «Gracias de todo corazón, guardaré estas flores hasta el final. Estarán frescas todavía, seguramente, el día de nuestro funeral...».

J. B. N.

25.997.—Cattus



Publicó, por el año 1896, Dionisio de Múxica y Cortés, seudónimo del capitán de navío Emilio J. Butrón, un artículo titulado «Los animales de á bordo», entre éstos, citaba al gato, que «a bordo es necesario para perseguir á la gente ratonil, que tanto abunda. Se aficionan mucho al buque y son más inteligentes de lo que la gente cree. Los *gatos* de popa, esto es, los de *fauborug Saint Germain*, nunca rebajan sus blasones yendo al *sollado*; los *gatos* del *sollado* y máquina si se atreven a tomarse la libertad de venir a *popa*. El gato ha sido muy calumniado por Buffon y por los naturalistas de su escuela; según ellos, es un animal péfido, egoísta, rencoroso. ¡Cómo se conoce que esos sabios o no han tenido gatos o no los han sabido tratar! El gato fino y de buena educación es manso, obediente, cariñoso, agradeci-

do, fiel y, sobre todo, más liberal que Riego, pues nunca se habitúa á la cadena, que soporta, resignado, el perro; es además tan sensible al castigo como caballo *pur sang*. Son aficionados á la música, y, lo mismo que el perro, responden al silbido y cuando se los llama por su nombre son de vista perspicaz y de olfato finísimo y amantes de los olores gratos. Los hay de todos los colores, desde negro como el cuervo al blanco como el armiño, pero no se encuentran machos de tres colores, sin que Darwin sepa explicar este hecho curioso. En los buques no se suelen castrar ni aun cortarles la extremitad del rabo, mutilación que obedece á la creencia vulgar de que el apéndice que Dios les dio los hace padecer de convulsiones. Apenas se halla un animal más aficionado á la pulcritud y al asco; la gata es madre muy cariñosa y, a veces, cuando se la han tirado los hijuelos, se deja mamar de un cachorro, de un conejo y hasta de una rata. Suelen los gatos á bordo hacer gran amistad con los otros animales, y así se los ve jugar con los perros, monos, canarios ó jilgueros, formando una especie de *happy family*. En todos los buques hay gatos; en los Arsenales hay un *gatero* que los cuida, tienen asignada ración, y recordamos varios R. O. tratando de sustituir los gatos españoles por perros ratoncros de pura raza inglesa.»

J. F. G.

25.998.—Cargo



Para el de director del canal de navegación que se construyó desde la bahía de Cádiz a Chiclana, año 1851, fue nombrado el capitán de navío don Juan José de Lerena y Barry, antiguo comisario regio en nuestros territorios del golfo de Guinea.

J. F. G.

25.999.—Honores



Los que debían hacer los regimientos de guardias de Infantería (españoles y valones) a los oficiales de Marina están descritos en el título 27 de la «Ordenanza para

el régimen, gobierno, servicio y disciplina de los Regimientos de Infantería» dada en el Buen Retiro a 1 de marzo de 1750 y refrendada, de orden de S. M., por don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada.

El título en cuestión sólo tiene un artículo que dice así:

«A los Generales, Thenientes Generales, y Gefes de Escuadra de Marina, que manden Esquadras, se harán los mismos honores, que corresponden, y vãn mencionados se deben hacer á los Oficiales Generales de Tierra, que manden en Gefes; esto es, á los Capitanes Generales y Thenientes Generales de Marina, los correspondientes á Capitanes Generales, y Thenientes Generales de Tierra; Y á los Gefes de Escuadra, como a Mariscales de Campo.»

J. B. N.

26.000.—Codo a codo

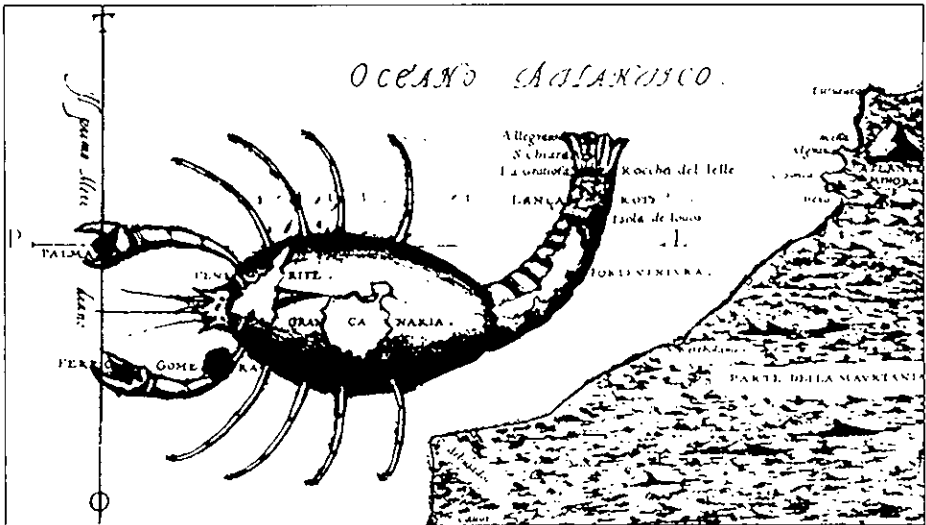


Viéndose los holandeses fuertes ante el rey de España, que también era rey de Portugal a la sazón, atacaron las colonias portuguesas de América.

Así atacaron en el Brasil la bahía de Todos los Santos, Pernambuco (1635). Don Lope de Hoces acudió con su escuadra, con la diligencia y valor que le eran propios. Los



Reproducción del cuadro de Juan de la Corte. (Museo Naval, Madrid).



portugueses se defendieron por tierra y también por mar, dándose así ocasión a que, una vez más, se batiesen juntos los hombres de las dos naciones hermanas, España y Portugal; con razón había dicho Camöens —el gran Camöens— en *Os Lusíadas*: «Umma gente fortissima de Espagna». De la gran y antigua España, naturalmente, en este caso la de orígenes.

Almirante R

**26.001.—Cartografía y horóscopo**



Elaborada por Leonardo Torriani (ingeniero militar enviado por Felipe II) en 1588, sitúa a la isla de La Palma como origen del meridiano cero, en contradicción con la época de Ptolomeo, que lo establecía en la vecina isla de El Hierro, aunque parece ser que los estudios posteriores demuestran que sólo es así desde el siglo XVII. Describe Torriani:

«Estas islas están situadas casi en el medio del tercer clima frente al Atlas menor y en la parte occidental de Mauritania en la tercera zona templada, a cuatro grados y

medio de distancia del trópico estivo, formando el signo de cáncer vuelto hacia donde se pone el sol...»

A. O. G.

**26.002.—Últimos acorazados**



Los últimos acorazados norteamericanos fueron los de la serie *Iowa* (1943) con 57.950 toneladas, 271 metros de eslora, velocidad de 33 nudos (la superó en pruebas hasta dar más de 35), nueve cañones de 406 mm, blindaje de 482 mm y dos helicópteros. El último acorazado construido en el mundo fue el británico *Vanguard* de 51.420 t, pero a su terminación en 1946 ya tenía la sentencia del desguace porque la era del acorazado había concluido.

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

**26.003.—Rogativa**



Los piratas argelinos solían usar de varios métodos para impetrar buen tiempo y vientos favorables. Uno era encender una hoguera antes de salir a la mar



junto a cierta fuente en las afueras de Argel, donde quemaban incienso y mirra. Después decapitaban un gallo, cuya sangre arrojaban al fuego y dispersaban sus plumas al viento, la mayor parte hacia la mar. Pero si esto no daba resultado (seguramente así sería casi siempre), agarraban a algunos galeotes cristianos y les obligaban a palos a que rogasen a la Santísima Virgen y a San Nicolás. No se sabe si esto era más eficaz, pero se diría que su fe islámica no era muy firme.

G.

#### 26.004.—Batalla regimiento



Se trata de la batalla naval de Trafalgar (21 de octubre de 1805).

El regimiento es el actual de San Marcial, cuando eran voluntarios de la Corona. Cuando fue el centenario de la Marina de Castilla (1948) las fuerzas de Marina, en Burgos, estuvieron alojadas en su acuartelamiento. Me parece recordar que era el llamado «Fernán González».

Los infantes del ejército estaban orgullosos de haberse batido en la batalla naval de Trafalgar. Sus granaderos habían ganado el privilegio de llevar en las mangas de sus gorras dos anclas cruzadas. Por su valentía, había conquistado el regimiento

entero el lema: «Por su valor y decoro, vencer o morir».

Con los marinos, en 1948, hubo una gran camaradería. Ellos tenían en mucho haberse batido a bordo de varios de nuestros buques en los que fue muy candente la pelea. Todos lucharon codo a codo. Predecesores de nota, para unos y otros.

Ello pasó en Trafalgar, pero también ocurrió en muchos momentos y lugares del mundo. También la Marina se batió bravamente en tierra.

Capitán Marval

#### 26.005.—Prioridad



El 11 de septiembre de 1919 la Armada británica bota el *Hermes*, primer

portaaviones especialmente construido como tal, con 10.850 t, 25 nudos y 15 aviones. Como no entraría en servicio hasta 1923 se le adelantó en la primacía mundial, por seis meses, el *Hosho*, primer portaaviones japonés con 7.500 t, iniciado en diciembre de 1919 y botado en noviembre de 1921. Era el comienzo del poder aeronaval, cuya decisiva influencia se vería confirmada en la Segunda Guerra Mundial.

J. M.ª M.-H.



26.006.—Chinos



Unos viajeros franceses en el siglo XIX, el matrimonio Bourboulon, relataban que en la navegación por los ríos de China «... cuando es necesario remontar la corriente, los marineros remolcan por medio de un cabo, y como en aquel país todo parece opuesto a nuestras costumbres europeas, cuando tienen calor se desnudan hasta la cintura, pero no por arriba, sino por abajo, es decir, se quitan los calzones y se dejan la chupa, con lo que supone tener menos calor y reguardar mejor el cuerpo del sol».

Tápate, Maricuela...

G.

26.007.—Inscripción Marítima



La Inscripción Marítima es una continuación de las matrículas de mar con origen en la orden de Felipe III de 10 de octubre de 1607 en relación con los pueblos de la costa de Guipúzcoa, anulada el 17 de diciembre del mismo año, para estar de nuevo vigente por cédula de 31 de octubre de 1625, que disponía la matrícula general de toda la gente que en los reinos se dedicaba al «arte de la marinería». Luego, aunque Felipe V en 1717 pensara en reorganizar la matrícula, no ocurrió hasta 1751 en que se disponía que «siendo tan importante a mi servicio y a la subsistencia de mi armada que no falte la gente de mar necesaria a tripular los bajeles, así como los carpinteros de ribera y calafates precisos para construirlos, carenarlos y ponerlos en estado de navegar, mando que todo vasallo mio que quiera seguir la profesión de hombre de mar en cualquier ejercicio que sea, se matricule para ser empleado en mi servicio cuando convenga». Este régimen de matrículas terminó con la Ley de Inscripción Marítima de 22 de marzo de 1873.

J. M.ª M.-H.

26.008.—La Farola del Mar



Hablamos de la famosa Farola del Mar que inspirase la célebre isa:

«Esta noche no alumbraba la Farola del Mar, esta noche no alumbraba porque no tiene gas...»

Fue construida por el francés H. Lepaute en París, siendo trasladada a Santa Cruz de Tenerife. En 1863 se iluminaba por primera vez, emitiendo una sola ráfaga de luz blanca visible a nueve millas, hasta que, con la llegada de la luz eléctrica a la ciudad en 1879, se la introdujo destellos rojos que no se mostraron operativos. Dada de baja en 1976, actualmente se encuentra en el muelle de enlace, formando parte del conjunto histórico-arquitectónico del puerto palmero.

A. O. G.



La Farola del Mar, Puerto de Santa Cruz de Tenerife. (Foto: A. Ortigueira Gil).



## EL RELICARIO

Las maniobras de la Flota entraban ya en su fase final. En su programación era obligado, y nunca faltaba, un ejercicio de aprovisionamiento en la mar. El destructor bandera *Romeo* por babor se aproximó al *Teide* y se dio la maniobra. Ejecutada ya la primera fase y conectada la manguera, empezó a bombearse combustible, mientras la megafonía amenizaba el acto con música que, agotado el repertorio de marchas militares, dio paso al cancionero de moda. En el puente del destructor, el oficial de guardia vigilaba atentamente que la posición relativa con el petrolero permaneciera invariable, haciendo las correcciones oportunas, bien ordenando alguna pequeña guiñada, o con unas pocas revoluciones más o menos para conservar perfectamente por el través el cabo de distancia y

las marcas de lanilla en su sitio. El tajamar peinaba crenchas de azul verdoso coronado de espuma cada vez que la proa, oscilando de arriba abajo suavemente, hociataba cortando la mar ligeramente tendida.

Venciendo al intenso zumbido de los ventiladores de calderas y el burbujeo de las estelas entremezcladas de ambos buques, se sobreponía a todo volumen la cálida voz de Sara Montiel. Cantaba *El Relicario*, que aquel año estaba de rabiosa actualidad gracias a la película *El último Cuplé*, recién estrenada, que proyectó al pináculo de la popularidad a la célebre actriz, en gran parte debido a su peculiar y controvertida forma de interpretar las antiguas canciones, de las que aquélla era una muy característica. La voz femenina ejercía una fascinación especial entre los

hombres —entonces no había mujeres en las dotaciones—, sobre todo después de un par de semanas de austera vida en la mar. El trágico relato iba desgranando verso a verso la galante peripecia del torero y la manola, y estaba ya a punto de llegar al momento culminante.

En el puente de gobierno del destructor, el oficial, bastante más atento a su cometido que a disfrutar de la música, empezaba a impacientarse. Ya eran varias las veces que había ordenado mediante el telégrafo de revoluciones su aumento, unas pocas cada vez para no pasarse, pero el barco seguía retrasándose. El cabo de distancia llamaba cada vez más a proa, y la manguera empezaba a tomar una oblicuidad inaceptable. Miró interrogante un momento al segundo comandante, supervisor de la maniobra, que ya se había hecho cargo de la situación. El segundo se acercó al micrófono del circuito de órdenes generales y apoyó el dedo en el conmutador.

El torero agonizaba, nublándosele la vista fija en su amada, mientras le entregaba el famoso relicario con el trocito del capote que había pisado su lindo pie, y la gran Sara lo relataba llorosa con aquella personalísima interpretación suya tan celebrada, llegando al momento del ápice de la emoción: «... Me dijo así...».

El segundo oprimió el conmutador. Y en lugar del esperado estribillo «¡Pisa, morena, pisa con garbo!», entonado por la estudiadamente quebrada voz de Saritísima, lo que oyeron las atónitas dotaciones fue otro acento, bronco y estentóreo: «¡Máquinas! ¡Lleven bien las revoluciones!».

En la cámara de máquinas, un sobresaltado mecánico salió del arroyo al que le había arrastrado el fingido dolor de la artista manchega, dio un respingo y accionó con presteza las válvulas. El sordo aullido de las turbinas subió de tono casi imperceptiblemente, las agujas de los tacómetros avanzaron y el destructor se fue emparejando de nuevo poco a poco con el petrolero. Todo estaba ya dentro de su debido orden.

Pero el hechizo se había roto. Más exacto sería decir que había sido totalmente pulverizado, definitivamente barrido. Porque hubo, ciertamente, más maniobras y muchos más ejercicios de petroleo navegando, a menudo también con acompañamiento musical. Pero nunca más volvió a oírse en la mar *El Relicario*.

Juan GÉNOVA SOTIL





## OKINAWA Y OTRAS BATALLAS

El cine japonés, junto al de la India, es el mayor productor cinematográfico del mundo, por número de títulos, que no por calidad. De sus estudios, ubicados en la ciudad de Tokio, la lista de cintas que lanza al mercado —mercado interior, que del exterior apenas sí tiene difusión, al menos de forma masiva— es tarea difícil. Averiguar su número exacto, problemático. Son muchos y de calidad dudosa. Planteado de forma abiertamente industrial para consumo de los propios japoneses, su cine, fuera y al margen de sus fronteras, alcanzó notoriedad, siempre en las lindes de lo comercial y especulativo, mediados los años cincuenta cuando

lanzó toda una serie de películas de inspiración terrorífica, encabezadas y controladas por el terrible monstruo llamado *Godzilla* —Hollywood hace poco intentó un *remake*, fue un fracaso enorme— y sucedáneos varios. Imitación, un poco, del cine B norteamericano, supuso, por otra parte, un cierto relanzamiento internacional de corto alcance y pobre aliento. Lo suyo, insisto, es el consumo interior. En India ocurre un pelín lo mismo. Después están sus grandes clásicos de toda la vida: Kurosawa, Mizoguchi, Kobayasi, Aneko Tenko, creadores de títulos míticos como *Los siete samurais*, *Barbarroja*, *Teniente Sanko* o *Cuentos mágicos a la luz de la luna*.



En cuanto al cine de características bélicas, también fue Hollywood quien controlaba el asunto. Y no sólo cuando se trataba de contar historias protagonizadas por los célebres *marines*. También Hollywood, desde su particular perspectiva, nos contó historias de japoneses inmersos en las batallas emanadas de la Segunda Guerra Mundial. Existen, a modo de ejemplo, títulos más o menos de prestigio, como *El imperio del sol* (1982), *China girl* (1942), *Tras el sol naciente* (1943), *Estirpe de dragón* (1944), *El corazón púrpura* (1944), *La patrulla del coronel Jackson* (1945), *Regresaron tres* (1950) y, quizá la más célebre de todas, *El puente sobre el río Kwai* (1957). Japón, no obstante, mediados los años sesenta y principio de los seten-

ta, quiso también aportar su granito de arena. Al hilo y a la influencia de clásicos americanos del género, de *Objetivo Birmania* (1949) a *Más allá de las lágrimas*, pasando lógicamente por *Invasión de Birmania* (1959) y tantas y tantas célebres películas producidas en la etapa final de la época de oro del cine americano.

Pero de la producción nipona entre los años 1969 y 1975 quisiera destacar dos películas que, sin poder considerarse obras maestras, sí merecen un recordatorio, una evocación, dar fe de su existencia hasta el punto de que ambas tuvieron una amplia difusión comercial en todas las carteleras de Occidente: *La batalla de Japón* (1969) y *La batalla de Okinawa* (1975). Ambas dirigidas por Seii Maruyana. Parecía el resurgir del

cinema japonés comercial al estilo y la zaga, desde otras ópticas formales y temáticas, del citado *Godzilla* y derivados varios. Fue, como tantas veces, una falsa alarma. Un resplandor (mágico) en la oscuridad. Después, todo volvió a la normalidad previamente establecida. En cuanto a un cine de nobles aspiraciones creativas, conviene destacar la puesta en escena, la relevancia de jóvenes dispuestos a potenciar un cine japonés siempre a la estela y a la figura de clásicos intocables como Akira Kurosawa.

*La batalla del Japón* no nos remite precisamente al marco de la Segunda Guerra Mundial, que era lo característico y lo propio en aquellas décadas. En esta ocasión, sus guionistas y director ambientaron la historia en la reproducción —una perfecta reproducción con gran despliegue técnico de altura— de la batalla naval a principios del siglo pasado, concretamente en 1905 en los estrechos de Tushima, batalla que se tradujo finalmente en la derrota absoluta de Rusia frente a la Armada japonesa. De nuevo el Pacífico, sus turbulentas aguas plagadas de mil peligros, como principal foco de una acción narrada a ritmo frenético, en algunas secuencias incluso de impacto que despierta la sensibilidad, la

psicología del espectador. Un sólido guión permitió poder lucirse a su director, Seii Maruyana. En la interpretación, a destacar los nombres de Yuzo Kayama, Tatsuya Nakadai, Chiso Ryo y, lógicamente, al frente del reparto, el inevitable pero gran actor japonés, Toshiro Mifume, que da vida al coronel de la Marina japonesa.

*La batalla de Okinawa* se traslada a la Segunda Guerra Mundial. Su principal protagonista, en la interpretación notable de Hiroshi Fujioka, es un héroe de la aviación japonesa, un nombre de fama y de leyenda profundamente afectado —padece una grave crisis de conciencia, de responsabilidad— por el desarrollo de una guerra que teme perder. La derrota de las tropas del Imperio del Sol Naciente le aterra. Y es en aguas del Pacífico donde pone toda la carne en el asador al objeto de poder detener, en la medida de lo posible, el implacable, tremendo avance de la flota americana, abriendo fuego en todos los frentes. Guión discreto, pero buena dirección con trabajo artístico de actores muy populares de su Japón natal, como Taro Shikei, Tetsuro Tamba y Akira Hinato.

Toni ROCA





El patrullero *Descubierta* entrando en el puerto de la Escuela Naval. (Foto: L. Díaz-Bedia).

# La Mar en la Filatelia



## MYDWAY. LA GRAN BATALLA AERONAVAL

A principios de junio de hace 60 años, se libró en el Pacífico una batalla naval que cambió el curso de la guerra en aquella zona y muy posiblemente el curso de la historia. Fue la batalla de Midway, en la que una relativamente reducida fuerza aeronaval norteamericana, con gran determinación y enormes golpes de buena suerte, venció a una mucho más poderosa fuerza aeronaval japonesa, que actuaba quizá cegada por la racha de buenos éxitos que había tenido hasta la fecha. Fue una gran batalla, que se libró en muy corto tiempo y quedó registrada para la posteridad en documentos de todo tipo, entre ellos los sellos de correos de muchos países.

Los antecedentes hay que buscarlos en la situación por la que estaba pasando Japón que, en guerra con China y embargado por los demás países, necesitaba materias primas para seguir adelante con sus campañas en el continente asiático, y decidió cogerlas por la fuerza. Pero antes necesitaba aniquilar los poderes que pudieran interponerse en sus planes. Así fue como a principios de diciembre de 1941 atacó a Pearl Harbor —una de las acciones más filatelizadas de la Segunda Guerra Mundial—, donde, salvo los portaaviones que no estaban en puerto, la mayor parte de la flota norteamericana en el Pacífico

fue destruida. A continuación destruyó la flota británica en el Extremo Oriente y las fuerzas holandesas —sus últimos barcos fueron hundidos en la batalla del mar de Java a finales de febrero de 1942—, y comenzó una rápida e imparable expansión.

En abril de 1942, con menos esfuerzo del previsto y antes de lo esperado, Japón ya era dueño de una zona de casi 5 millones de kilómetros cuadrados cargada de materias primas, que incluía Malasia, las Indias Orientales Holandesas, la mayor parte de Filipinas, Birmania hasta la frontera con la India, y amenazaba Australia. Era una zona con un



Islas Marshall. Portaaviones japonés *Akagi* en la batalla.





Islas Marshall. Portaaviones norteamericano *Yorktown* en la batalla.

enorme perímetro y muy largas distancias, que bajo el punto de vista de los mandos terrestres era suficiente. Los mandos navales, por su parte, preferían adelantar su perímetro defensivo y neutralizar la amenaza que podía venir de Hawaii, Aleutianas o Australia. Ésta fue la postura que se adoptó tras el ataque aéreo efectuado por Doolittle a Japón el 18 de abril de 1942 con fortalezas volantes que habían despegado del portaaviones *Hornet* —hecho también muy recordado en los sellos—. Los japoneses decidieron entonces iniciar la segunda expansión, que en principio comprendía: por el sur, la toma de Port Moresby en las Salomón; por el este, la toma de Midway, y por el norte, la toma de las Aleutianas. El fin era neutralizar Alaska y Hawaii, aislar Australia y de paso acabar con los restos de la flota norteamericana.



Dominica. Portaaviones japonés *Soryu* en la batalla.

El primer paso fue el intento de tomar Port Moresby a principios de mayo. Pero los norteamericanos, que conocían las claves japonesas, se enteraron de sus intenciones y enviaron al mar de Coral una flota con tres portaaviones. Los días 7 y 8 de mayo, los aviones de ambas flotas localizaron y atacaron los barcos adversarios, con el resultado de dos portaaviones hundidos (el ligero japonés *Shoho* y el pesado norteamericano *Lexington*) y otros dos muy averiados (el norteamericano *Yorktown* y el japonés *Shokaku*). Entonces los japoneses renunciaron a desembarcar en Port Moresby, ambas flotas se retiraron y finalizó la batalla del mar de Coral, que fue la primera batalla naval de la historia resuelta sólo con los aviones embarcados; más allá del horizonte de los conten-



San Vicente y Las Granadinas. Portaaviones norteamericano *Hornet*.

dientes que no llegaron a verse, perfiló al portaaviones como la nueva unidad fundamental de una flota en detrimento del acorazado, y que hoy también es reproducida en sellos.

Por aquel tiempo, los japoneses terminaban por rendir las últimas fuerzas norteamericanas en Filipinas, que se habían hecho fuertes en la pequeña isla Corregidor de la bahía de Manila —otro momento filatelizado, sobre todo por los contendientes— y no dieron importancia al fracaso del mar de Coral, que en realidad fue una victoria estratégica para los norteamericanos al impedir a sus oponen-



Palau. Almirante Nimitz.

tes el desembarco en Port Moresby. Los japoneses siguieron adelante con la segunda fase de su expansión, orientada esta vez hacia Midway y las Aleutianas, sobre todo con la intención de neutralizar Hawai y atraer la flota norteamericana a su campo para llevarla al aniquilamiento.

La nueva operación consistía en el ataque y toma de las Aleutianas a principios de junio de 1942 por una fuerza que encuadraba los portaaviones ligeros *Ryujo* y *Junyo*, con la esperanza de que la flota norteamericana reaccionara enviando sus fuerzas hacia el norte. A continuación otra fuerza japonesa con los cuatro portaaviones principales, *Akagi*, *Kaga*, *Hiryu* y *Soryu*, atacaría Midway. Le seguiría la acción de la fuerza de ocupación de Midway y del atolón Kure, que contaba con el portaaviones ligero *Zuiho*. Mientras tanto una fuerza de apoyo lejano mandada por Yamamoto, con el portaaviones ligero *Hosho* y el acorazado *Yamato*, entre otros, ocuparía una posición intermedia para actuar donde fuera necesario. Si todo ocurría según lo planeado, la pequeña flota norteamericana se vería cogida en medio de las potentes fuerzas japonesas, que la destruirían. A continuación los japoneses podrían neutralizar desde Midway las acciones de Hawai. Confían en su plan, y con razón, ya que contaban con una poderosa fuerza en la que se encuadraban 8 portaaviones, 11 acorazados, 23 cruceros, 65 destructores, 21 submarinos

nos y unos 400 aviones, además de las fuerzas de desembarco. Los americanos sólo tenían tres portaaviones —*Enterprise*, *Hornet* y *Yorktown* este último, al que los japoneses daban por hundido en el mar de Coral, fue reparado en un tiempo récord—, 13 cruceros, alrededor de 30 destructores y unos 20 submarinos. Pero el mando norteamericano, que seguía descifrando los mensajes japoneses, sabía lo que se estaba tramando, y el almirante Nimitz, que ostentaba el mando de la zona, reforzó Midway y ordenó a sus barcos salir a la mar repartidos en tres grupos para repeler el ataque: un grupo de combate con los portaaviones *Hornet* y *Enterprise*; otro grupo de combate con el portaaviones *Yorktown*, y un grupo de protección de las Aleutianas.

Los japoneses comenzaron el bombardeo de Dutch Harbor en las Aleutianas en la noche del 3 al 4 de junio. A continuación iniciaron el ataque a Midway, pero fueron detectados por los aviones norteamericanos. A partir del día 4 se produjeron ataques y contraataques, hasta que bombarderos en picado norteamericanos sorprendieron a los japoneses, y en poco tiempo hirieron de muerte a los portaaviones *Kaga*, *Akagi* y *Soryu*, que resultaron hundidos. Más adelante resultan alcanzados los portaaviones *Hiryu*, que también resultó hundido, y el *Yorktown*, que fue hundido más tarde por un submarino. Yamamoto ordenó entonces reducir la operación en Aleutianas y trató de concentrar sus fuerzas. En la noche del 5 al 6 se produjo el abordaje entre los cruceros japoneses *Mikuma* —que terminó por ser hundido— y *Mogami* —que necesitó una larga



Granadinas de San Vicente. Batalla de Midway.

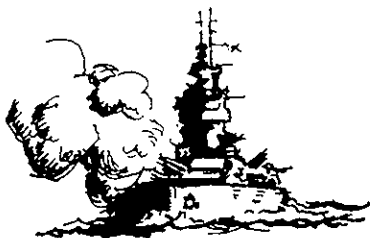
reparación—. Una valoración de la situación en aquellas circunstancias aconsejó a Yamamoto la retirada. La flota norteamericana también decidió retirarse y, aunque sus aviones trataron de establecer contacto con el enemigo, no tuvieron éxito y la batalla terminó.

Midway supuso para los japoneses la pérdida de cuatro grandes portaaviones con muchos aviones y excelentes pilotos, el fracaso en su intento de tomar Midway y el deterioro del prestigio de su flota. Midway confirmó lo que ya había avisado el mar de Coral: fue un verdadero frenazo en la expansión de Japón, que comprendió que el periodo de conquistas rápidas había terminado y ahora se encontraba inmerso en una gran guerra de desgaste. Midway supuso un punto de inflexión en las campañas del Pacífico. Esta batalla también confirmó algo que se había entrevisto en el mar de Coral, ya que de nuevo ambas flotas lucharon sólo con avio-

nes, sin que las unidades de superficie llegaran al contacto visual, con lo que el portaaviones desbancaba definitivamente al acorazado de su puesto de *capital ship*.

Como ya se indicó a lo largo de esta crónica, la filatelia ha reflejado y conmemorado las diferentes acciones de la guerra en el Pacífico. Por su importancia, y por la influencia que tuvo en el curso de la guerra, la batalla de Midway, sus mandos, barcos, aviones, acciones, etc., han sido motivo de sellos de diferentes países, entre ellos, además de los protagonistas, Estados Unidos y Japón, se pueden citar: Dominica, islas Marshall, Montserrat, Palau, San Vicente y Las Granadinas, etcétera.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





# LEXICOGRAFÍA

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

## DIGOS Y DIEGOS

*...Que el traducir de una lengua a otra, como no sea de las reinas de las lenguas, griega y latina, es como quien mira los tapices flamencos por el revés, que aunque se ven las figuras, son llenas de hilos que las oscurecen y no se ven con la lisura y tez de la haz.*

(Miguel de Cervantes, *Don Quijote*, 2.ª parte, cap. 62).

### Para empezar

He perdido la razón. No, amigo lector, no me he vuelto loco, sino que la Real Academia Española en la última edición de su diccionario —la vigésima segunda— me ha descolocado algunas de las matizaciones que expuse en estas páginas de lexicografía en la REVISTA GENERAL DE MARINA de julio de 2001. Y mi mujer, prudente y atenta, al enterarse por la prensa que acababa de publicarse el nuevo DRAE, mandó una carta urgente a los Reyes Magos de Oriente, con tal acierto que Sus Majestades dejaron al lado de mis zapatos los dos

tomos del diccionario editados por Espasa. Cuando el 6 de enero abrí el regalo, del paquete se desprendió ese aroma tal peculiar de los libros nuevos y, al hojearlos, sus páginas crujieron como el pan caliente recién horneado. Así llegó a mis manos el nuevo DRAE, y así pude darme cuenta cómo los doctores plenipotenciarios del idioma me habían quitado la razón al incorporar nuevas acepciones y varios vocablos de los que comenté en aquella colaboración de julio citada al principio. Y de nuevo caigo a estridor y, rindiendo los honores de ordenanza, pido paso al capitán de navío Génova Sotil para, sin cor-

tarle la proa, gobernar según los nuevos rumbos recomendados por la Real Academia Española.

### Donde digo «digo», digo «diego»

En efecto, el DRAE ha admitido los verbos *focalizar*, *priorizar* y *rentabilizar*. También ha incorporado una nueva acepción de *versátil*, precisamente la de ser capaz de adaptarse con facilidad y rapidez a diversas funciones, por eso ya es lícito escribir «este modo de funcionamiento aumenta la versatilidad del sistema...». Y, claro, para mi disgusto, como parecía lógico, la Real Academia ha incorporado *globalizar* y *globalización*. Hemos pues de acatar su veredicto. También, y por último, la Academia admite *operativo* como preparado o listo para ser utilizado o entrar en acción.

El resto de los comentarios de la colaboración de julio de 2001 siguen estando en vigor. Menos mal.

Pero hay más incorporaciones interesantes en la nueva edición. Incorporaciones, sí, porque en la anterior no figuraban. Por ejemplo, *dinamizar*, *a bote pronto* o *ratio*. También aparecen *hardware* y *software*, aunque en cursiva, advirtiendo que son palabras inglesas, extranjerismos, cuya pronunciación y ortografía no están adaptadas a las reglas generales del español. Algo similar sucede con *rock*, *pizza*, *pizzería*, *boutique* y *blues*. Y a nuestra juventud se debe el mérito de que el DRAE haya incorporado *guay*, tanto como adjetivo, con el significado de

muy bueno, estupendo, como en su forma adverbial, con el significado de muy bien. No, no voy a seguir, paciente lector, con esta perorata. Mejor es cambiar de rumbo en demanda de otros puertos más amenos porque...

### También digo «digo», y no digo «diego»

En aquella colaboración expuse que, con la intención de no cansar, había dejado muchas expresiones y palabras guardadas en la libreta de las anotaciones a la espera de una oportunidad propicia para que vieses la luz. Quizá ahora sea el momento, que no todo va a ser entonar el *mea culpa*. Claro que, como es lógico, me he ocupado en consultar la nueva edición del DRAE, no fuera a ser que reincidiese, ahora sin disculpa posible; por eso digo «digo» y humildemente creo que no tendré que decir «diego», porque si tuviese que rectificar no sería de sabio precisamente.

### Digo «digo» uno: bimensual versus bimestral

¡Qué malos recuerdos me trae la palabra bimensual! Aquellos exámenes en la Escuela Naval que me solían conducir a «praderas donde pastar los fines de semana». No sé si tales modos de disfrutar siguen en práctica. Pero lo curioso es que esos exámenes no eran bimensuales, sino bimestrales. Menos mal, porque si

fuesen bimensuales estaríamos siendo sometidos a semejantes suplicios dos veces al mes, no una vez cada dos meses, como de hecho ocurría. O sea, queridos compañeros de pradera, nuestros exámenes eran bimestrales, mientras que bimensualmente solíamos subir al coto de Penizas a realizar ejercicios de tiro con armas ligeras, y a comer una paella inolvidable... y a sentir cómo el casco «Marte» practicaba el baile de San Vito encima de nuestras cabezas cuando bajábamos corriendo con el «chopo» a la altura de los tobillos y la lengua a la del menisco.

### **Digo «digo» dos: onceava, undécima o décimoprimer**

El *Blas de Lezo*, el *Lángara* o el *Churruca* pertenecían a la onceava escuadrilla de destructores, ¿o a la décimoprimer?, ¿o a la undécima? ¡Qué dilema! Tal vez si en aquella época la Flota pudiese dividirse en once partes, entonces a la escuadrilla de destructores, la de los FRAM, le correspondería la onceava fracción del total de la fuerza. Mas no creo que esa fuese la intención del mando cuando empleó el once como número para identificar a una clase de buques. Y, por otro lado, si consultamos el DRAE —antes y ahora, en su nueva edición— no existen los numerales décimoprimer y décimosegundo, sino undécimo y duodécimo. Por tanto, aquellos destructores de procedencia norteamericana pertenecían a la gloriosa *undécima* escuadrilla del mando de escoltas de la Flota.

Por cierto, tenemos la 21.<sup>a</sup>, 31.<sup>a</sup> y 41.<sup>a</sup> escuadrillas en servicio, pero la undécima está vacante, por ello me permito sugerir al mando, desde estas líneas, que las fragatas F-100 constituyan de nuevo la 11.<sup>a</sup> escuadrilla, para que los laureles cosechados por los viejos FRAM reverdezcan, no en vano fueron los precursores de una auténtica revolución en nuestra Armada, como esperamos que ocurra, Dios mediante, con las fragatas F-100 cuando empiecen a navegar.

### **Digo «digo» tres: vacante sin cubrir**

Acabo de escribir que la undécima escuadrilla está vacante. ¿No crees, lector, que decir vacante «sin cubrir» es una redundancia? Si un puesto, un destino está vacante es que no está cubierto, pues si estuviese cubierto no estaría vacante. ¡Vaya!, esto tiene un ligero aroma matemático, incluso más matemático sería el siguiente teorema: para ocupar un destino es condición necesaria que esté vacante, pero no suficiente, ya que la escasez de personal puede provocar que las vacantes no se cubran. Por desgracia, a los hechos me remito en no pocas unidades de nuestra Armada.

### **Y digo «digo» cuatro: el ISEMER, la CEVACO**

Dice «la» RAE —y no «el» RAE— que para establecer el género de una sigla se utilizará el del sustan-

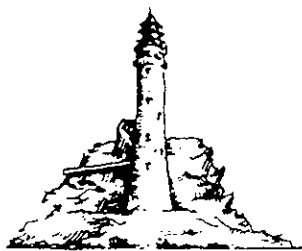
tivo que la constituye; por ejemplo, la ONU, las ONG, el TALGO. Por tanto, si respetamos esta regla, deberíamos decir «las» ISEMER porque las siglas proceden de Instalaciones del Segundo Escalón de Mantenimiento en Rota (aunque ya no se trate del segundo escalón de mantenimiento). Por tanto, no es correcto decir «tal equipo se está reparando en el ISEMER».

Cuarto y mitad de lo mismo le sucede a «la» CEVACO, puesto que si se trata del acrónimo de Centro de Valoración y Apoyo a la calificación para el Combate, deberíamos decir «el» CEVACO. Quizá esta degeneración sea una reminiscencia de su antecesora «la» OVAF pues, como Oficina de Valoración A Flote, la OVAF concuerda en femenino. Lo curioso es que CEVACO termina en «o», que suele ser la vocal que induce a pensar en masculino: barrendero, florero, toro, torero, etc.; ¿por qué pues el empeño tan extendido en decir «la» CEVACO?

### Para terminar

Hay más «digo digos», pero no quiero empalagar. Tal vez tendré la ocasión en nuevas colaboraciones en nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA. Sólo como anécdota, en cierta ocasión mi amigo el teniente coronel de Intendencia Francisco Segura Cañizares me comentó que la palabra *zulo* es vasca y no figura en el DRAE. Me sorprendió. Ambos corrimos hacia el nuevo diccionario y, en efecto, pudimos comprobar que la más cercana es *zullón*; leímos su significado y empezamos a desternillarnos... El lector intrigado puede buscarla y comprenderá por qué casi se nos descoyunta la mandíbula. Advertimos que también existe el femenino *zullona*, aunque ellas nunca lo reconocerán.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES





# Galería de capitanes generales de la Armada

## CAYETANO VALDÉS Y FLORES

XVII capitán general de la Armada  
prócer y regente del Reino  
caballero del Toisón de Oro  
Grandes Cruces de San Fernando y San Hermenegildo  
Cruz de Justicia y caballero de la Orden de San Juan

Nace en Sevilla en 1767. Sienta plaza de guardia marina en 1781. Se halla en el combate de Espartel (1782) a las órdenes de Luis de Córdova, y en Argel (1784) a las órdenes de Barceló. Participa en la expedición de Malaspina (1789-1794) y, en unión de Alcalá Galiano mandando las goletas *Sutil* y *Mejicana*, recorre el estrecho de Juan de Fuca. Ya de capitán de navío interviene en el combate de San Vicente de 1797 al mando del navío *Pelayo* —su brillante acción en este combate está recogida en un óleo de grandes dimensiones de Antonio Brugada (1800-1863), titulado *Combate de San Vicente*; el navío *Pelayo* acude en auxilio del navío *Santísima Trinidad* (14 de febrero de 1797) que se expone en el Museo Naval de Madrid— y en las acciones del bloqueo de Cádiz (1797-1799), a las órdenes de Mazarredo. En 1799 se traslada a Brest, donde pasa a mandar el navío *Neptuno*, insignia de Gravina, de una escuadra hispano-francesa que debía de escoltar a la expedición destinada a sofocar la rebelión de Santo Domingo. Con retención del mando de su navío y como mayor general de la escuadra, participa en el desembarco de la expedición, toma de Guarico y puerto Delfín entre 1801 y 1802, que se restituye a Cádiz, y al mando del mismo navío toma parte en el combate de Trafalgar (21 de octubre de 1805), donde es gravemente herido, ascendiendo a jefe de escuadra en el mismo año. Durante la guerra de la Independencia, al mando





Dibujado por C. Múgica. Litografía de J. J. Martínez. Madrid.

de una división de tierra, interviene en la batalla de Espinosa de los Monteros. En 1809 asciende a teniente general y es nombrado capitán general de Cádiz. Por no aceptar el Absolutismo es depuesto y encarcelado, hasta 1820. Diputado (1822-1823). Cuando la invasión del ejército del duque de Angulema, formó parte de la Regencia nombrada por el traslado de Fernando VII a Cádiz. Durante el sitio de Cádiz manda las fuerzas de mar y tierra, y cuando salió el Rey para El Puerto de Santa María en octubre de 1823 emigró a Gibraltar por estar mandado que se le decapitase. Allí permanece hasta 1833 en que Isabel II le repone en su cargo y le nombra capitán general de la Armada. Muere en San Fernando en 1835. La calle Almirante Valdés le recuerda en su ciudad natal. Sus

restos descansan en el Panteón de Marinos Ilustres.

Peritísimo hidrógrafo, hermanó con sobresaliente rareza la ciencia de la carrera con su parte militar y marinera. Su ardor en el combate y su genio militar le llevaron al empleo de capitán de navío cuando sólo contaba veintiséis años. Hizo célebres dos navíos, el *Pelayo* y el *Neptuno*.

Busto de frente, la cabeza girada a su izquierda. Viste uniforme Pequeño de general de la Armada (Real Orden de 9 de julio de 1802), Bandas y Placas de las Grandes Cruces de las Reales y Militares Órdenes de San Fernando y de San Hermenegildo, Venera de la Soberana Orden Militar de San Juan de Jerusalén. Las manos enguantadas; la derecha sostiene el bastón de mando y la izquierda porta el sable.

El autor recoge al retratado en un gesto de contemplación, reflejando en una mirada distante el desfile de su azarosa vida.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operaciones CHARLIE-SIERRA.**—La Fuerza de Infantería de Marina, de entidad S/G Táctico, «Soldado Lois» (FIMAR XVIII) relevó el pasado 26 de mayo a la «Rama y Cancela» (FIMAR XVII). La FIMAR XVIII, al igual que su predecesora, está ubicada en Trebinje e integrada en la agrupación española SPAGT XVIII, que relevó a la SPAGT XVII el 26 de mayo.

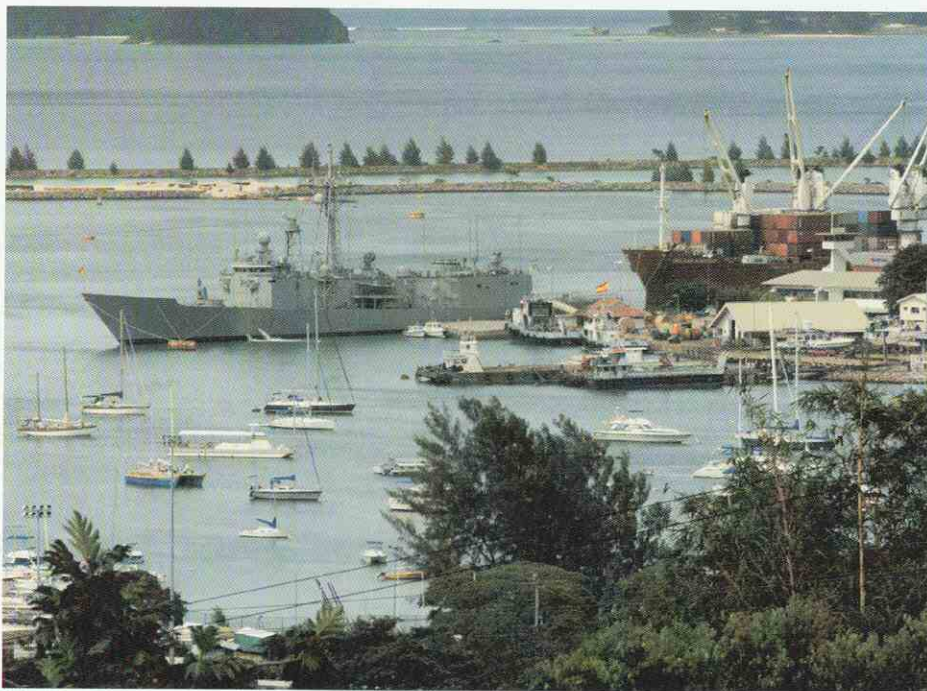
La FIMAR XVIII desembarcó del *Hernán Cortés* en Ploce (Croacia) el día 26 de mayo. El buque había salido de Rota el 21 de mayo y regresó a dicho puerto el 7 de junio con la FIMAR XVII y material del Ejército de Tierra a bordo y después de una escala en Tesalónica (Grecia).

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR (26 octubre-finalización).**—La TF ENDEAVOUR (SNFL), compuesta por los destructores *Luetjens* (GE) y *Nearchos* (GR); las fragatas *Granatiere* (IT), *Norfolk* (UK), *Vasco de Gama* (PO), *Olfer Fischer* (DA), *Narvik* (NO), *Samuel B. Roberts* (US), *Ege* (TU), *Bandirma* (TU) y *Canarias* (SP); el

patrullero *Vlachavas* (GR), el AOR *Amsterdam* (NL), y el submarino *Uthaug* (NO), se encuentra en aguas del Mediterráneo oriental en apoyo de la operación LIBERTAD DURADERA. Se les ha asignado a los buques áreas de patrullas y puertos de descanso en los que se irán relevando. La *Canarias* ha ido alternando sus periodos de patrulla con estancias en Aksaz (Turquía), del 3 al 7 de mayo, y Souda (Grecia), del 31 de mayo al 10 de junio.

**Operación LIBERTAD DURADERA.**—El buque de apoyo de combate *Patiño* (con una unidad de la UOE a bordo) y las fragatas *Numancia* y *Santa María* (con sendos pelotones del TEAR a bordo) han continuado operando en el cuerno de África (HOA) y norte del mar Arábigo (NAS) para mostrar la solidaridad nacional con los Estados Unidos en la lucha contra el terrorismo. Las fragatas, incorporadas a la TF 150, y el *Patiño*, a la TF 53, han realizado sus patrullas en las zonas asignadas y escalas en Djibouti y Port Victoria (islas Seychelles).

Por su parte, la fragata *Victoria* y el petrolero *Marqués de la Ensenada* (con sendos pelotones del TEAR a bordo) salieron de Rota el 24 de mayo para dirigirse a la zona



La fragata *Victoria* atracada en Puerto Victoria (islas Seychelles).

de operaciones y relevar a la *Numancia* y al *Patiño*. Una vez efectuado el relevo el 6 de junio en Djibouti, dichos buques iniciaron tránsito por el mar Rojo, cruzaron el canal de Suez el día 10 y atracarán en sus respectivas bases, la *Numancia* en Rota el día 17 de junio y el *Patiño* en Ferrol el 18 de junio, mientras que la fragata *Victoria* realizará periodo de patrulla en la zona GOA del 7 al 23 de junio y el *Marqués de la Ensenada* en zona GOA/GOO del 7 al 17 de junio.

#### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORMED.**—La agrupación, compuesta por el destructor *Moelders* (GE) y las fragatas *Limnos* (GR), *Taylor* (US), *Gokceada* (TU), *Sheffield* (UK), *Artiglieri* (IT) y *Andalucía* (SP), después de una escala en Barcelona, salió de dicho puerto el 9 de mayo, atracando en Argel del 12 al 15. Poste-

riormente hizo escala en Cartagena del 24 al 28 de mayo, de donde salió para participar en el ejercicio DYNAMIC MIX, a lo que siguió una escala en Rota del 7 al 10 de junio.

**MCMFORSOUTH.**—La agrupación está compuesta por el buque de mando *Diana* (SP) (CTG) y los cazaminas *Kichli* (GR), *Lobelia* (BE), *Milazzo* (IT), *Edincik* (TU), *Grimby* (UK), *Segura* (SP) y *S. Rosenberg* (GE). El día 3 de mayo se efectuó en Cartagena el relevo de mando de la agrupación. En un acto presidido por el ministro de Defensa español, Federico Trillo, el comandante de las Fuerzas Navales Aliadas del Sur de Europa, vicealmirante italiano Luigi Lillo, dio posesión del mando de la MCMFORSOUTH al capitán de navío español Fernando Lista, en relevo del capitán de navío Senol, de la Marina turca (ver nuestra sección *Gaceta* de este número de la REVISTA). El 8 de mayo salió la agrupación hacia Casablanca



Cubierta de vuelo del *Castilla*. (Foto: J. A. Tortosa Delfa).

(Marruecos), donde realizó una escala del 11 al 14, a la que siguió otra en Málaga del 17 al 25, y después de participar en el ejercicio DAMSEL FAIR/ DYNAMIC MIX realizará una escala en Catania (Italia) del 12 al 15 de junio

### Ejercicios

**Ejercicio DINAMIC MIX/DAMSEL FAIR (27 de mayo-7 de junio).**—Ejercicio OTAN, de tipo LIVEX con un componente CPX (Command Post Exercise), programado y dirigido por CINCSOUTH/COMNAV-SOUTH, que se desarrolla en aguas del golfo de Cádiz, estrecho de Gibraltar y Mediterráneo occidental, coordinado con el ejercicio DAMSEL FAIR de guerra de minas. Tuvo como objetivo mejorar las capacidades de las fuerzas permanentes asignadas a la Región Sur de la OTAN para implementar la estrategia de la Alianza, conducir y sostener operaciones y manejar varias crisis simultáneas. Participaron unidades navales, anfibas, aéreas,

terrestres y de operaciones especiales de Italia, Grecia, Turquía, Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, España y Canadá, así como las agrupaciones de STANAVFORMED y MCMFORSOUTH. Por parte de la Armada participaron el portaaviones *Príncipe de Asturias* y los submarinos *Marsopa* y *Siroco*, un equipo de la UOE, el cazaminas *Tambre* (que por avería, el día 30, se dirigió al puerto de Cartagena) y los dragaminas *Ebro*, *Genil* y *Odiel* y la UBMCM. Colaboraron los buques oceanográficos *Malaspina* y *Antares* y los patrulleros *Laya* y *Acevedo* (28 de mayo-7 de junio) y *Mar Caribe* (4-5 de junio).

**MOST (6-17 de mayo).**—El cazaminas *Sella* efectuó adiestramiento en el MOST (MCMV Operational Sea Training) en Ostende, para incrementar el adiestramiento general y específico MCM, así como para continuar evaluación de los cazaminas clase *Segura* y conocer nuevos métodos y doctrinas. Una vez finalizado el adiestramiento, inició tránsito de regreso, realizando una

escala logística en Ferrol; posteriormente entró en Marín el día 22 para colaborar con la Escuela Naval Militar hasta el día 23. El día 26 de mayo atracó en su base de Cartagena.

**EOLO-02 (9-23 de mayo).**—Participaron unidades de la Armada en la fase LIVEX de dicho ejercicio, que se desarrolló en aguas de Cerdeña (Italia), y MEDOC entre los días 13-18 de mayo. También participaron en esta fase las fuerzas de EUROMARFOR.

Las unidades participantes en este ejercicio fueron: *Castilla*, *Pizarro*, *Cazadora*, BDE-I, UEBC y *Naval*. Los buques efectuaron escala en Cagliari el día 12 para asistir al PSC, así como desembarco de personal y material del Ejército de Tierra.

Entre los días 13 al 18, la *Castilla* y la *Pizarro* cumplieron la Exoporder JFMCC EOLO-02 y la *Cazadora* las instrucciones particulares del bando OPFOR.

El día 18 los buques entraron en Cagliari para asistir al *Hot Wash up* y el día 20 salieron hacia sus respectivas bases.

### Comisiones y colaboraciones

**Crucero de instrucción de alumnos de la Escuela Naval Militar (8 de junio-2 de julio).**—El buque de desembarco *Pizarro*, las corbetas *Infanta Cristina*, *Infanta Elena*, *Vencedora* y *Cazadora* y el submarino *Mistral* efectuarán un crucero de instrucción para prácticas de fin de curso de alumnos de la Escuela Naval.

Durante el crucero, el *Pizarro* y las corbetas harán las siguientes escalas: Melilla (11-13 de junio), Valencia (14-16 de junio), Cartagena (18-20 de junio), Barcelona (22-24 de junio), Tolón (27-30 de junio), Cádiz (5-7 de julio) y Marín (9 de julio). Al finalizar el crucero, el *Pizarro* entrará en Rota el día 11 de julio y las corbetas en Cartagena el día 12 de julio.

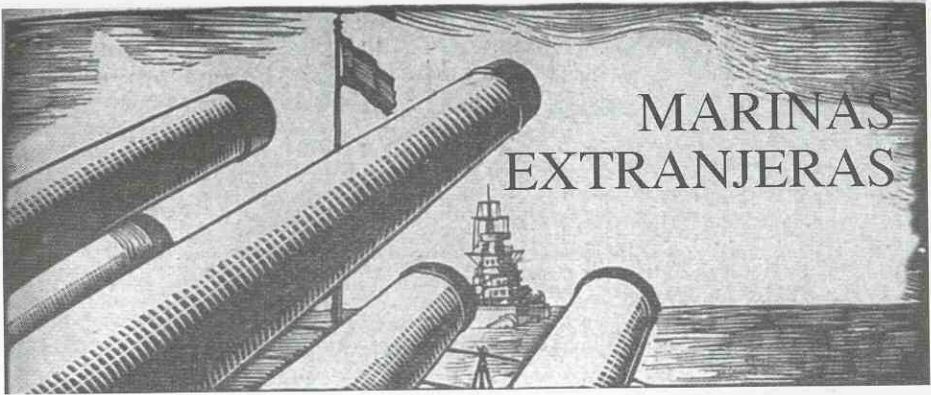
Por su parte, el submarino *Mistral* realizará las siguientes escalas: Melilla (11-13 de junio), Cartagena (14-17 de junio) y Barcelona (22-24 de junio).

**«Operación Bonito» (5 de junio-30 de septiembre).**—Como todos los años por estas



Submarino *Mistral*. (Foto: ORP, Armada).

fechas, se ha iniciado la costera del bonito, en la que participan aproximadamente 650 pesqueros españoles de las modalidades de «cecea» y «tanqueros» (cebo vivo), que se desplazan siguiendo los movimientos migratorios de los bancos de peces desde las proximidades de las islas Azores hasta el Cantábrico y golfo de Vizcaya. Durante la campaña coinciden en la misma zona pesqueros de diversos países, que faenan con artes diversas, existiendo el peligro de que puedan producirse incidentes entre las distintas flotas. Para prevenir estos incidentes la Armada, en colaboración con la Secretaría General de Pesca, organiza una campaña denominada «Operación Bonito», en la que patrulleros de la Zona Marítima del Cantábrico salen a la mar, embarcando a inspectores de pesca de la SEGEPESCA y de la Comunidad Europea, con la misión de efectuar vigilancia, inspección y apoyo a la flota pesquera española que faena tanto en la Zona Económica Exclusiva como en aguas internacionales.



## Brunei

**Pruebas de mar de una corbeta.**—La primera corbeta lanzamisiles construida en el Reino Unido para el sultanato de Brunei ha comenzado sus pruebas de mar. Se trata de la *Nakhoda Ragam*, botada el 13 de enero del pasado año, y que deberá entrar en servicio en diciembre de este mismo año. El segundo buque de la serie, *Bendahara Sakam*, botado en noviembre pasado, deberá entrar en servicio en el verano de 2003, y el tercero y último, *Jerembak*, en diciembre del próximo año. Estas tres corbetas, de 1.500 t, 2.000 t a plena carga, las más importantes de la Marina de Brunei, disponen de un armamento impresionante para su desplazamiento, ya que comprende dos lanzadores cuádruples para misiles MM-40 Exocet Block II, un sistema de lanzamiento vertical para misiles superficie-aire de corto alcance Seawolf GWS-26, un montaje de 76 mm Oto-Breda, y dos cañones de 30 mm DS-30B, además de dos lanzadores triples de torpedos y un helicóptero embarcado.

## Estados Unidos

**El destructor USS Cole vuelve al servicio activo.**—Después de 14 meses de intensos trabajos, el destructor USS *Cole* (DDG-67) se incorporó a la flota del Atlántico en abril. El *Cole*, un destructor de la clase *Arleigh Burke*, abandonó los astilleros de Pascagoula, Misi-



sipí, rumbo a su base en Norfolk, el pasado 19 de abril. El destructor había entrado en Pascagoula para ser reparado el 13 de diciembre de 2000, después de sufrir un ataque terrorista en el puerto de Adén, Yemen, dos meses antes y que le supuso la pérdida de 17 hombres de su dotación y 39 heridos.

Los trabajos de reparación costaron unos 300 millones de euros, e incluyeron el retirar unas 550 toneladas de planchas de acero, sustituyendo dos módulos de propulsión de 27 t, instalar una nueva popa con un *flap* que aumentará la velocidad del buque y disminuirá el consumo de combustible, cambiándose asimismo tres turbinas de gas y toda la cocina. La reparación finalizó el 13 de abril, realizando a continuación las pruebas de mar en el golfo de México, en su primera salida a la mar desde octubre de 2000.

**Accidente mortal en una exhibición aérea.**—El capitán de fragata Michael Norman, piloto de la Marina de Estados Unidos, y el capitán de Infantería de Marina Andrew Muhs, controlador interceptador radar, murieron el pasado 20 de abril cuando su avión, un QF-4 *Phantom II*, se estrelló contra el suelo al participar en una exhibición aérea en Point Mugu.

Las víctimas eran miembros de la escuadrilla de pruebas de armas de Point Mugu. El avión se precipitó contra una carretera que bordeaba la base naval, mientras realizaba con otros tres aviones de la escuadrilla acrobacias aéreas. Afortunadamente no se registraron víctimas entre el público que asistía a la exhibición aérea. La Marina norteamericana ha abierto una investigación para conocer las causas que provocaron el fatal accidente.

**Primera comisión del submarino Seawolf (SSN-21).**—El comandante del submarino más avanzado del mundo, el capitán de fragata Butch Howard, comandante del *Seawolf* (SSN-21), dio una conferencia en la sede de Washington de la Liga Naval norteamericana, ubicada en Fort Myer, el pasado 17 de abril. Howard, un licenciado por la universidad de Auburn, con 20 años de experiencia en la Marina estadounidense, acababa de finalizar la primera comisión de seis meses de este novísimo submarino nuclear de ataque, comisión que inició en junio de 2001, para finalizar en la base de submarinos de New London en diciembre pasado, después de recorrer 33.200 millas en inmersión. Diseñado para ser el submarino más silencioso del mundo, según su comandante hace menos ruido navegando a altas velocidades que un submarino clase *Los Ángeles* amarrado al muelle. Su carga de torpedos A/S MK-48 ADCAP, sus misiles antibuque Sub Harpoon y de crucero Tomahawk, con capacidad de ataque a tierra, le hacen un arma temible e indetectable en la mar. Su conducción, siempre según su comandante, es como la de un Ferrari, dada su gran velocidad y capacidad de aceleración.

El ataque terrorista del 11 de septiembre hizo que COMSUBLANT enviase al submarino desde las aguas del Atlántico Norte,

donde se encontraba patrullando, hasta el Mediterráneo en menos de 48 horas para unirse al grupo de combate de portaaviones USS *Roosevelt* (CVN-71). Durante los preparativos de la operación ENDURING FREEDOM, el *Seawolf* participó en los ejercicios de la OTAN DESTINED GLORY, donde tuvo un enfrentamiento con un submarino español, al que pudo acercarse sin ser detectado, teniendo que transmitir con su sonar para avisar a su oponente que se encontraba cerca de él.

Posteriormente se abarló al buque nodriza de submarinos *Emory S. Land* (AS-39), ubicado en La Maddalena, donde cambió sus torpedos MK-48 por misiles de crucero, para apoyar la guerra contra el terrorismo. Howard finalizó su conferencia haciendo alusión a las poquísimas averías que tuvo durante los seis meses de su comisión, a pesar de la bisoñez de su dotación, ya que 11 de sus 14 oficiales y el 65 por 100 de la marinería eran de nuevo embarque.

**Rumsfeld confirma el cansancio de la tropa en Afganistán.**—La larga duración de las operaciones y del despliegue militar en Afganistán preocupa al Pentágono, según un documento hecho público por el secretario de Defensa, Donald Rumsfeld, que expresaba la necesidad de reducir ampliamente los compromisos actuales.

El Departamento de Defensa norteamericano se niega a pagar de su presupuesto a los 83.000 reservistas y efectivos de la Guardia Nacional movilizados para esta contienda. La Casa Blanca inicialmente había financiado con 3.800 millones de euros el despliegue inicial, 2.000 menos que su costo real. Los comentarios de Rumsfeld coinciden con un llamativo aumento de las operaciones militares contra la guerrilla que subsiste en las montañas de Afganistán, donde 7.000 soldados e infantes de marina norteamericanos están realizando un peinado en la región de Darpa Khel, a 30 kilómetros de la frontera afgana. El Pentágono decidió enviar estos efectivos ante la incapacidad de las fuerzas regulares afganas para detener a los talibanes supervivientes de los ataques previos, así como a los terroristas de Al-Qaeda refugiados en las cuevas de esta zona.

## Francia

**Toma de un C-2 Greyhound de Estados Unidos en el Charles de Gaulle.**—Por primera vez en la corta historia del portaaviones nuclear *Charles de Gaulle*, un avión extranjero ha tomado en su cubierta de vuelo. El avión en cuestión era un C-2 *Greyhound*, que a las 1517 horas del miércoles 10 de abril tomaba en el portaaviones francés para 15 minutos más tarde ser catapultado para ir a tomar en el portaaviones norteamericano USS *John C. Stennis*, al encontrarse ambos buques navegando por el Índico dentro del contexto de la operación ENDURING FREEDOM. El C-2 *Greyhound* es una de las dos variantes que existen del C-2; la otra es la del *Hawkeye* de guerra electrónica. El *Greyhound* está dedicado al transporte de personal o de carga, pudiendo llevar un máximo de 20 personas o su equivalente en peso.

Este aterrizaje de un avión norteamericano en un portaaviones francés, o *cross deck*, ha servido para validar la interoperabilidad de los sistemas y equipos en el contexto de las

operaciones que se están llevando a cabo en el Índico por buques y aeronaves de una veintena de naciones.

**Puesta de quilla de la primera fragata clase Horizon.**—El pasado 8 de abril, el director del servicio de programas navales de la Dirección General de Armamentos, Pierre Lamoulen, presidía al acto de la puesta de quilla de la primera fragata antiaérea de la clase *Horizon*, la *Forbin*, en presencia de su homónimo italiano, el almirante Ennio Piantini. Este hito marcaba el inicio del programa franco-italiano para la construcción de una fragata especializada en guerra antiaérea. La *Forbin* está previsto entre en servicio en la Marina francesa a finales del año 2006.

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

**Reparación de las fragatas francesas de la clase F-70 ASM.**—Todas las fragatas de la clase F-70 ASM, de la Marina francesa, necesitarán entrar en dique durante un periodo de



La fragata *La Motte-Picquet* (de la clase F-70 ASM) atracada en el arsenal de Tolón, con la *Jean Bart* (de la clase F-70 AA) abarloada. (Foto: L. Díaz-Bedia).



alrededor de cinco meses para la reparación de fisuras en sus estructuras. Las fisuras han aparecido en la unión entre la primera cubierta y la superestructura, producidas por la fatiga del metal debida a los movimientos de torsión y de flexión que sufren los buques durante la navegación. Las obras serán efectuadas en los arsenales de Brest y de Tolón. Cuatro de los buques entrarán en dique durante el presente año, mientras que los tres restantes lo harán en 2003.

L. D.-B.

**Entra en gran carena el submarino balístico Le Triomphant.**—La dotación *azul* del submarino balístico nuclear SNLE *Le Triomphant*, arrió por última vez, la bandera del buque el 8 de abril antes de entregarlo por un largo periodo de tiempo a los astilleros de la DCN en Cherburgo, para proceder a realizar su primera gran carena, después de cinco años de intenso servicio en los que realizó un total de doce patrullas operacionales, contribuyendo así a una disuasión creíble de la potencia nuclear francesa, disuasión que incluye la protección de los intereses vitales de Francia, la seguridad de su población y la independencia de sus decisiones en política internacional.

Esta gran carena representa un hito al ser la primera de un submarino balístico bajo la dirección de la DCN, que contará con el apoyo de un equipo especializado en el mantenimiento de submarinos nucleares de la Marina francesa.

**Baja del buque experimental Île d'Oleron.**—El 22 de marzo pasado, el buque de ensayos y de experimentación *Île d'Oleron*, al mando del capitán de fragata Yves Marie Bellec, realizó su última salida a la mar. En esta ocasión sus antiguos comandantes se encontraban de nuevo a bordo de este buque, cuya historia es particularmente rica y original. Construido en 1939, el *Île d'Oleron* era el buque de guerra más antiguo de la Marina francesa en servicio activo, si descontamos los buques escuela.

Construido en Alemania por los astilleros de Wesser, en Bremen, en 1939, llevó los nombres de *Manchen* y *Mür*, antes de ser adquirido por Francia en 1945 como presa

de guerra y en compensación a los daños sufridos durante el conflicto mundial por su Marina. Convertido en buque de experimentación para el lanzamiento de misiles en 1957-58 por los astilleros de Provenza y el Arsenal de Tolón, entró de nuevo en servicio en 1959. A lo largo de su extensa vida ha servido de plataforma de lanzamiento de misiles Masurca, Crotale, Otomat, MM-40 Exocet, Sadral, etc. En 1995-96 fue modificado por última vez para las pruebas del VLS Aster a proa, montándosele una antena del radar multifunción Arabel en el palo de popa. Desplazaba 6.500 t a plena carga y contaba con una dotación de 195 personas, 12 de ellas oficiales.

## Grecia

**Nuevo petrolero.**—El buque de aprovisionamiento *Promitchefs* fue botado el pasado mes de febrero en los astilleros de Elefsis. Su entrada en servicio está prevista para el año 2004. La Marina helena dispondrá así de un buque que le permitirá operar largos periodos en la mar, ya que actualmente sólo dispone de dos pequeños petroleros de procedencia norteamericana del tipo *Patapsco*, inadecuados para el aprovisionamiento por el costado y con demasiados años en sus cuadernas, ya que los *Arethuse* y *Ariadna* datan de 1944-45, por lo que la Marina griega se vio obligada a transformar en petroleros en los años 2000 a 2001 dos buques de aprovisionamiento alemanes del tipo *Glücksburg*, los *Axios* y *Aliakmon*, adquiridos entre 1991 y 1994 para compensar este vacío. El *Promitchefs* es una variación del diseño del *Etna* italiano, ya que ha sido construido con la asistencia técnica de ingenieros de los astilleros de Fincantieri. El nuevo buque de aprovisionamiento podrá embarcar 4.700 t de gasóleo, 1.200 de JP5 y 160 de agua dulce.

J. M.ª T. R.

## Italia

**Programa para la construcción de una serie de 10 fragatas.**—El parlamento italiano ha dado luz verde a un programa para la

construcción de una nueva serie de diez fragatas para la Marina de dicha nación, que reemplazarán a las fragatas de las clases *Lupo* y *Maestrале*. El día 9 de abril la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados aprobó dicho programa, valorado en 5.681 millones de euros. Aunque el Ministerio de Defensa italiano todavía no ha firmado un contrato en firme, se sabe ya que las principales compañías que tomarán parte en el programa son Ficantieri y AMS. En el proyecto de estos buques se aprovecharán los trabajos de investigación y desarrollo realizados en el programa de las fragatas *Horizon*.

La puesta de quilla de la primera unidad está prevista para el año 2004 y su entrega a la Marina italiana para 2008. Las siguientes unidades entrarán en servicio a un ritmo de una anual a partir de 2009. Con un desplazamiento de 5.000 t y una eslora de 135 m, estos buques tendrán un tamaño considerablemente superior a las de la clase *Maestrале*, aunque su dotación, de alrededor de 130 hombres, será inferior a la de éstas. Seis de las fragatas responderán a una concepción multipropósito, mientras que las otras cuatro estarán dedicadas principalmente a la guerra antisubmarina.

L. D.-B.

## Japón

**Botadura del tercer portahelicóptero de asalto.**—Los astilleros Mitsui de Tamano han procedido a la botadura del *Kumtsaki*, tercer portahelicóptero de asalto de la Marina japonesa. Los dos primeros buques de la serie, los *Osumi* y *Shimotika*, entraron en servicio en marzo de 1998 y marzo de 2002, respectivamente. Estos portahelicópteros de 178 m de eslora desplazan 11.600 t a plena carga y son los buques mayores de la fuerza de autodefensa marítima japonesa, y se han construido para reemplazar a tres LSTs, las *Miura* y *Ojiva*, dadas de baja en los años 2000 y 2001, así como a la *Satsuma*, que causó baja en marzo de este año.

La denominación oficial de los nuevos buques es la de buques de desembarco de carros, aunque se trata de verdaderos portahc-

licópteros, con una cubierta de vuelo corrida e isla a estribor, con un tamaño intermedio entre los *San Giorgio* italianos y los futuros *Mistral* y *Tonnerre* franceses.

## Polonia

**Compra de cuatro submarinos noruegos.**—El gobierno polaco ha anunciado la compra de cuatro submarinos de la clase *Kobben* de la Marina noruega, los *Skolpen*, *Stord*, *Svenner* y *Kunna*, que están a punto de ser retirados del servicio, así como una quinta unidad dada de baja anteriormente para canibalizarla en provecho de las otras cuatro. Los submarinos serán entregados dos a finales de este año, uno el año próximo y el último en 2004. Estos cuatro submarinos reemplazarán a los dos de la clase *Foxtrop*, los *Wilk* y *Dzik*, que hasta ahora tenía en activo la Marina polaca, y que había comprado en 1987 a la URSS. Esta adquisición permitirá asegurar la continuidad de la fuerza submarina polaca hasta la construcción de una nueva clase de submarinos a finales de esta década, probablemente la clase *Viking* de manufactura escandinava, construida por un consorcio formado por técnicos y astilleros de Suecia, Noruega y Dinamarca.

## Reino Unido

**Construcción de tres nuevos destructores.**—El Ministerio de Defensa británico encargó oficialmente tres nuevos destructores lanzamisiles del Tipo 45 a la firma BAE el pasado mes de febrero. Los buques son los números 4, 5 y 6 de de la serie de 12 destructores de este tipo, que deberán ser construidos para reemplazar a los destructores lanzamisiles del Tipo 42. Los nuevos destructores han sido bautizados con los nombres de *Dragon*, *Defense* y *Duncan*, que se sumarán a los *Daring*, *Dauntless* y *Diamond*, encargados en diciembre del año 2000. Los doce destructores del Tipo 45 serán construidos por los astilleros navales que posee BAE en Scotstoun y Barrow-in-Furnes, pero la firma de la competencia, Vosper Thornycroft de Southampton, tendrá la concesión de la fabricación de una



Destructor *Tipo 45*. (Ilustración: BAE Systems).

parte de las superestructuras y el ensamblaje de estas unidades. El *Tipo 45* responde a un diseño puramente sajón, realizado al retirarse la Marina británica del programa franco-italiano *Horizon* en abril del año 1999, aunque manteniendo su participación en el programa PAAMS de un sistema de combate que equipará a los buques de defensa aérea de tres marinas europeas.

**Royal marines llevan a cabo una ofensiva en Afganistán.**—Cientos de infantes de Marina británicos llevaron a cabo en las montañas de Afganistán, la mayor ofensiva desde la guerra de las Malvinas en 1982, según comunicó el 16 de abril un portavoz del Ministerio de Defensa.

Los infantes de Marina pertenecían al Commando 45, y llevaban varios días combatiendo en las montañas del sureste de Afganistán, donde todavía quedaban reductos de talibanes y de la organización terrorista Al-Qaeda.

Los *royal marines*, especializados en el combate de montaña, trabajaron en una

operación combinada con unidades de operaciones especiales de los Estados Unidos, en condiciones climatológicas muy duras, al combatir en cotas de 3.000 metros.

## Rusia

**Cooperación franco-rusa.**—Una delegación rusa, acompañada por el agregado de defensa en París, coronel Alexander Belikh, visitó el centro de salvamento individual para submarinistas, CESI, ubicado en la base de submarinos de Île Longue, frente a Brest, dentro del programa de cooperación en el ámbito del salvamento de submarinos. Esta primera visita tenía como propósito preparar las jornadas de trabajo para otra delegación más numerosa de oficiales de submarinos rusos, así como el envío a San Petersburgo de una delegación francesa para intercambiar experiencias en este campo.

J. M.ª T. R.



### La jurisdicción del Tribunal Internacional del Mar tendrá vigencia en España

El Consejo de Ministros ha acordado recientemente la admisión de la jurisdicción del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, que ahora deberá ser ratificada por el Parlamento, y que es una de las disposiciones de la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar, fruto de los trabajos de la tercera conferencia de Naciones Unidas convocada para solucionar por medios pacíficos los conflictos marítimos que se planteen entre los países firmantes.

En las disposiciones de la convención se creaba el Tribunal Internacional para el Derecho del Mar como órgano jurisdiccional encargado de dicho contenido. Sin embargo, se establecía en la propia convención que los Estados pueden elegir mediante una declaración uno o varios de los siguientes tribunales: el propio Tribunal Internacional, la Corte Internacional de Justicia, un tribunal arbitral general o un tribunal arbitral especial.

El objetivo de este acuerdo es sustituir la declaración efectuada por España en el momento de la ratificación del convenio por lo (15 de enero de 1977) del elegir a la corte internacional de justicia como medio para la solución de controversias relativas a la interpretación o aplicación de dicho convenio, en el que, además de aceptar la jurisdicción del citado tribunal, se elige también al Tribunal Internacional del Derecho del Mar, como foro competente para juzgar las controversias que

podieran originarse de la aplicación de la convención.

Para evitar que una demanda contra España por la delimitación de espacios marítimos pueda ser automáticamente juzgada por cualquiera de los dos tribunales sin la conformidad española, habrá de formularse otra declaración por la que, de acuerdo con la propia convención, se excluyan las controversias sobre delimitación. Una declaración de este tipo ha sido ya formulada por tres Estados: Francia, España y Portugal, con lo cual España ha firmado Convenio de delimitación.

### Naviceuta, nueva naviera en el Estrecho

La naviera Naviceuta, propiedad del Grupo Boluda, ha obtenido autorización administrativa para comenzar a operar entre Algeciras y Ceuta. Naviceuta opera con *Luz B*, un ro-ro con capacidad para transportar 600 metros lineales de carga rodada.

La idea que este buque realice dos rotaciones diarias y en un plazo de tiempo relativamente bajo, pueda ostentar una cuota del 20 por 100 en esta línea, constituye unas de las razones para el optimismo ante la posibilidad de ofrecer precios muy competitivos, así como la especialización en nichos de mercado, como las mercancías peligrosas o el trasbordo de plataformas. En esta línea operan actualmente Trasmediterránea Buque-bus y Euroferry.

### Pinillos crea una línea regular entre Canarias y Lisboa

Naviera Pinillos ha puesto en funcionamiento una línea marítima regular entre Canarias y Lisboa, que complementa a la existente con los puertos del norte peninsular, realizando escala en el puerto de Leixsoes.

El servicio es quincenal y, a medida que se implante la línea, pasará a ser semanal, teniendo como puerto base Las Palmas de Gran Canaria.

La línea ha comenzado a operar con el buque *Douna*, de 100 metros de eslora y 15,7 de manga, con capacidad para transportar 305 teus a una velocidad de 15 nudos. Con posterioridad se unirá el buque *Candelaria B*.

J. C. P.

### Creación de la provincia marítima de Lugo

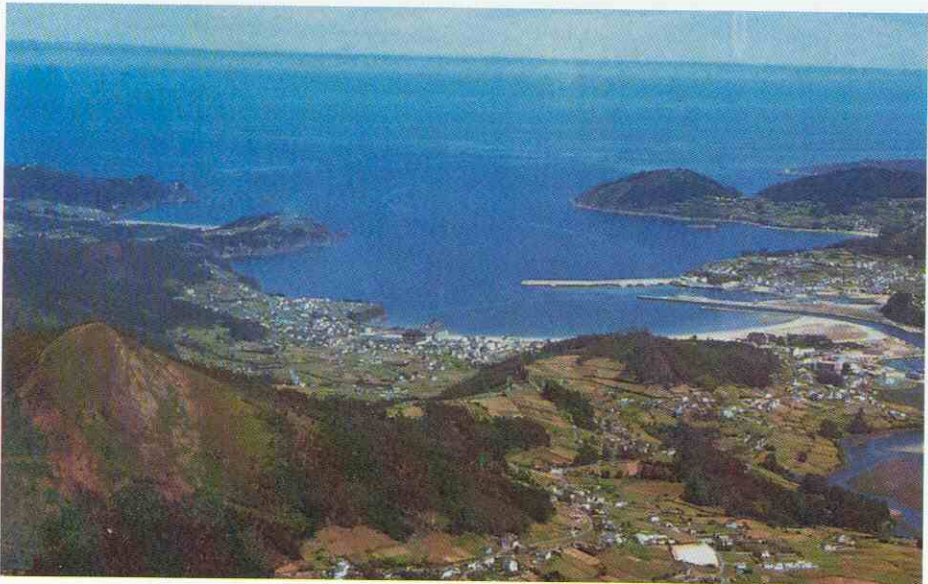
El R. D. 432/2002, de 10 de mayo, aprueba la creación de la provincia marítima de Lugo.

En su artículo único, el real decreto establece que la denominación de la provincia será LU, y sus límites comprenden el litoral de la provincia de Lugo. Se crean en ésta tres distritos marítimos: Ribadeo LU 1, Burela LU 2 y Vivero LU 3.

La creación de esta provincia marítima, sirve para satisfacer los deseos de la comunidad autónoma y de los ciudadanos de Lugo, que hasta ahora llevaban en sus embarcaciones la matrícula de Ferrol. Se ha tenido en cuenta la importancia de la tradición y la cultura marítima de Lugo, representada por una flota pesquera de más de 280 buques que dan empleo a más de 2.000 personas. Asimismo, se destaca el auge del tráfico marítimo con más de cinco millones de toneladas anuales, y la importancia de la industria naval de su litoral, representada por tres astilleros y seis varaderos.

La disposición transitoria del real decreto permite mantener los indicativos de matrícula de los buques existentes, hasta su baja, o darse de alta en los distritos marítimos de la nueva provincia para obtener una matrícula nueva.

A. P. P.



Ría de Vivero, Lugo.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### La SEPI apuesta por la integración en el sector naval

El presidente de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha apostado por la creación en el futuro de una empresa europea de construcción naval, similar a las constituidas en los sectores aeronáutico (EADS) y siderúrgico (Arcelor), recalcando que el sector necesita, antes de plantear la creación de una empresa naval europea, «actuaciones concertadas», acuerdos comerciales, accionariales o de cooperación.

Por otra parte, el plazo de presentación de ofertas no vinculantes para adquirir Trasmediterránea finalizó el 22 de abril. La SEPI ha confirmado que se han presentado diez compradores y, aunque oficialmente no ha revelado los nombres, se citan como posibles empresas marítimas como Armas, Aznar, Balearia, Vergé, Boluda Contenemar, Suar Díaz, Umafisa, así como otros importantes grupos empresariales españoles y extranjeros. Al parecer, la intención de la SEPI es terminar el proceso antes de fin de julio.

### La SEPI confirma el contrato de un ferry en Izar San Fernando

El presidente de la SEPI ha confirmado que el contrato que ha conseguido firmar

Izar para construir un ferry de acero en San Fernando cuenta con todos los beneplácitos.

El contrato con la naviera danesa Strandfaras Kip-Landsins se firmó el pasado abril en la factoría naval durante la visita de una delegación de las islas Feroes, y supondrá una ocupación de 500.000 horas de trabajo.

El buque tendrá 135 m de eslora, 22,70 m de manga, 13,60 m de puntal a la cubierta intemperie y 5,60 de calado de diseño. Su peso será de 2.100 t, la velocidad de servicio de 21 nudos, la propulsión de 13.440 kW y la autonomía se fija en 5.700 millas.

El ferry tendrá una capacidad para 966 pasajeros y 200 coches, con una tripulación de 24 personas y 34 camarotes de pasaje.

Además del pasaje y los coches, el ferry podrá cargar *trailers*, caravanas y mercancías peligrosas gracias a sus dos garajes.

El astillero empezará en breve a trabajar en el diseño, y el plazo de entrega se ha fijado en 30 meses.

### Freire negocia dos mercantes y un pesquero

En la actualidad, Construcciones Navales P. Freire tiene en sus pedidos tres arrastreros pelágicos para Holanda, un ganguil para FFC

## NOTICARIO

y otros tres arrastreros de 70 metros de eslora para armadores nacionales. Además, el astillero está diseñando un buque de 59 m para apoyar a la flota pesquera que faena en Namibia.

Aunque los contratos no han sido firmados aún, ya se estima que el valor de los tres nuevos buques, dos mercantes y un pesquero, rondará los 37 millones de euros.

### **Barreras bota el car carrier *Tenerife Car***

El astillero Hijos de J. Barreras realizó el paso abril la botadura del ro-ro car carrier *Tenerife Car*, construido para la naviera Navicar, participada mayoritariamente por Flotas Suardíaz. Este buque se destinará al tráfico internacional de automóviles.

El *Tenerife Car* tiene 133 m de eslora y 21,2 m de manga, está dotado con ocho cubiertas y puede transportar 1.400 coches en sus 6.150 metros lineales.

Dos de las cubiertas son móviles, lo que permite albergar al menos 43 *trailers*.

Esta moderna unidad cuenta con dos motores propulsores de una potencia total de 18 CV, lo que se traduce en una velocidad de servicio de 20 nudos.

J. C. P.

### **Actividades de los astilleros Barreras**

El astillero vigués Hijos de J. Barreras ha botado el día 14 de mayo el buque ro-ro *Neptune Dynamis* para la armadora griega Neptune Shipping Lines. El buque es gemelo del *Neptune Aegli*, construido para la misma naviera, y cuya entrega está prevista a finales del mes de mayo.

Sus características principales son: 158,5 m de eslora, 24,4 m de manga, 6 m de calado y propulsión diesel con dos motores Wärtsilä 8L46B, dos ejes con hélices de paso variable, dos hélices de maniobra a proa y velocidad máxima de 20 nudos.

Dispone de cinco cubiertas de carga y dos cubiertas móviles para carga de coches: su



Buque *Neptune Aegli*, gemelo del *Neptune Dynamis*. (Foto: A. Ortigueira Gil).

capacidad es de 1.500 automóviles u 87 *trailers* y 470 automóviles. El buque cuenta con un calculador de carga, para comprobar que la estiba está conforme con los límites de seguridad marcados por la estabilidad y la resistencia longitudinal.

Los dos buques han supuesto para Barreiras un contrato global de 108 millones de euros (17.970 millones de pesetas). Cada buque representa más de 850.000 horas de trabajo, de las que 600.000 están directamente relacionadas con el trabajo de astillero y el resto con otras instalaciones, como propulsión, aire acondicionado, habitabilidad, etcétera.

A. P. P.

### Izar entrega un nuevo ro-pax para la compañía Trasmediterránea

Desde hace tres años, la compañía Trasmediterránea inició un proceso de renovación de las líneas de Levante, que comenzó con el

catamarán *Milenium*, continuó con la incorporación de los ferries *Sorolla* y *Fortuny* y acaba ahora con la entrada en servicio del nuevo ro-pax *Murillo*, entregado por la factoría de Sevilla del astillero Izar, aumentando su prestigio en esta clase de buques. Es intención del astillero acrecentar su presencia en el mercado internacional de fast ferries y buques de pasaje, incluso con acuerdos con otros astilleros, sin duda un mercado con futuro pero sometido a un alto nivel de competencia. Las características principales del *Murillo* son: eslora, 180 m; manga, 24,3 m; calado, 6,5 m; desplazamiento, 6.900 t; capacidad, 142 camiones, 88 coches, 550 pasajeros; velocidad, 23,2 nudos.

A. O. G.



*Murillo* (Izar).



# PUERTOS

## Comienzan las obras del puerto Bahía de Algeciras

En su visita oficial a Andalucía, el Príncipe Don Felipe de Borbón presidió el acto de colocación de la primera piedra del muelle adosado al dique de abrigo y de la ampliación de Isla Verde Exterior, proyecto que sentará las bases del puerto bahía de Algeciras.

La Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras tiene programado invertir en este muelle adosado un total de 18,07 millones de euros.

Contará con 531 metros de longitud, 16,5 metros de calado y estará preparado para albergar a las futuras generaciones de grúas superpost *Panamax*; estas características permitirán, entre otras cosas, el atraque de grandes buques portacontenedores en esta parte del dique de abrigo del puerto de Algeciras.

Una vez puesta la primera piedra, el muelle adosado al dique de abrigo dispone de un plazo de ejecución de 18 meses, esperándose que la entrada en explotación de la primera fase de Isla Verde Exterior sea en el año 2005.

## Bilbao tendrá otro acceso ferroviario

El puerto de Bilbao contará con un nuevo acceso ferroviario, después de que la Secretaría de Estado de Infraestructura haya adjudicado la consultoría y la asistencia técnica para la realización del proyecto. En concreto, se trata del tramo comprendido entre la estación de Ortuella y la nueva terminal ferroviaria del puerto vizcaíno.

Esta actuación ha sido adjudicada a la Unión Temporal de Empresas, integrada por TRN Ingenierías y Planificación de Estructuras y Geocontrol. El importe de la adjudicación ha sido de 744.540 euros frente a los 931.600 euros, por los que salió a licitación según publica el Boletín Oficial del Estado.

## Bilbao renueva con Ibaizábal el servicio de remolque

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha renovado por otros 10 años la concesión del servicio de remolque con la firma Ibaizábal, compañía de remolcadores. Esta decisión fue tomada en el consejo de administración celebrado el pasado mes de abril. En la actualidad la flota de Ibaizábal se compone de 14 remolcadores y un aljibe autopropulsado para suministro de agua a los buques.

## Medidas para penalizar buques morosos en Las Palmas

La Autoridad Portuaria de Las Palmas ha llegado a un acuerdo en el que se han adoptado nuevas medidas para definir la cuantía que las distintas agencias consignatarias deben adoptar para penalizar a los morosos con recargas en sus pagos y, por el contrario, premiar a los buenos pagadores.

Los consignatarios que paguen a tiempo se beneficiarán de una serie de bonificaciones que les permitirán reducir las garantías, por lo que, según el presidente de la Asociación de Consignatarios de Las Palmas, «no sólo apoya las medidas tomadas por la Autoridad Portuaria, sino que propone la duplicación de las tarifas a los operadores reincidentes».

J. C. P.

## Convivencia puerto-ciudad

Los días 9 y 10 de mayo se ha celebrado en Vigo la reunión de la Comisión Portuaria de la Conferencia de Ciudades del Arco Atlántico.

A las jornadas han acudido representantes de Avilés, Gijón, Sevilla, La Rochelle, Nantes, Saint-Nazaire, Cork, y de la ciudad anfitriona, Vigo.

La comisión lleva un año trabajando en las relaciones entre los puertos y los núcleos

urbanos que los rodean, para mejorar la integración entre ambos espacios. El objetivo fundamental es resaltar la vocación portuaria de las ciudades atlánticas, potenciar sus puertos y conseguir que la población asuma su vocación portuaria.

En una encuesta previa, se reflejaron las características generales de cada ciudad, la capacidad de decisión de las autoridades locales sobre sus puertos, las tendencias de desplazamiento de algunas actividades portuarias hacia el interior (en los llamados puertos secos) o la ampliación de esas actividades, los posibles problemas de las redes de transporte intermodal, la importancia de los puertos en la economía particular de cada ciudad portuaria, etcétera.

Con estos datos iniciales, se está tratando de estudiar las posibles mejoras a lograr en cada entorno, y conseguir aprovechar las experiencias realizadas en algunas ciudades

para la mejora de la integración puerto-ciudad en el resto.

En este sentido, precisamente Vigo tiene en su punto de mira las instalaciones de la actual ETEA, que dejará de prestar sus servicios como Escuela de la Armada el próximo verano.

Paralelamente con estas jornadas, y dentro de una serie de conferencias en el museo de Arte Contemporáneo de Vigo, el día 8 de mayo el economista Joan Alemany, director de la revistas *Portus*, expuso sus experiencias en la reconversión de espacios de uso portuario a uso urbano. El día 9 el conferenciante francés Jacques Le Vagueresse explicó el proceso de integración en la ciudad francesa de Lorient de la base de submarinos existente en su puerto: hasta ahora, parte de los terrenos de la base se han recuperado con el museo dedicado a Eric Tabarly y con diversos espacios para uso deportivo.

A. P. P.



Perspectiva general del puerto de Gijón, extendido entre cabo Torres y el cerro de Santa Catalina.  
(Foto: Marina civil).



## MARINA DE PESCA

### **Asturias destinará siete millones de euros a la renovación de la flota**

El gobierno del Principado de Asturias ha autorizado un gasto plurianual de 7.608.765 euros para financiar medidas estructurales para la modernización de la flota pesquera y la puesta en marcha de medidas de diversificación del sector, dentro de los diversos ejes contemplados en el programa operativo de fondos e IFOP.

Las subvenciones se destinarán al fomento de la construcción de nuevos buques y a la modernización y reconversión de los existentes, al apoyo de la pesca costera artesanal, a la transformación y comercialización de los productos de la pesca y de acuicultura, a la puesta en marcha de medidas de carácter socioeconómico, a las paralizaciones definitivas de buques pesqueros y al fomento de la acuicultura. Todo un amplio programa estructural que contempla la renovación y modernización de la flota pesquera asturiana.

De esta manera el Principado de Asturias incrementará su capacidad de capturas, así como su posterior comercialización.

### **Petición de bandera única para toda la flota pesquera europea**

El Partido Popular de Galicia ha presentado una proposición no de ley en la que pide a la Xunta que reclame al Gobierno español que fomente acuerdos con los demás países comunitarios para impulsar la creación de una bandera única para toda la flota pesquera europea y que garantice la libertad de mercado y de acceso a los recursos, de forma que se construya un «verdadero» mercado único europeo para la pesca.

Por otra parte, los populares gallegos han solicitado de la citada Xunta la elaboración de un plan cuyo objetivo sea la creación de empleo «de calidad» en la pesca, de forma que se promueva la renovación generacional de las tripulaciones con la entrada de gente joven.

### **Cataluña endurece su política hacia la flota de otras regiones**

El año pasado se contabilizó la participación de 30 buques de otras regiones autóno-

mas españolas en la captura del pescado azul en aguas catalanas, pero este año la cifra se ha reducido a 21. Este descenso se debe al endurecimiento que los catalanes han practicado en su legislación, que obligará a los buques de otras comunidades a establecer un puerto base y arribar a éste a la misma hora que los buques locales, pretendiéndose con esta medida evitar que descarguen varias veces al día en distintos puertos.

La nueva normativa catalana también prevé incrementar el control de la potencia lumínica y el tamaño de las redes de cerco y, se han previsto multas de mayor cuantía, inmovilización de buques y confiscación de capturas para quienes incumplan la nueva legislación.

### **La flota de bajura vasca quiere ser representada por su Gobierno autonómico**

Las federaciones de cofradías de pesca de Guipúzcoa y Vizcaya, respaldadas por organizaciones de armadores conserveros y ayun-

tamientos, han realizado un manifiesto por el que se pide la presencia del Gobierno vasco en los organismos de decisión europeos y en los consejos de ministros de pesca de la UE. También se pide que sea el Gobierno autonómico el que gestione directamente los programas europeos de desarrollo de la pesca en Euskadi.

El manifiesto emplaza además al Gobierno central para que transfiera al Gobierno vasco todas las competencias en materia pesquera.

J. C. P.

### **Feria Mundial de Pesca 2003**

Los trabajos de preparación de la Exposición Mundial de Pesca, que se celebrará en Vigo en septiembre de 2003, se están desarrollando con normalidad.

El pabellón de la exposición estará en el recinto ferial de Cotogrande, que se prevé esté ampliado para esa fecha. Hasta ahora,



Pesquero navegando en demanda del Gran Sol. (Foto: R. Casal del Río).



Pesqueros en la isla de San Julián (ría de Arosa).  
(Foto: L. Díaz-Bedia).

está ya comprometida la presencia de 25 países, con más de 100 expositores, y están ya anunciados los pabellones nacionales de España, Islandia, Noruega, Dinamarca, Reino Unido, Holanda, islas Feroe y Suecia.

Como idiomas oficiales de la exposición se utilizarán el español, inglés y gallego; además, el japonés y ruso serán idiomas de trabajo en algunas de las reuniones por la importancia de la participación de estos países y de sus mercados.

Durante las fechas de la exposición se celebrarán otros actos paralelos, como la Conferencia de Ministros de Pesca.

También está prevista la I Conferencia de Especies de Profundidad. En este foro participarán expertos de Nueva Zelanda, Australia, Sudáfrica y Chile, que estudiarán los problemas científico, industrial y legal. Las especies de aguas profundas están teniendo una importancia emergente en el sector pesquero: el pez reloj, el pez diente, el fletán negro, el granadero o el pez hielo son especies que han aumentado su presencia en el sector comercial y alimentario, y que forman ya parte de las pesquerías habituales de muchas flotas.

La exposición coincidirá también con la posible entrada de nuevos miembros en la Unión Europea, entre los que está un país de gran tradición pesquera como Polonia.

Por otra parte, en las jornadas técnicas se estudiará la incidencia de Rusia, Bielorrusia y los países asiáticos en el sector pesquero europeo ante la entrada en vigor de la nueva política común de Pesca.

### Paro biológico de la flota del Gran Sol

La Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación, ha coordinado la parada biológica en el caladero del Gran Sol de las flotas pesqueras de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco. La parada biológica se realizará entre los meses de julio y octubre, de forma escalonada, para evitar el desabastecimiento de los mercados.

Se ha llegado a un acuerdo con los armadores, de forma que la administración autonómica respectiva se hará cargo de ayudas, con cargo a fondos comunitarios, para subvencionar un mes de parada, y los armadores subvencionarán quince días más, hasta completar un mes y medio de paro biológico de la flota de cada comunidad.

Esta medida es de importancia primordial para el plan de la recuperación de la merluza en este caladero, y tiene carácter trianual, aunque los paros de los próximos años se decidirán conforme a los correspondientes estudios científicos que se llevan a cabo para el control de la pesquería.

### Feria náutico-pesquera Expomar 2002

Entre los días 16 y 19 de mayo se ha celebrado en Burela la feria náutico-pesquera Expomar 2002 en su novena edición.

La feria se ha desarrollado sobre una superficie total de 4.300 metros cuadrados, entre las carpas instaladas al efecto y el recinto de la lonja local. Ha contado con un presupuesto superior a los 269.500 euros y con más de 100 expositores ha mostrado productos de unas 400 marcas comerciales de todo el mundo, y ha servido para propiciar nego-



cios con un valor cercano a los 15 millones de euros. Además de empresas españolas, han expuesto otras de Estados Unidos, Dinamarca, Países Bajos y Reino Unido. Ha sido visitada por 2.700 profesionales del sector y más de 3.000 visitantes.

Hasta ahora ha tenido carácter anual, y ésta es la novena edición desde su nacimiento en 1994 (compartiendo recinto con la Feria de Muestras) y posterior arranque como feria monográfica en 1995. Organizada, en un principio, por la patronal del sector de Burela, lleva ya cuatro años organizada bajo los auspicios de la Fundación Expomar.

Sus objetivos principales son acercar a los profesionales de la pesca las nuevas tecnologías, potenciar la comercialización de los productos del mar, desarrollar foros adecuados para estimular la seguridad en la mar, y dar a conocer el mundo de la pesca y la náutica y colaborar en la creación de nuevas infraestructuras y servicios para el sector pesquero.

Astilleros, equipos de comunicaciones, equipos de navegación, radares, artes de pesca, equipos de refrigeración, congeladores, equipos desaladores y de tratamiento de aguas, motores marinos, pinturas marinas, equipos de habitabilidad, lubricantes y combustibles, servicios portuarios, grúas, pilotos automáticos, luces de navegación, sondadores, giroscópicas, equipos de seguridad interior, maquinaria auxiliar, materiales y equipos de seguridad en la mar, radiobalizas y otros equipos de aplicación en el sector, han estado presentes en los pabellones de la exposición.

Como resultado de esta edición, se ha llegado a un acuerdo de colaboración y coordinación con la feria SINAVAL, que se celebrará en Bilbao en enero de 2003. Merced a este acuerdo, la feria Expomar pasa a ser bienal, alternando con la feria bilbaína.

A. P. P.

# NÁUTICA

## II SALÓN NÁUTICO INTERNACIONAL DE VIGO

El II Salón Náutico Internacional de Vigo abrió sus puertas el pasado 23 de mayo en las modernas instalaciones de Cotogrande del Instituto Ferial de Vigo (IFEVI). En los 12.000 m<sup>2</sup> del recinto ferial se exhibieron las principales novedades del sector, con más de 200 embarcaciones de diferentes gamas y precios, así como un centenar de pabellones, tanto comerciales como institucionales, en el que cabe destacar el montado por la Armada, que en sus 300 metros cuadrados podían contemplarse modelos de diferentes clases de buques, en especial los construidos en la zona marítima del Cantábrico, en la factoría ferrolana de IZAR, así como equipos, herramientas, pertrechos y paneles fotográficos dedicados a la construcción naval.

A la ceremonia de inauguración asistieron el alcalde de Vigo, Lois Pérez Castrillo; el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente; el conselleiro de Pesca y Asuntos Marítimos, Enrique López Veiga; el delegado del Gobierno en Galicia, Arsenio Fernández de Mesa; el director general de Caixa Galicia, José Luís Méndez; el delegado del Consorcio de la zona franca, Pablo Egerique; mandos de la Armada destinados en la zona marítima, comandantes de la ETEA y de la Escuela Naval y comandantes de los buques atracados en Vigo con ocasión del Salón Náutico: *Juan Sebastián de Elcano*, corbeta *Infanta Cristina*, submarino *Mistral*, patrulleros *Atalaya* y *Tabarca* y las goletas *Giralda* y *Arosa*, de la Escuela Naval.

El alcalde de Vigo, en su discurso inaugural, afirmó que la celebración del salón «define la vocación marinera de Vigo y nos sitúa como un referente internacional en el campo de la náutica». También hicieron uso de la palabra el conselleiro de Pesca y Asuntos Marítimos y el director de Caixa Galicia, patrocinador de la muestra. Todos ellos agradecieron la presencia de la Armada en el salón, así como la de los buques en el puerto de Vigo, encabezados por el *Juan Sebastián*



Intervención del AJEMA en la inauguración del II Salón Náutico. (Foto: ORP, Armada).

*de Elcano*. Por su parte el AJEMA, después de referirse a las estrechas relaciones y buena sintonía que siempre han mantenido Vigo y la Armada, aseguró que ésta seguirá participando en las futuras muestras náuticas viguesas.

Al finalizar la ceremonia inaugural, las autoridades y acompañantes hicieron un detenido recorrido por las embarcaciones y pabellones de la muestra, empezando por el de la Armada.

La inauguración oficial concluyó con la entrega de las medallas conmemorativas del 75 aniversario del *Juan Sebastián de Elcano*. Más de una veintena de personalidades de Vigo, de la provincia y de la comunidad recibieron el galardón de manos del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada.



(Foto: ORP, Armada).

El Salón Náutico Internacional de Vigo, que permaneció abierto hasta el 26 de mayo, se completó con un buen número de actividades paralelas, que se desarrollaron tanto en el recinto ferial como en la estación marítima y

ría de Vigo. Entre las conferencias programadas cabe destacar la del general José Cervera Pery, titulada «El Juan Sebastián de Elcano, embajador y navegante»; la de Carlos Gómez Gil, restaurador de la Dirección General del Patrimonio, sobre «Arqueología submarina», y la del navegante Santiago González Zunzunegui, sobre la vuelta al mundo a vela durante diecisiete años acompañado de su familia.

También el salón fue el marco utilizado para la presentación de la IV Regata Castro-súa Solitario a Dos, la II Travesía Nigráu-Baiona en Kayak de mar y la presentación en Bouzas del Proyecto Museístico del Museo do Mar de Galicia.

Coincidiendo con la celebración del salón, tuvo lugar en aguas de la ría la regata «Virgen de la Guía» de cruceros, el I primer Trofeo Internacional de Vigo de Snipe, el II Simposio Gallego de Pesca Recreativa, el I Concurso de Pintura Salón Náutico de Vigo, bautismo de mar para escolares a cargo de los buques de la Armada, conciertos de la Banda de la Escuela Naval en la Estación Marítima y, como colofón, un acto de homenaje a la bandera, y jura de bandera de alumnos de los tres ejércitos el domingo 26 de mayo en el muelle de la Estación Marítima de Vigo.



Vista general del pabellón de la Armada. (Foto: ORP, Armada).



IV TROFEO DE S. M. LA REINA.  
REGATA HOMENAJE A LA  
ARMADA.  
XV COPA ALMIRANTE SÁNCHEZ-  
BARCÁIZTEGUI

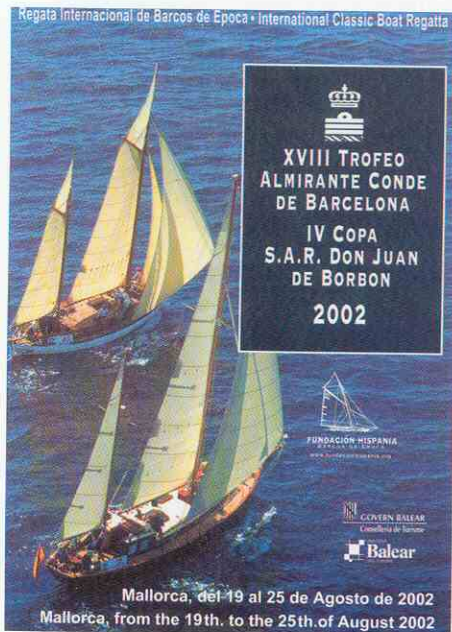
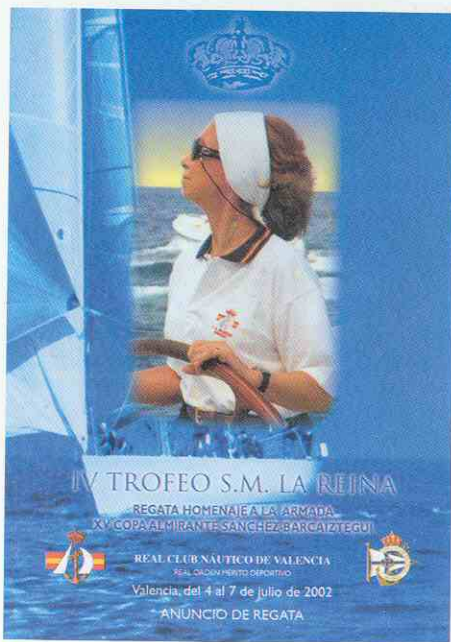
Está organizada por el Real Club Náutico de Valencia, con la colaboración de la Real Federación Española de Vela y es una regata de alto nivel de cruceros, puntuable para el Campeonato de España de Cruceros, de los Grupos IMS 500, IMS 600, C y D. Se celebrará en aguas de Valencia entre los días 4 al 7 de julio de 2002, ambos inclusive.

Podrán participar en esta regata los barcos con Certificado de Medición y Habitabilidad IMS para el año 2002. No se admitirán certificados de barcos en los grupos IMS 500 e IMS 600, cuya prueba de escora sea anterior a 1/1/1999.

RCN Valencia, C.º Canal, 91. 46024 Valencia.

Tel: 963 67 90 11. Fax: 963 67 77 37.

E-mail: [rcnv@rcnauticovalencia.com](mailto:rcnv@rcnauticovalencia.com)



XVIII TROFEO ALMIRANTE CONDE  
DE BARCELONA. IV COPA  
S. A. R. DON JUAN DE BORBÓN

Está organizada por la Fundación Hispania de Barcos de Época, con la dirección técnica de la E. N. de Vela Calanova y la colaboración de la International Classic Yacht Association. Las pruebas se desarrollarán en aguas de la bahía de Palma de Mallorca durante los días 19 al 25 de agosto de 2002.

Los barcos, según su año de construcción, se inscribirán en la categoría «Época» (botados hasta el 31 de diciembre de 1949) o en la categoría «Clásicos» (botados entre el 1/1/1950 y el 31/12/1974).

En función de velas y aparejo, se establecen las siguientes clases: Época «A», Época «B», Época «C», Clásicos «B» y Clásicos «C».

También se podrán constituir los grupos de «Vela Latina» e «Históricos de Trabajo».

Fundación Hispania de Barcos de Época. Consell del Cent, 318-3.º 1.ª 08007 Barcelona. Tlf: 934 88 00 49.

E-mail: [jrbono@fundacionhispania.org](mailto:jrbono@fundacionhispania.org)

## XXI COPA DEL REY-AGUA BRAVA

Organizada por el Real Club Náutico de Palma, con el patrocinio de A. Puig Perfumes, S. A., y el Ayuntamiento de Palma, con la colaboración de la RFE de Vela, la FB de Vela, la Autoridad Portuaria de Baleares y la Armada española, la regata se celebrará en aguas de la bahía de Palma de Mallorca y Baleares durante los días 26 de julio al 4 de agosto de 2002, ambos inclusive.

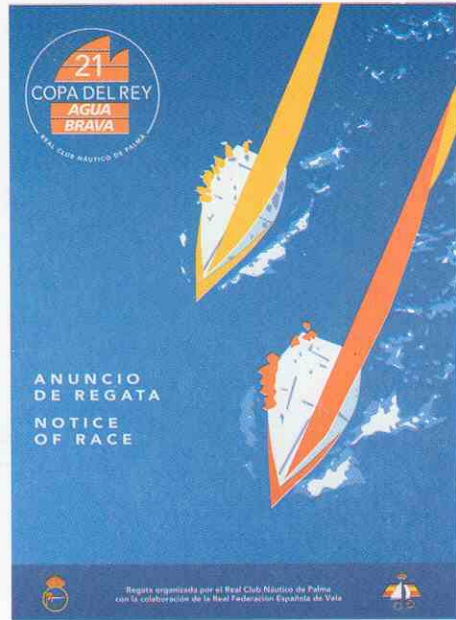
Podrán participar barcos con certificado IMS válido para el 2002, cuyo GPH esté entre 510 y 649,9 seg./milla.

Se establecerán dos grupos dentro de la flota IMS, A y B, un grupo M para embarcaciones con GPH inferior a 510 seg/milla, siempre que haya un mínimo de seis inscritos.

Real Club Náutico de Palma. Muelle de San Pedro, 1-07012 Palma de Mallorca.

Tlf: 971 72 68 48-Fax: 971 71 86 36

E-mail: rcnp@pmi.servicom.es



## VIII REGATA JUAN DE LA COSA-PONCHE CABALLERO

El Ayuntamiento de El Puerto de Santa María, el Real Club Náutico y las Bodegas Caballero, S. A., anuncian la celebración de la VIII Regata Juan de la Cosa-Ponche Caballero a celebrar en aguas de la bahía de Cádiz entre los días 21 y 24 de agosto de 2002.

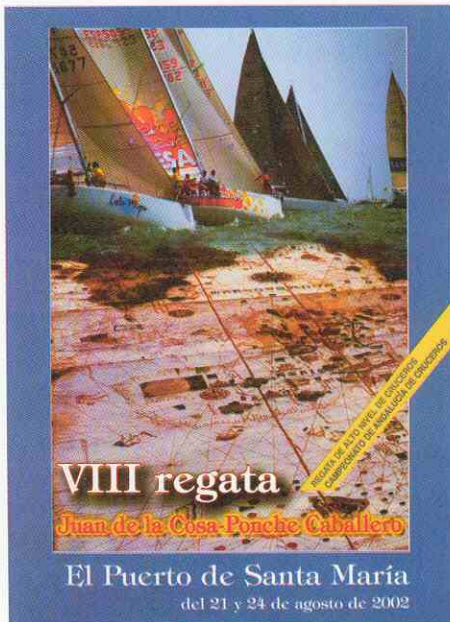
Esta regata es puntuable para el campeonato de Andalucía de Cruceros.

Los participantes de nacionalidad o residencia legal en España deberán estar en posesión de la licencia federativa de deportista para 2002.

Podrán participar barcos con Certificado de Medición y Habitabilidad IMS para 2002.

Real Club Náutico. Avda. de la Bajamar, 13-11500 El Puerto de Santa María (Cádiz). Tlf: 956 85 25 27-Fax: 956 87 44 00.

E-mail: rcnpto@teleline.es



## EL *ELCANO* EN VIGO

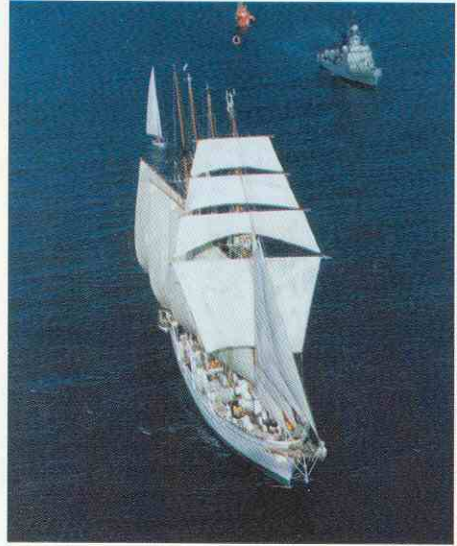
Entre los días 23 y 28 de mayo, el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* ha efectuado escala en el puerto de Vigo dentro de su 73.º crucero.

La escala se ha hecho coincidir con los actos del II Salón Náutico Internacional de Vigo, y también se ha aprovechado la estancia del buque para anticipar los actos del Día de las Fuerzas Armadas.

Este año el *Juan Sebastián de Elcano* está realizando un crucero atípico, ya que, al haberse cambiado los planes de estudio de la Escuela Naval Militar, el habitual crucero de instrucción en el tercer año de carrera ha pasado al cuarto año, y este año no tiene guardia marinas a bordo. El crucero de 2002 es básicamente por puertos españoles (excepto Lisboa y Saint Maló) para que todos podamos conocer a uno de nuestros mejores embajadores.

En el caso particular de Vigo, hacía 55 años que el *Elcano* no atracaba en este puerto.

Durante parte de su estancia, ha estado acompañado de las corbetas *Infante Elena* e



Navegando en la ría de Vigo. (Foto: ORP, Armada).



Jura de bandera. Desfile de las fuerzas participantes. (Foto: ORP, Armada).



Formación de marineros alumnos de la ETEA que participaron en la jura de bandera.  
(Foto: ORP, Armada).

*Infanta Cristina*, el submarino *Mistral*, los patrulleros *Atalaya* y *Tabarca*, y las goletas *Arosa* y *Giralda*. En las corbetas y patrulleros más de 1.800 niños han tenido oportunidad de realizar su bautismo de mar, y otros 60 a bordo del *Elcano*.

Los días 25 y 26 de mayo, se celebraron en la Estación Marítima de Vigo los actos del Día de las Fuerzas Armadas en Galicia. A primera hora de la mañana del día 25 tuvo lugar el acto solemne de izado de bandera, a cargo de un piquete y la Banda de Guerra de la BRILAT.

El domingo 26 tuvo lugar la jura de bandera de aspirantes a militar de empleo de los tres ejércitos. Juraron alumnos de la Academia Básica del Aire de León, de la Academia de Caballería de Valladolid y de la ETEA de Vigo. El acto estuvo presidido por el general jefe de la Región Militar Noroeste, y participaron en los actos la Banda de

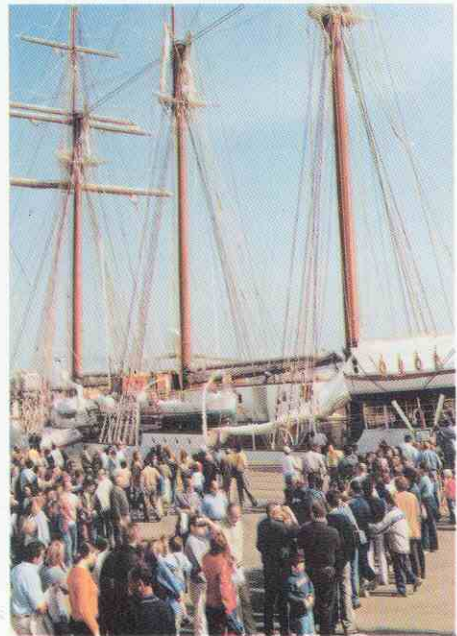
Guerra de la BRILAT y una compañía mixta con secciones del Ejército de Tierra, Armada y Guardia Civil. Durante la jura, en el Homenaje a los Caídos, el muelle fue sobrevolado por cuatro aviones C-101 del Ejército del Aire.

Durante los dos días se mostró, en los muelles e interior de la Estación Marítima, una exposición de armamento y material de los tres ejércitos y Guardia Civil, entre los que destacaba un helicóptero HU-21L *Cougar* del Ejército de Tierra. También se habilitó un punto de información de tropa profesional.

Los buques han estado abiertos al público durante su estancia en puerto, y se calcula en más de 20.000 el número de visitantes.

El *Juan Sebastián de Elcano* salió de Vigo el día 28 de mayo para dirigirse a su próxima escala, Villagarcía de Arosa, donde atracará por primera vez en sus 75 años de servicio. La escala en este puerto es entre el 31 de mayo y 2 de junio.

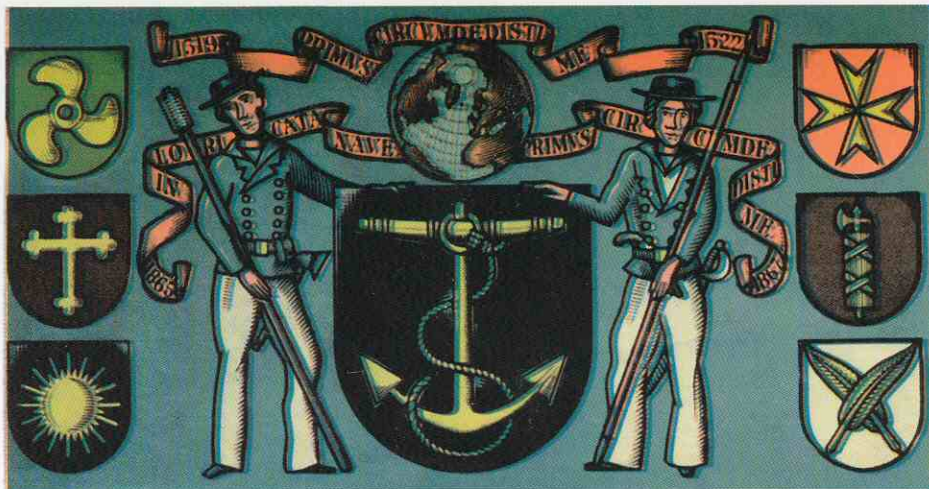
A. P. P.



Largas colas se formaron para visitar el buque escuela. (Foto: ORP, Armada).



Proa a la isla de Tambo (ría de Pontevedra) a bordo del patrullero *Tabarca*. (Foto: Casal del Rfo).



# Cultura Naval

EL PRÍNCIPE DE ASTURIAS VISITÓ  
EL ARCHIVO MUSEO «DON ÁLVARO DE BAZÁN»

S. A. R. Don Felipe de Borbón se trasladó el pasado 21 de mayo al Viso del Marqués —localidad de la provincia de Ciudad Real cercana a Despeñaperros— para visitar el archivo museo «Don Álvaro de Bazán», ubicado en el palacio renacentista del siglo XVI del marqués de Santa Cruz, y que contiene documentación de la Armada desde el último tercio del siglo XVIII hasta parte de la Guerra Civil de 1936.

El heredero de la Corona, que vestía el uniforme de capitán de corbeta, a su llegada al Viso del Marqués fue aclamado por más de un millar de personas que se habían dado cita en las inmediaciones del palacio. Don Felipe fue recibido por el presidente regional José Bono, el subsecretario de Defensa Víctor Torre de Silva, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Francisco Torrente, el delegado del Gobierno Juan Ignacio Zoido y el alcalde de la localidad Francisco Chico. A su llegada al palacio fue recibido por el director del Museo Naval, contralmirante Fernan-



(Foto: Dalda).

do Riaño, y en el interior del edificio S. A. R. fue saludado por Casilda de Silva Bazán, marquesa de Santa Cruz, propietaria del palacio, acompañada por su hijo, Álvaro Fernández Villaverde, duque de San Carlos y presidente del Patrimonio Nacional, y por S. A. R. don Carlos de Borbón-Dos Sicilias, duque de Calabria y presidente del Patronato del Museo Naval.

En el recorrido por las dependencias del palacio, el heredero de la Corona pudo contemplar los magníficos frescos de los siglos XVI y XVII, que ocupan unos 8.000 m<sup>2</sup> y que recogen escenas de las gestas navales de

Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz.

Don Felipe de Borbón prestó especial interés cuando le mostraron las calificaciones escolares de su abuelo Don Juan en la Escuela Naval de San Fernando durante el curso 1930-31, así como los planos del colegio de San Telmo de Sevilla, dos hojas del brigadier Churruga, héroe de Trafalgar, y los Reales Decretos de Carlos III sobre la bandera de los buques de la Armada.

El Archivo General de la Armada fue creado por decreto el 26 de noviembre de 1948, gracias a las gestiones del entonces



Don Felipe de Borbón, junto con el director del Museo Naval, contralmirante Fernando Riaño (a la derecha de la imagen), saludando a Dolores Higuera, directora técnica del Museo Naval; capitán de navío Luis Molins, subdirector del Museo Naval, y capitán de navío Ricardo Dolarea, jefe de los Centros Periféricos del Museo Naval. (Foto: Dalda).



(Foto: Dalda)

director del Museo Naval y de nuestra REVISTA, el contralmirante y académico de la Lengua y de la Historia Julio Guillén, que consiguió la cesión del palacio de los marqueses de Santa Cruz a la Armada, en régimen de alquiler, por la simbólica cantidad de una peseta al año, que se abona en monedas de papel de los años cincuenta, billetes en los que aparece la efigie de Álvaro de Bazán. El palacio, joya arquitectónica del siglo XVI, es el único edificio de España que conserva las líneas italianas de los palacios europeos del Renacimiento. Fue construido por el primer marqués de Santa Cruz en el Viso, «porque pudo y porque quiso», según el dicho popular, eligiendo un punto estratégico por ser equidistante de las tres principales bases navales peninsulares de aquella época: Lisboa, Cádiz y Cartagena.

M. M. J. N.



Don Felipe con S. A. R. don Carlos de Borbón-Dos Sicilias, presidente del Patronato del Museo Naval, y doña Casilda Silva, marquesa de Santa Cruz.  
(Foto: Dalda).



CICLO DE CONFERENCIAS  
SOBRE LA PREVENCIÓN DE CONFLICTOS  
Y LA GUERRA

El Aula de Cultura e Historia Militar «Comandante Villamartín», de la Fundación Emma Egea de Cartagena, organizó, con la colaboración del Instituto Español de Estudios Estratégicos del Ministerio de Defensa y la Caja de Ahorros del Mediterráneo, la celebración durante el pasado mes de mayo del V Ciclo de Cultura de Defensa, titulado «Ante un nuevo orden de paz: la prevención de conflictos y la guerra».

Durante los días 14, 16, 21 y 23 de mayo, el Aula de Cultura de la CAM acogió la celebración de cuatro conferencias, que fueron impartidas por expertos conocedores de los asuntos que se abordaron durante el ciclo. Fueron los siguientes: «La concepción de la guerra en la era de la globalización», que corrió a cargo de José García Caneiro, coronel del Ejército del Aire y profesor del Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado; «El sueño de la paz», impartida por Enrique Arroyas Langa, periodista del diario *La Opinión* de Murcia; «Las estrategias de aproximación indirecta y de acción directa», por el general Miguel Alonso Baquer, y «El esfuerzo por la paz frente al esfuerzo por la guerra», por el comandante de Artillería José Pardo de Santallana y Gómez Olea, profesor de la Escuela de Guerra del Ejército.

De este modo, el Aula de Cultura e Historia Militar «Comandante Villamartín», que dirige nuestro colaborador de la REVISTA el coronel de Artillería Juan Antonio Gómez Vizcaíno, continúa una labor que comenzó en 1997, centrada en la divulgación de la cultura y la historia militar para fomentar en la sociedad la conciencia de defensa nacional a través del estudio de su pasado, su cultura, su presente y su futuro.

J. J.

AULA DE  
CULTURA E HISTORIA  
MILITAR  
COMANDANTE  
VILLAMARTÍN



V

*Ciclo de Cultura de Defensa*

“ANTE UN NUEVO ORDEN DE PAZ:  
LA PREVENCIÓN DE CONFLICTOS Y  
LA GUERRA”

*Cartagena, mayo de 2002*



FUNDACIÓN EMMA EGEEA

## EL BICENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE LA ESCUELA DE NÁUTICA DE PALMA DE MALLORCA

El pasado 24 de mayo, tuvieron lugar en la capital balear una serie de actos conmemorativos del segundo centenario de la fundación de la Escuela de Náutica de Palma de Mallorca.

Estos actos dieron comienzo con una sesión académica, presidida por la directora general del Instituto Social de la Marina. El director del centro, Francisco Palmer, glosó algunos de los aspectos más notables del centro, referidos tanto a sus orígenes como a los programas y planes docentes. Seguidamente Ricardo Arroyo pronunció una conferencia sobre los acontecimientos más relevantes por los que ha pasado la escuela en los doscientos años de su existencia. Finalmente intervino María Antonia Lucena Varea, directora general del Instituto Social de la Marina, entidad de la que depende el centro, mostrando su satisfacción por el buen hacer de la institución y su contribución a que las gentes de la mar estén cada día mejor preparadas para el ejercicio profesional y para acrecentar

la seguridad a bordo de los buques. Asistieron también a la conmemoración el presidente de la Cámara de Comercio de Baleares y el director provincial del Instituto Social de la Marina. Cerró el acto la delegada del Gobierno en la Comunidad Balear Catalina Cirer Adrover, quien agradeció al personal docente el esfuerzo que realizan y les animó a proseguir con su trabajo con el mismo interés que habían puesto hasta el momento presente.

Seguidamente, se visitó la exposición conmemorativa del bicentenario de la escuela, en el que se expone un abundante material compuesto por paneles explicativos, documentos, libros, fotografías, diarios de navegación, numerosos modelos de buques y una serie de objetos náuticos que ofrecen al visitante una impresión muy completa de lo acaecido en este centro a lo largo de sus doscientos años de brillante historia docente.

R. A.



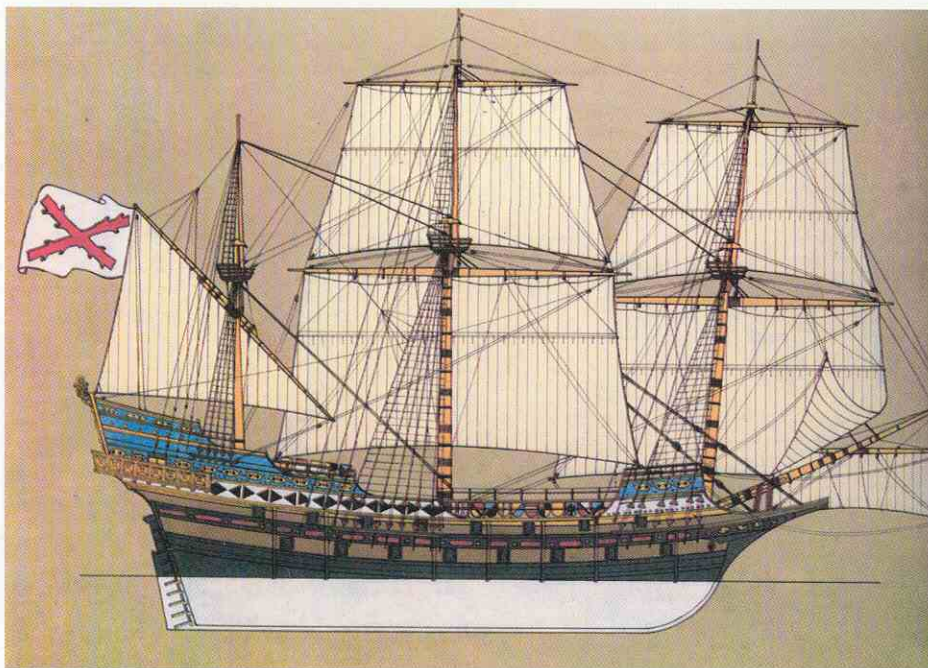
## ¿Y AHORA, QUÉ VAMOS A HACER CON NUESTROS GALEONES HUNDIDOS?

A finales de 2001, concretamente en el mes de noviembre, España se adhirió como firmante a lo estipulado en la convención de la UNESCO que se celebró en París sobre el patrimonio histórico cultural subacuático, aprobando una serie de artículos sobre la arqueología subacuática, aunque desde nuestra asociación hemos remitido a la Administración española algunas sugerencias que no están de acuerdo con la totalidad de lo que nuestras autoridades culturales aceptaron en esta convención y que en el transcurso de este artículo iremos exponiendo.

En este convenio, patrocinado por la UNESCO, existen unos acuerdos muy positivos sobre el patrimonio histórico subacuático, como la consideración de que este patrimonio es de la Humanidad, a lo que se suma no

permitir a las sociedades de cazatesoros continuar en la búsqueda de barcos hundidos para su expoliación y futura comercialización de los objetos hallados. También en el convenio se cita varias veces la obligación de vigilar la actuación de las sociedades de cazatesoros en los países ribereños para la no extracción de barcos hundidos en sus costas, incluyendo las zonas económicas exclusivas que les correspondan.

Aunque el convenio dice en uno de sus artículos que no se altera ningún principio jurídico internacional sobre el derecho del mar, España, al firmar este convenio, ha dejado o ha abandonado la propiedad de sus galeones hundidos a las decisiones de los países donde se localicen los mismos, principalmente en América, porque de esta forma estos



Interpretación de Berenguer de un galeón de finales del siglo XVII.

países considerarán la posibilidad de efectuar contratos bilaterales con otros países o con España, principal propietario de los galeones que se hallen en esas aguas y, por tanto, de los hallazgos arqueológicos que se deriven de estas búsquedas, aunque el convenio indica la obligatoriedad de comunicar a España el yacimiento correspondiente.

Ahora bien, si España con sus autoridades culturales al frente, no es capaz de localizar, estudiar y extraer su patrimonio subacuático para posteriormente formar los museos correspondientes, principalmente del patrimonio existente en las aguas del golfo de Cádiz, ¿cómo va a participar en proyectos arqueológicos bilaterales con otros países hispanoamericanos? Es obvio que esos países recurrirán a empresas y sociedades científicas no españolas para localizar el patrimonio subacuático, aunque sea de origen español, en todas las costas del continente americano e islas del Caribe.

Aunque hubo una mayoría de países ribereños que firmaron el convenio de la UNESCO, también hubo otros que se abstuvieron, como Estados Unidos, Filipinas, Inglaterra, China y algunos más, dejando constancia muy clara de que la situación jurídica de un pecio hundido en sus aguas jurisdiccionales quedaba bajo su legislación, reservándose los derechos sobre los restos hundidos, se conociera o no el propietario del buque en cuestión. En Estados Unidos, concretamente, la situación jurídica respecto a los barcos hundidos tiene otras características que, por cierto, son satisfactorias para España, ya que en Norteamérica prevalece la titularidad de los barcos hundidos, siempre y cuando no se haya hecho fehacientemente abandono del pecio. Esta situación últimamente ha sido muy importante para que los jueces norteamericanos comprueben si se ha efectuado este abandono antes o después del hallazgo y, por supuesto, en el caso español nunca se efectuó tal premisa, con lo que el propietario del pecio es el propietario de la bandera del barco, y así ocurrió con respecto a la propiedad de las fragatas españolas *El Juno* y *La Galga*, que se hundieron en las costas de Virginia a principios de 1800, siendo localizadas por la sociedad norteamericana de cazadores Sea Hunt, dando lugar a que el

gobierno español tuviera que litigar en los tribunales de Norfolk para recuperar la propiedad de estas fragatas que, por cierto, fue nuestra asociación la que inició ante el Ministerio de Asuntos Exteriores esta alternativa, apoyándole con una documentación que sin duda fue la que sensibilizó a nuestras autoridades para que, posteriormente, desde la embajada española en Washington, se tomaran las medidas para denunciar ante las autoridades norteamericanas esta demanda de propiedad de esos pecios ante los tribunales del Estado de Virginia.

La sentencia en Norfolk marcó, sin duda, una pauta histórica en cuanto a estas reclamaciones en las aguas de Norteamérica de hundimientos de galeones y navíos, pero España, después de que le concedieran esta propiedad, no ha ido y me temo que nunca irá con un proyecto adecuado para rescatar estas fragatas o, lo que es lo mismo, abandonan esta propiedad denominándola cementerio de guerra, ya que eran barcos de guerra que se hundieron en sendos temporales y así prohibir a terceras sociedades que intente el rescate de las mismas.

Yo pregunto ¿es así cómo en España vamos a tratar el patrimonio histórico español?, porque si es ésta la trayectoria para ultimar proyectos de arqueología subacuática, nos da la sensación de que lo que España va a tratar es convertir lo hallado por otros en un enorme cementerio marino, y ya decía al principio de este escrito, de las razones que nos asisten para oponernos a que España haya firmado este convenio en la UNESCO, ya que preferimos que España firme convenios con los países americanos para la protección del pecio y luego colaborar en la búsqueda de ese patrimonio que se alberga en los galeones, navíos y buques más modernos, para la creación de museos dentro y fuera de España.

Si nos referimos a los proyectos del golfo de Cádiz para la búsqueda preferentemente de nuestros galeones, el problema es de una gravedad máxima, en cuanto a la política seguida hasta ahora por nuestras autoridades culturales, dejando desde hace muchos años a los expoliadores que trabajen en los restos de estos barcos hundidos, desde Tarifa a Ayamonte, prohibiendo, por supuesto, cual-



Galeón embarrancado en los arrecifes de la Florida a causa de un huracán.  
Acuarela de Guillermo G. de Aledo.

quier iniciativa arqueológica en estas aguas, de acuerdo a la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español, para que, de esta forma, continúe enterrado el rico patrimonio que, según los estudios pertinentes en los legajos de los diferentes archivos nacionales y privados, puede alcanzar en la bahía de Cádiz, en caudales solamente, a más de cuatro billones de pesetas.

Nuestra actuación española es primordial en cuanto a la aportación de nuestra colaboración con los países iberoamericanos, en lo que se refiere a la búsqueda de galeones españoles, por lo que el debate debemos centrarlo en estos términos para que esta asignatura pendiente, tanto en los proyectos de la búsqueda de galeones en la costa de Cádiz como en las costas americanas, sea debidamente estudiada y ejecutada. En definitiva, queremos oír a nuestras autoridades culturales que ha llegado el momento de abordar estos proyectos arqueológicos subacuáticos y no hacer dejación de soberanía de nuestros galeones, porque si Estados Unidos nos ha

protegido jurídicamente en la plena soberanía de los barcos que están hundidos en sus costas, por qué no seguir con nuestros países hermanos de América una política parecida de colaboración, ya que ellos están ávidos de recibir de España la ayuda correspondiente, pues todos conocemos que su patrimonio subacuático se origina fundamentalmente de los barcos españoles hundidos desde el siglo XVI en adelante, y así dar validez al artículo 19 de la Convención de la UNESCO, que dice concretamente: «la cooperación y utilización compartidas de la información», con el fin de prestarse asistencia para velar por la protección del patrimonio, localización y extracción que no sean contrarias a las normas que puedan violar el derecho internacional, la metodología y las técnicas científicas pertinentes.

Juan M. GRACIA MENOCA  
Presidente de la Asociación de Rescate  
de Galeones Españoles

## CONVOCATORIA DE LOS PREMIOS «PRISMAS CASA DE LAS CIENCIAS A LA DIVULGACIÓN»

Dando continuidad a un certamen pionero y único en su naturaleza que se ha consolidado a lo largo de quince años, el Ayuntamiento de La Coruña anuncia la decimoquinta convocatoria de los que hasta la pasada edición se llamaron premios de «Divulgación Casa de las Ciencias» y que a partir de este año pasan a denominarse «Prismas Casa de las Ciencias a la divulgación».

Se concederán los «Prismas de Bronce» a los mejores trabajos de divulgación científica en las modalidades multimedia, textos inéditos, artículos periodísticos, y libros editados. Los premios de las tres primeras modalidades tienen además una dotación de 6.000 euros.

El plazo de presentación de los trabajos finaliza el 31 de agosto de 2002, excepto para el premio de libros editados que finaliza el 22 de junio de 2002.

Los premios se entregarán en el transcurso de un acto que tendrá lugar el sábado 16 de noviembre de 2002.



Bases de la convocatoria y más información:

Casa de las Ciencias.  
Parque de Santa Margarita s/n.  
15005 La Coruña, España.

[www.casaciencias.org/premios](http://www.casaciencias.org/premios)  
[premios@casaciencias.org](mailto:premios@casaciencias.org)

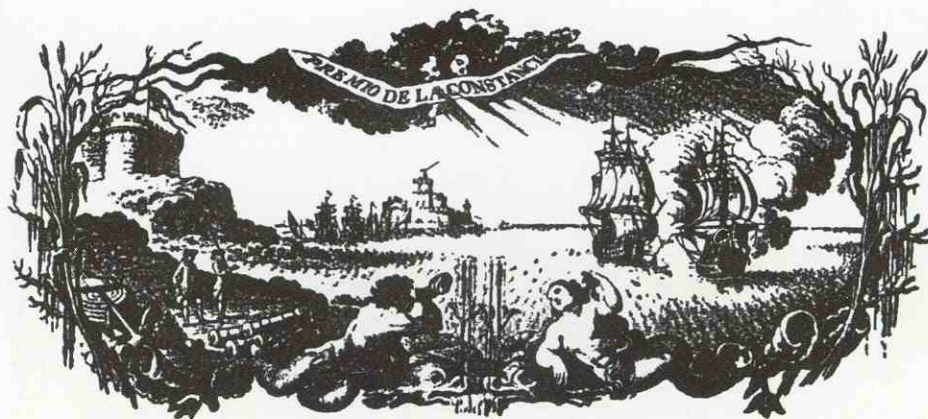
S. N.



La Coruña.



Maniobra de petroleo fragatas *Santa María* y *Rhoen*. (Foto: Regodón).



## GACETILLA

### S. M. el Rey visitó el Tercio de Armada

El pasado 7 de mayo S. M. el Rey visitó el Tercio de Armada de Infantería de Marina (TEAR) en la localidad gaditana de San Fernando. El monarca llegó al Cuartel de Batallones de la población naval de San Carlos, donde fue recibido por el ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa, el jefe del Estado Mayor de la Armada almirante general Francisco Torrente, el almirante de la Flota José A. Balbás y el comandante general de la Infantería de Marina Francisco González Muñoz. Al Rey le fueron rendidos los honores de ordenanza, siendo los 21 cañonazos disparados por una batería de obuses remolcados de 105 milímetros. Después de pasar revista a la fuerza formada en la explanada del Llano de San Carlos, se cantó la *Marcha Heroica* de la Infantería de Marina, seguido de un desfile, en el que además de los Batallones de Desembarco y Unidad de Operaciones Especiales, también participaron vehículos anfíbios, carros de combate y unidades de apoyo mecanizadas.

El general jefe del TEAR, Rafael Baena, expuso ante el monarca la organización y las principales actividades del TEAR, que en la









actualidad participa en las operaciones de paz en Bosnia-Herzegovina y en la operación LIBERTAD DURADERA, a bordo de los buques de la Armada destacados en el Índico. Durante el recorrido por las instalaciones S. M. el Rey recorrió la exposición estática instalada para la ocasión en el patio «General Marqués».

Don Juan Carlos descubrió una placa en la Sala Histórica del TEAR, recientemente inaugurada, en la que se muestran armamento, uniformes e insignias representativas de la historia del TEAR y del Cuerpo. También se conserva un uniforme de faena que el entonces Príncipe Don Juan Carlos vistió en los años 60 en el transcurso de unas maniobras de fuerzas de Infantería de Marina. El Rey firmó en el libro de honor y fue obsequiado con un álbum de antiguas fotografías de Alfonso XIII y Don Juan de Borbón, varias de ellas tomadas durante su estancia en la antigua Escuela Naval, situada a escasos metros del Cuartel de Batallones, edificio principal donde se acuartela el TEAR.

S. N.



## Presentación de la Guardia Real al almirante González-Aller, jefe del Cuarto Militar de la Casa de S. M. el Rey

En el madrileño acuartelamiento de El Pardo tuvo lugar la presentación de la Guardia Real al almirante Antonio González-Aller Suevos, jefe del Cuarto Militar de la Casa de S. M. el Rey.

La formación, en orden de parada, estuvo compuesta por: escuadra de gastadores; unidad de banda de música; mando de la agrupación; grupo de escoltas, que incluía una sección de alabarderos; grupo de honores integrado por personal de los ejércitos de Tierra, Aire y la Armada, que forman la compañía «Monteros de Espinosa», «Mar Océano» y escuadrilla «Plus Ultra»; sección de motos; sección ligera de la batería real, escuadrón de escolta real y sección de honores de la batería real en posición.



A la llegada del almirante González-Aller, le fueron rendidos los honores reglamentarios, procediéndose a continuación a la lectura del real decreto por el que se dispone su nombramiento. A continuación el almirante González-Aller dirigió una alocución a la Guardia Real. El acto militar finalizó con un homenaje a los que dieron su vida por España, el canto del himno de la Guardia Real, seguido del desfile de la fuerza.

Posteriormente la banda de música de la Guardia Real interpretó un concierto en el teatro del acuartelamiento en el que no faltaron piezas típicamente gallegas. A los actos asistieron numerosos invitados, entre los que cabe destacar antiguos predecesores en el cargo del almirante González-Aller, así como un buen número de compañeros de su promoción de la Escuela Naval.

M. M. J. N.

## Entrega de mando de la Fuerza de Medidas Contra Minas del Sur de Europa

El pasado 3 de mayo tuvo lugar en el muelle de La Curra de Cartagena la entrega de mando de la Fuerza de Medidas Contra Minas del Sur de Europa (MCMFOR-SOUTH) del capitán de navío A. Niyasi Senol de la Marina turca al capitán de navío español Fernando Lista Blanco, oficiada por el vicealmirante italiano Luigi Lillo, comandante de las Fuerzas Navales Aliadas del Sur de Europa. Como invitado de honor asistió el ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa, acompañado por el jefe del Estado Mayor de la Defensa almirante general Antonio Moreno, el jefe del Estado Mayor de la Armada almirante general Francisco Torrente, el jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo almirante Antonio Zea y el almirante de la Flota José A. Balbás. También asistieron los generales jefes de la Región Sur del Ejército de Tierra y del Mando Aéreo del Estrecho del Ejército del Aire, así como el presidente de la Asamblea Regional y la alcaldesa de Cartagena.



(Foto: D. Quevedo Carmona).



(Foto: D. Quevedo Carmona).



(Foto: ORP, Z. M. M.).

A la llegada del ministro le fueron rendidos los honores reglamentarios, el cual, acompañado del JEMAD, AJEMA y COMNAVSOUHT, pasó revista a la compañía de honores y a las dotaciones, que se encontraban formadas en el muelle, de los buques que integran la agrupación.

Durante la ceremonia hicieron uso de la palabra el ministro de Defensa, el vicealmirante Lillo y los capitanes de navío Senol y



(Foto: ORP, Z. M. M.).

Lista, comandantes saliente y entrante respectivamente de la MCMFORSOUTH.

Esta fuerza naval permanente de la OTAN fue activada el 26 de mayo de 1999 bajo el nombre de Fuerza del MCM del Mediterráneo, y la inauguración de tan esperada fuerza naval marcó un hecho importante en el proceso de integración en el concepto estratégico de la OTAN. El 3 de septiembre de 2001 cambió el nombre por MCMFORSOUTH al objeto de unificar denominaciones con su equivalente en la región norte (MCMFORNORTH) y reflejar que las fuerzas marítimas de la OTAN no están limitadas a una determinada área. El mando de la fuerza cambia entre las naciones participantes y está bajo el control operacional del comandante de las Fuerzas Navales Aliadas del Sur de Europa (COMNAVSOUTH), con cuartel general en Nápoles.

La fuerza esta constituida normalmente entre cinco y siete buques de MCM más un buque de apoyo. Las naciones que aportan buques a la fuerza son: Bélgica, Alemania, Grecia, Italia, Holanda, España, Turquía, Reino Unido y Estados Unidos.

El capitán de navío Lista (Madrid, 1952) es el primer español que manda la MCMFORSOUTH. Iizará su insignia en la *Diana*, que actuará como buque de apoyo de la agrupación.

S. N.

## Toma de posesión del almirante jefe de las Fuerzas del Estrecho

En un acto presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante Manuel Abal, tuvo lugar el pasado 26 de abril en Cádiz la toma de posesión del almirante jefe de las Fuerzas del Estrecho (ALFUEST), cargo de nueva creación, para el que ha sido nombrado el contralmirante Juan José Ollero Marín.

La ceremonia tuvo lugar en la Estación Naval de Puntales, donde ha quedado instalado el Cuartel General del ALFUEST, en el histórico castillo de San Lorenzo del Puntal, y a ella asistieron los oficiales generales de la bahía de Cádiz: vicealmirante Armada, jefe del Cuartel Marítimo Español de Alta Disponibilidad; contralmirante Bringas, comandante del Grupo de Proyección de la Flota; contralmirante Pardavila, jefe de la Base Naval de Rota; general de Infantería de Marina Baena, jefe del TEAR; contralmirante Treviño, jefe del Estado Mayor de la Flota, y general de Sanidad Velázquez, director del Hospital Naval de San Carlos.

J. J.



## II Jornadas de Sanidad Militar

Los pasados 18 y 19 de abril, organizadas por la Inspección General de la Defensa, y continuando con la tradición iniciada en 2001, se celebraron en el Hospital Militar Central de la Defensa «Gómez Ulla», las II Jornadas de Sanidad Militar, bajo el lema «Requerimientos operativos y modernización de estructuras», con la participación de aproximadamente 450 personas, incluyendo autoridades del ámbito de la defensa, representantes de los cuarteles generales de Tierra, Armada y Ejército del Aire, de la Sanidad Militar en sus distintas especialidades fundamentales de Medicina, Farmacia, Veterinaria, Odontología, Psicología y Enfermería; invitados de la Comunidad de Madrid, representantes de consejos, colegios y organizaciones profesionales; de la sanidad civil, y numerosos civiles y militares interesados en las materias a desarrollar.

La jornada inaugural del día 19, presentada por el inspector general de Sanidad, general de división médico Arturo Ortiz González,

estuvo presidida por el subsecretario de Defensa, Víctor Torre de Silva y López de Letona, mientras que la clausura lo fue por el almirante general Antonio Moreno Barberá, jefe del Estado Mayor de la Defensa.

Entre los actos desarrollados tuvo lugar la celebración de cuatro mesas redondas, a cargo de cualificados ponentes, en las que se debatieron los temas que constituyen los ejes de los procesos de actuación de la Sanidad Militar para los próximos años.

La primera de ellas, «Requerimientos operativos de la Sanidad Militar: activación, de formaciones sanitarias de tercer escalón», suscitó un enorme interés al tratar de la primera función encomendada a la Sanidad Militar en las Fuerzas Armadas, que no es otra que el apoyo a las unidades y tropas en las operaciones militares, y que fue expuesta por representantes del Eurocuerpo, órganos centrales de la Defensa y ponentes de los cuarteles generales del Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire.



La segunda trató sobre «Medicina pericial», y en ella los ponentes, especialistas de los tribunales médicos superiores, centrales y regionales, así como especialistas en derecho sanitario y en procesos de selección del personal, hicieron una profunda revisión a los modelos de medicina pericial actualmente en vigor, los últimos cambios legislativos y normativos producidos en el ordenamiento nacional y de las Fuerzas Armadas y su aplicación a los sistemas de selección.

La tercera mesa redonda, titulada «Medicina preventiva: inteligencia sanitaria en las operaciones militares», tuvo la oportunidad de presentar y debatir temas sanitarios de interés general y —desgraciadamente—, a partir de los sucesos del 11 de septiembre, de la más rabiosa actualidad actualidad, como la protección general frente a agentes biológicos, seguridad alimentaria, amenazas químicas, nuevas tecnologías en protección biológica, así como exponer los estudios de inteligencia sanitaria realizados con motivo de la operación LIBERTAD DURADERA en Afganistán.

La cuarta, «Modernización de la red hospitalaria militar», desarrolló también cuestiones de máxima actualidad por el proceso de transformación en que se encuentra inmersa la Sanidad Militar dentro de los programas previstos por el Ministerio de Defensa para racionalizar y optimizar la asistencia sanitaria en su ámbito. En ella se trataron temas como el concepto funcional del nuevo Hospital Militar Central de la Defensa, los recursos humanos en la modernización de la Sanidad Militar, los procesos hospitalarios y las unidades funcionales, y los sistemas de información sanitaria militar.





Ministerio de Defensa

**II JORNADAS  
DE  
SANIDAD MILITAR**

**“Requerimientos operativos  
y modernización de estructuras”**



**Madrid, 18 y 19 de abril de 2002**

**ORGANIZA:**

**Inspección General de Sanidad**

---

Hospital Militar “GÓMEZ ULLA”  
Hospital Central de la Defensa  
Salón de actos

Para finalizar, y en medio de un gran despliegue técnico e informativo, se presentó una sesión de telemedicina, explicando los fundamentos y las posibilidades que los nuevos sistemas de telecomunicaciones pueden aportar a las actividades médico-quirúrgicas, especialmente a las desarrolladas en situaciones difíciles, como las operaciones militares, y estableciendo varias comunicaciones sucesivas en tiempo real con los equipos médicos destacados en Bagrán, Afganistán, en Kosovo y con el buque *Patiño* de la Armada, cuyas señales fueron enviadas vía satélite a través del gabinete de telemedicina del hospital al salón de actos a través de sus medios audiovisuales, donde varios equipos de especialistas médicos debatieron diversos problemas clínicos presentados, proporcionando a sus colegas desplazados a estas operaciones consejos avanzados y pautas de actuación desde el punto de vista de sus especialidades respectivas.

S. N.



## Visita de los alumnos de la Cátedra «Almirante Don Juan de Borbón» al Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo

En la mañana del día 12 de abril de 2002, los alumnos de la asignatura «Los escenarios científicos y tecnológicos emergentes y la Defensa», pertenecientes a la Cátedra «Almirante Don Juan de Borbón» de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), visitaron el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR), acompañados por el profesor-coordinador de la asignatura y un oficial del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).

Durante la visita fueron atendidos por el contralmirante director del CEHIPAR, realizándose las siguientes actividades:

— Presentación del Centro y sus actividades por el director del CEHIPAR.

— Visita a las siguientes instalaciones:

- Laboratorio de dinámica del buques (canal de olas).
- Canal de aguas tranquilas.

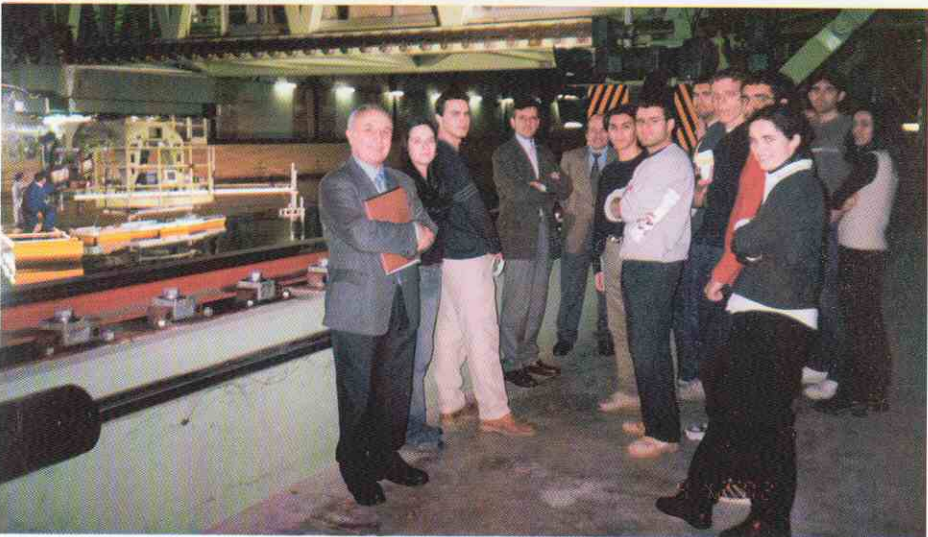
- Sección de hidrodinámica numérica.
- Túnel de cavitación.

— Copa de vino español.

La mencionada cátedra es fruto del convenio firmado entre la UCM y el CESEDEN, y tiene como objeto desarrollar cursos sobre temas relacionados con la seguridad y la defensa. En el presente curso, esta cátedra está impartiendo once asignaturas de libre elección, que tienen plena validez académica para los alumnos de las titulaciones oficiales de la UCM.

Esta asignatura trata de mostrar una panorámica sobre nuevos escenarios científicos y tecnológicos y, de acuerdo con la filosofía de la citada cátedra, los contenidos están elegidos en base a la infraestructura investigadora y docente de la UCM y a su interés para la seguridad y la defensa.

J. M.ª S. R.



## Nueva unidad en el Tren Naval de Ferrol

Por Resolución 600/04400/2002, de 26 de febrero (BOD núm. 59 de 25 de marzo de 2002), del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, causa alta en la Lista de Unidades del Tren Naval el remolcador de rada Y-126.

Desde el día 20 de marzo, el Tren Naval del arsenal de Ferrol cuenta con este nuevo remolcador, incorporado desde su astillero de construcción en Izar San Fernando.

La nueva unidad monta un sistema de propulsión Voith Schneider, 1.500 CV de potencia y 18 t de capacidad de tiro. Es la segunda unidad del Tren Naval de Ferrol con este sistema de propulsión: el Y-122 es un remolcador mayor que la unidad que ahora entra en servicio, y con el doble de potencia y capacidad de tiro.

Ha supuesto una inversión de seis millones de euros, y su construcción y entrada en servicio se enmarcan en el plan de la Armada para potenciar las unidades del Tren Naval y dotar a los arsenales de unidades con capacidad para apoyar a las nuevas unidades de superficie.

A. P. P.



Arsenal de Ferrol. Remolcador Y-126.  
(Foto: A. Pintos Pintos).

## Campeonato Nacional Militar de Tiro de la Armada



Entre los días comprendidos del 6 al 10 de mayo se celebró en la Escuela Naval Militar el Campeonato Militar de Tiro de la Armada.

Las pruebas se desarrollaron en los campos de tiro de Figueirido y Ponte Bora.

Se contó con la presencia de 50 participantes de las distintas zonas marítimas, que compitieron en las modalidades olímpicas y militares de arma corta y arma larga.

Los mejores clasificados formarán parte en el Campeonato Militar de Tiro Interejércitos.

El campeonato finalizó con la entrega de trofeos en la Escuela Naval Militar.

F. G. V.

## La Armada norteamericana pone en práctica una curiosa moda

Hace unos años, la Armada norteamericana, y con el fin de dificultar el guiado de ciertos misiles, implantó en sus buques lo que se dio en llamar las «numerales de baja visibilidad», consistentes en sustituir la pintura blanca habitual de las mismas por un color gris de tonalidad más suave que el resto del casco, con el fin de que la misma tuviese menos contraste con el resto. En principio esa nueva forma de pintar la numeral sólo se llevaba a cabo para los buques que navegaban en zonas de conflicto.

Aunque esa norma se empezó a practicar en la guerra del Golfo contra Irak, finalmente adoptaron su uso generalizado de forma permanente para todos los buques en cualquier tiempo y lugar. Esa actitud llevó a muchas otras armadas a reconsiderar el pintado de las numerales de sus buques, adoptando muchas de ellas esa nueva forma. La Armada española sería una de las primeras en sustituir el color blanco de sus numerales de costado por un gris más oscuro que el casco, conservando el sombreado negro en sus alfanúmeros, aunque poco después se optó por quitar también dicho sombreado y modificar igual-

mente el nuevo gris de las numerales (muy oscuro) por otro de tono más suave y, por tanto, más parecido al resto del casco. Al igual que la Armada española, muchos otros países siguieron el mismo proceder, de modo que lo que en principio se tomó como una «moda» hoy día está muy generalizado en todas las armadas.

Ahora parece ser que podría llegar otra, dado que ya ha sido observada en alguna unidad naval, por supuesto norteamericana. La cosa consiste en que cuando un buque lleva nombre de un personaje, el espejo de popa luce sencillamente la firma autógrafa de esa persona. Como es el caso del USS *John Hancock* (DD-981), destructor perteneciente a la estupenda serie *Spruance*, cuyo amplio espejo de popa luce una reproducción a gran escala de la firma del personaje.

Sin duda, estamos ante una nueva moda. El tiempo dirá si la misma se extiende por el resto del mundo o se queda solamente para ser lucida en los buques que arbolan la bandera de las barras y estrellas.

D. Q. C.



USS *John Hancock* (DD-981). Espejo de popa. (Foto: D. Quevedo Carmona).

## *In Memoriam*

### Almirante Ignacio Martel Viniegra, marqués de San Fernando del Mar

Con la muerte del almirante Ignacio Martel desaparece una de las figuras de mayor relieve de la Armada española a la que consagró hasta sus últimos días, esfuerzos e inquietudes, después de una larga y fecunda vida y una excepcional hoja de servicios.

Si se hubieran de consignar todos los destinos en los que sirvió y los relevantes cargos desempeñados, estaríamos ante una sugestiva biografía dedicada al quehacer naval y a la proyección social, pues con independencia de sus vinculaciones profesionales abarcó un campo de brillantes experiencias, como impulsor, fundador y primer presidente de la Liga Naval Española, obra muy directamente suya, como asimismo la creación de la Federación de Ligas Navales Iberoamericanas, cuyos congresos animó con su presencia; promotor de cooperativas de viviendas sociales, activo colaborador del apostolado castrense y otras muchas actividades que sería prolijo enumerar.

En la Armada mandó barcos y adiestró hombres, y tuvo entre otras responsabilidades la dirección de la Escuela de Guerra Naval y la del CESEDEN, y en ambos cometidos dejó patente la impronta de su dedicación y su eficacia.

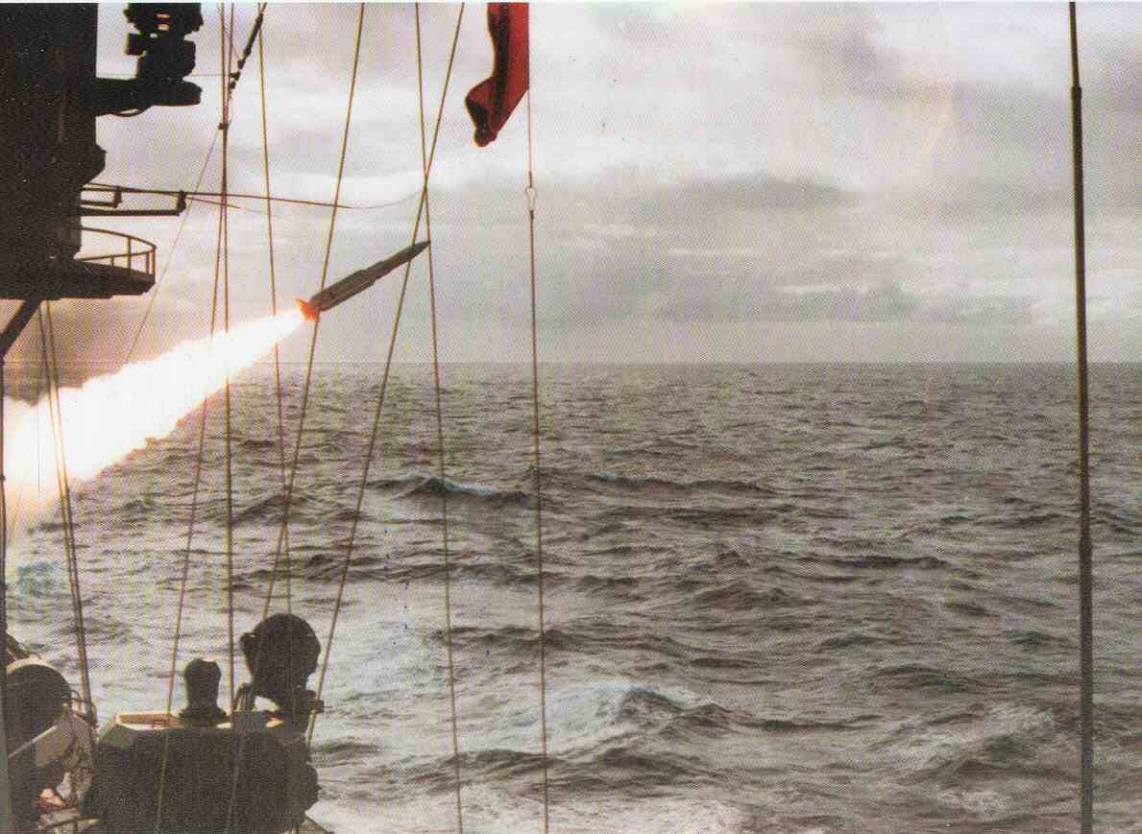
Dinámico, animoso, emprendedor, activo hasta los últimos días de su vida, ¿quién no recuerda su denodada lucha en favor de la continuación de la Policlínica Naval? Políglota acreditado, buen conversador de acusada y fina sensibilidad y, sobre todo, hombre de bien. Su muerte en avanzada edad y con la



conciencia del deber cumplido deja, sin embargo, un vacío de orfandad para los que le conocieron, trataron o tuvieron el privilegio de servir a sus órdenes.

Sea, pues, la paz para el almirante Martel Viniegra, marqués de San Fernando del Mar, título más que expresivo de su amor y entrega marinera y credencial piadosa para el franqueo de ese mar celestial, al que se hizo acreedor desde su fe carmelitana, tantas veces confesada.

J. C. P.



Fragata *Extremadura*. Lanzamiento de misil en aguas de Escocia. (Foto: L. de la Puente).



## LIBROS

GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: **Catálogo de pinturas del Museo Naval (tomo III). Retratos de los Oficiales Particulares del Cuerpo General de la Armada y otros en la Jurisdicción Central de Marina.**— Ministerio de Defensa. Armada Española. Madrid, 2001. 408 páginas, 172 ilustraciones, rústica, amplia bibliografía, índices.

El Catálogo de Pinturas del Museo Naval sigue vivo. Del plan de nueve volúmenes diseñado hace cinco años, ya han salido tres: *Retratos de los Reyes de España*, *Retratos de los Capitanes Generales en la Jurisdicción Central de Marina* y éste que presentamos hoy, los cuales recogen todos los retratos de personajes existentes en el Museo Naval, que no son todos los que en la Marina han sido. No se olvide que es éste un catálogo-inventario, aunque el afán del autor haya desbordado este concepto.

Como indica su título, en este tomo III se recogen, además de los Oficiales Particulares del Cuerpo General de la Armada, los retratos existentes de personajes de otros cuerpos de la Armada, del Ejército y



de otras procedencias. Podemos encontrar guardias marinas, políticos, científicos, descubridores y algunos personajes desconocidos. En sus 408 páginas se incluyen 172 obras, de las cuales se dice prácticamente todo. Tras la descripción del personaje representado, se analiza el grado, el uniforme, las condecoraciones e insignias; se hace asimismo una estimación de su valor estético y se termina con una breve valoración artística del retrato.

El trabajo se ejecuta minuciosamente, se persigue el dato y se contrastan las fuentes, siguiendo las pautas de una metodología rigurosa para confirmar lo ya consagrado y llamar la atención sobre aquello que ha venido dándose por bueno durante años y cuya veracidad habrá que poner en entredicho, según las nuevas apreciaciones del autor, quien, con toda honradez, deja también constancia de sus dudas. No se queda nada en el tintero. Una amplia bibliografía nos da idea del recorrido en la busca y comprobación de datos; la gran profusión de índices muestra su preocupación por facilitar al lector el manejo del catálogo. Atento a su utilidad, elabora una tabla en la que recoge, en síntesis, la evolución de los empleos, las divisas y los uniformes, cosa muy de agradecer porque la cantidad de disposiciones oficiales de ciertas épocas convierte la tarea identificativa en este campo en un verdadero rompecabezas. Y por si fuera poco, nos regala una síntesis biográfica de los pintores a los que se alude en las fichas técnicas de los cuadros.

Una vez más hemos de repetir que esta obra sobrepasa con mucho los límites exigibles a un catálogo; es eso y mucho más, nació como un tímido esbozo administrativo y se está desarrollando con vocación de plenitud histórica a medida que van saliendo los volúmenes.

Fernando González de Canales se ha metido en un fregado que ya dura cinco años, y le costará algunos más llevarlo adelante y concluirlo. Culminada su carrera, liberado de otros intereses que pudieran empañar la limpieza de su intento, está entregado enteramente a la consecución de una obra bien hecha. Y no nos referimos precisamente al aspecto editorial, cuya gestión y trámites le han hecho tambalear la ilusión más de una vez, por su gran parecido con una carrera de obstáculos que dilata exasperadamente los plazos de aparición de los sucesivos tomos. No es este aspecto, mejorable sin duda, el que más le preocupa, sino el dejar a buen recaudo el fruto de sus investigaciones; «el hacer los libros es tarea de otros», dice. Así la obra, con sus dificultades, sigue adelante para solaz y regocijo de estudiosos.

J. O. A.



GARCÍA FLÓREZ, Dionisio: **Buques de la Guerra Civil Española. Acorazados y Cruceros.** (ISBN:84-932284-3-5) Almena Ediciones, Madrid, 2002. 192 págs., 214 fotografías.

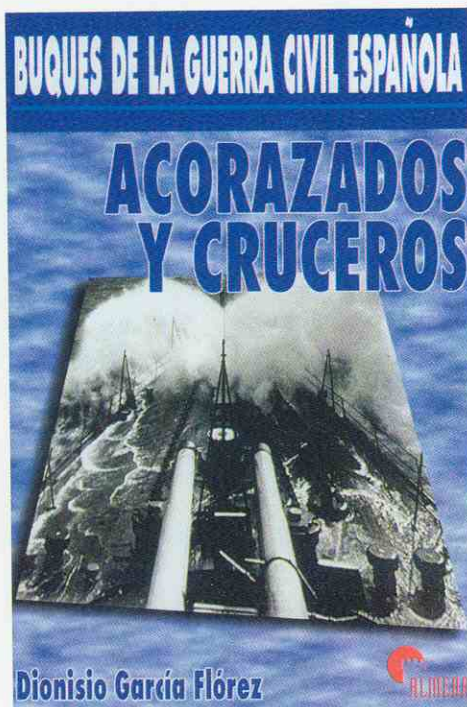
Éste es el primer volumen de la prometedora colección titulada *Buques de la Guerra Civil Española*, de Almena Ediciones, que trata de los acorazados y cruceros que participaron en los dos bandos contendientes. Los tres próximos volúmenes que verán la luz llevarán por título *Destruyores*, *Submarinos* (en el que se tratarán tanto los de ambos bandos como los italianos y alemanes que actuaron en la guerra del 36) y *Cañoneros, Minadores y otros buques*.

Se trata, por tanto, de un ambicioso proyecto editorial, dentro de la extensísima bibliografía existente sobre la Guerra Civil española, que abordará un aspecto apenas tratado, como es el de los protagonistas materiales de la guerra en la mar: los buques.

En este primer tomo se pasa revista a los tres acorazados de la clase *España* (*España*, *Alfonso XIII*, *Jaime I*), al crucero *Navarra* y a los cruceros clase *Méndez Núñez* (*Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*), *Príncipe Alfonso* (*Príncipe Alfonso*, *Almirante Cervera* y *Miguel de Cervantes*) y clase *Canarias* (*Canarias* y *Baleares*).

Debemos reseñar, sin embargo, que este primer volumen ofrece más que lo que su título sugiere, pues no sólo aborda la actuación de los acorazados y cruceros a lo largo de la contienda, sino que abarca desde su concepción hasta su baja en la Armada, pasando por su construcción y botadura, sus características, sus transformaciones y modernizaciones y su vida operativa antes, durante y después de la guerra de aquellas unidades que sobrevivieron a la contienda.

El autor es el periodista y asiduo colaborador de nuestra REVISTA Dionisio García, reconocido analista de defensa e historiador militar, con varios libros y centenares de artículos en su haber, que ha escrito un texto muy cuidado y preciso, a la vez de ameno y de gran valor didáctico y divulgativo. Además ha aportado, a través de una exhaustiva búsqueda en los principales archivos





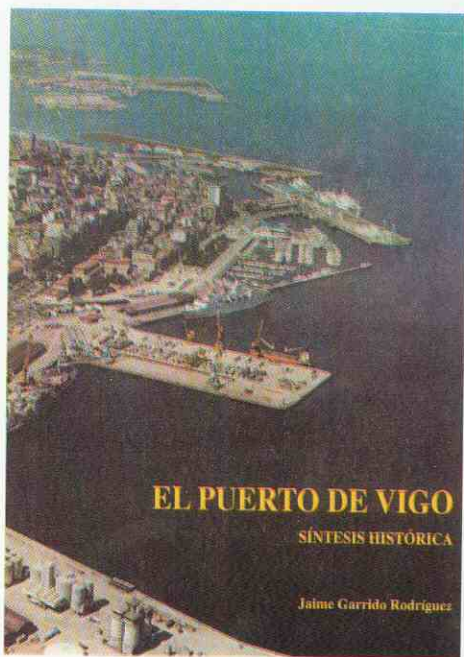
existentes sobre el tema, el mayor número posible de fotografías, algunas de ellas inéditas hasta ahora.

No nos cabe duda que este título será del agrado de todos los amantes y aficionados tanto a la historia naval en general como a los de nuestra Guerra Civil de 1936-1939.

J. J.



GARRIDO RODRÍGUEZ, Jaime: **El puerto de Vigo.**—Autoridad Portuaria de Vigo. Síntesis histórica, 2001; 360 páginas, ilustraciones, planos.



Es plausible la iniciativa, no muy frecuente y por ello agradecida, de algunas instituciones en apoyar y alentar la elaboración de libros acerca de sus puertos, su pasado y presente. Saber conjugar en un solo volumen toda la historia y vicisitudes de un puerto y, por añadidura, de la ciudad que le da nombre, lleva consigo siempre la ardua labor de investigación y sobre todo de resumen o compendio de siglos de vida en tan sólo unas páginas, siempre insuficientes para el sufrido autor.

En este caso, con el patrocinio de la Autoridad Portuaria y de la zona franca de Vigo, nos encontramos con uno de esos textos que ha sabido alternar, de un lado, una adecuada redacción, sencilla, que no simplista en cuanto a hechos y actos, concisa y amena, y por otro, una envidiable

documentación gráfica que corrobora que lo escueto y bueno vale doble.

Básicamente, se estructura la obra en tres grandes apartados, comenzando por el estudio geográfico de la propia ría y de sus connotaciones como puerto natural, seguida de la parte más importante, acerca del propio puerto en sí a lo largo de la historia hasta los tiempos actuales, con excelentes reproducciones cartográficas de varias épocas, planos de los distintos muelles en origen y una colección gráfica que permite al lector seguir en imágenes la evolución del puerto y la ciudad con el devenir de los siglos, para finalizar la obra con un enriquecedor compendio de planos y gráficos de los edificios más característi-

cos de la arquitectura portuaria (Estación Marítima, Club Náutico, Comandancia de Marina...), las distintas zonas de actividad pesquera o los astilleros, entre otras referencias, complementado con una agradecida bibliografía de la materia y planos de las distintas dársenas y muelles del puerto vigués. Sólo es deseable que esta clase de iniciativas y apoyo institucional sea continuada y duradera para enriquecimiento de todos.

A. O. G.

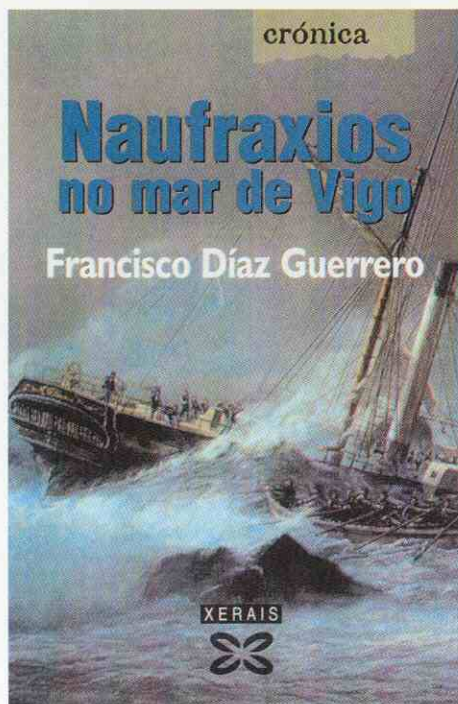


DÍAZ GUERRERO, Francisco: **Naufraxios no mar de Vigo.**—Deitorial Xerais, 2002. Ilustraciones blanco y negro, 208 págs., 13,75 euros.

De sobra nos es conocida la malograda fama de nuestras costas gallegas y sus naufragios a lo largo de la historia. En esta crónica apasionada se narran los acontecimientos de una treintena de los más de seiscientos que han tenido lugar en la ría de Vigo y sus inmediaciones. Sin ánimo de dramatizar, aunque el solo relato de los hechos haga que nos traslademos en el tiempo a la angustia sufrida por sus protagonistas en cada uno de los episodios, encontramos los hechos más relevantes de cada uno de ellos, evidenciando de paso el gran esfuerzo documental realizado. Su autor, gran apasionado de todo lo naval y fundador en nuestro país de la famosa sociedad *World Ship Society* y su archivo fotográfico, repasa los naufragios más significativos del siglo XX, a los que no son ajenos los buques de la Armada, desde el hundimiento de la cañonera *Cóndor* hasta

la voluntariosa participación de la tripulación del crucero *Navarra* o del remolcador *RR-19*. Trasatlánticos, mercantes o pesqueros se mezclan en esta crónica con trágico final para los hombres y mujeres que perdieron su vida en y por la mar. Este libro es un homenaje a todos ellos.

A. O. G.



ALEMANY i LLOVERA, Joan: **Los grandes puertos de las Baleares.**—  
Lunwerg Editores. Madrid, 2001. Ilustraciones, 352 págs.



Cuestión baladí es sin duda recordar a nuestro querido lector algo que ya sabe, como es la importancia y tradición del archipiélago balear en nuestra historia marítima. No es frecuente encontrar libros de gran formato especializados en puertos concretos, aunque, la mayoría impulsados por las correspondientes autoridades portuarias, comenzamos a ver con agrado que al menos esa laguna bibliográfica se va cubriendo. En este caso, se trata de un volumen muy completo y con gran aporte gráfico, siempre agradecido en esta clase de obras, y que permite seguir, casi sin leer, la evolución de cada uno de los puertos en general, el comercio marítimo y la importancia del Mediterráneo en él, con excelentes reproducciones de litografías y cartografía

de la época; todo lo cual nos sumerge en la historia de cada uno de ellos, desde sus orígenes hasta la actualidad, con abundancia gráfica de planos y fotografías, en compañía de un texto conciso que delata rigor documentalista en su elaboración. Se anexa además con las correspondencias bibliográficas de las notas a pie de página, así como una traducción al inglés.

A. O. G.



CABALLERO BONALD, José Manuel: **Mar adentro** (ISBN: 84-8460-184-6).  
Ediciones Temas de Hoy, S. A. (T. H.). Madrid, 2002. 203 págs.

El sobresaliente novelista, poeta y ensayista andaluz José Manuel Caballero Bonald, después de las revelaciones que hace en este libro, pasa a engrosar la nómina de marinos mercantes que han cambiado, por muy diversas causas, la mar por la pluma, como es el caso de Jesús Cacho o José M.<sup>3</sup> Carrascal.

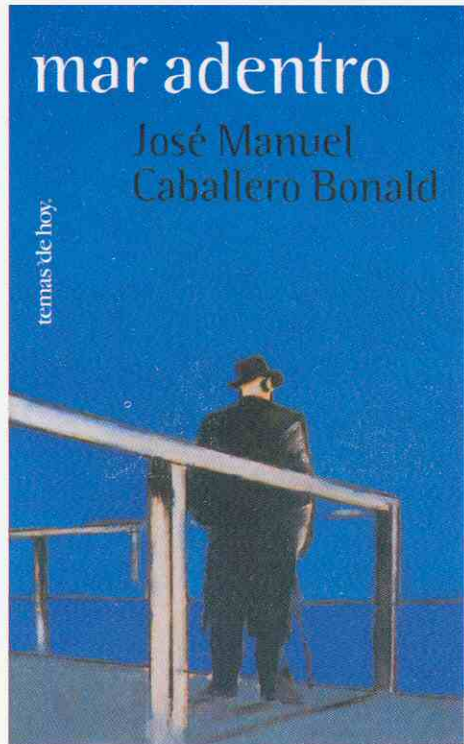
Según nos relata en esta obra, quizá demasiado ambiciosa, se decidió a emprender la carrera de marino mercante consiguiendo el oportuno benepláci-

to paterno. Después de cursar los tres cursos reglamentarios en la Escuela de Náutica de Cádiz y justo cuando iba a examinarse de la única asignatura que le quedaba para superar el último curso de la carrera, enfermó de una afección pulmonar y tuvo que aceptar que no podría ejercer profesionalmente como marino. Desde entonces pasó a convivir con la mar de otra manera. Pero en todo caso, tiene a gala haber navegado por aguas de los cuatro continentes y contar con la experiencia de haber naufragado en dos ríos, el de la Magdalena, en Colombia, y en la desembocadura del Guadalquivir.

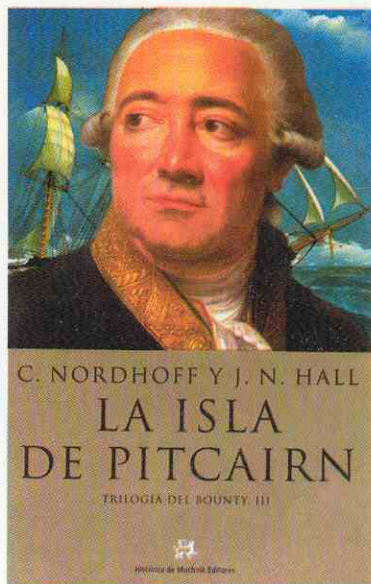
El hilo conductor que hilvana las páginas de este libro es el argumento del mar. Como dice el autor: «... en él andan a su aire mis experiencias, las imágenes retrospectivas de mis aficiones, mis lecturas, mis aprendizajes, mis memorias ciertas, inciertas o inventadas, y también mis manías, mis fijaciones mentales respecto a las historias náuticas y las supersticiones correspondientes, que nos son pocas».

Especialmente brillante es el primer capítulo del libro, que titula «Del descubrimiento del mar». Los cinco que le siguen: «Barcos en la Historia», «Artes y oficios», «Mar, literatura, memoria» y «Entre la Historia y la Leyenda», tienen la virtud de estar escritos con una maestría y pulcritud propios de un maestro del oficio, y el inconveniente de pretender tocar todos los temas relacionados con la *ilimitada escenografía del mar*. Ya se sabe, el que mucho abarca... El libro tiene pues mucho de misceláneo, tal como afirma el propio autor. Otro aspecto que no debemos pasar por alto es la poca simpatía del autor hacia la Armada española; ésa es al menos la impresión que hemos sacado, al leer entre líneas, las no muy numerosas referencias a nuestra institución. En todo caso, *Mar adentro* es una mirada al mar, una travesía por el recuerdo y la literatura, una evocación de barcos, navegantes y piratas, la última lección magistral salida de la pluma de uno de los grandes escritores españoles de los últimos años.

J. J.



NORDHOFF C., y HALL J. N.: **La Isla de Pitcairn. Trilogía del *Bounty*, III.** (ISBN: 84-7669-524-1). Muchnik Editores. Barcelona 2002. 166 págs., 16,53 euros.



Con la publicación de *La Isla de Pitcairn* culmina la emocionante trilogía —sobre el famoso motín que en 1788 se produjo a bordo del *Bounty*— que acaba de reeditar Muchnik Editores. De la aparición del primer tomo, *El motín del Bounty*, ya dimos cuenta en el número de julio de la REVISTA del pasado año con un espléndido artículo de nuestro colaborador Mariano Llobet, quien nos recordaba que el tercer tomo es la culminación de una tragedia de unos hombres que al cometer el más horrendo de los delitos que pueden darse a bordo de un buque, el de la rebelión, se vieron abocados a refugiarse en una remota isla del Pacífico para huir del largo brazo de la justicia del Almirantazgo británico.

En 1789 Fletcher Christian, el instigador del motín, acompañado de ocho de sus hombres que le secundaron en la rebelión, se refugiaron con un grupo de nativos polinesios en la desolada isla de Pitcairn. Durante dieciocho años nadie supo nada de ellos, hasta la llegada del buque norteamericano *Topaz*, al mando del capitán M. Folger, quien dio a conocer al mundo el trágico final de los fugitivos. Sólo se encontraba en la isla una inesperada colonia mestiza compuesta por unas pocas mujeres polinesias, rodeadas de decenas de niños y un solo hombre superviviente, Alexander Smith. De los dieciséis hombres muertos a lo largo de aquellos años, quince habían perecido de forma violenta. Los relatos de sus muertes son realmente espeluznantes y en su día conmovieron al mundo cuando la historia fue conocida. Recordemos que el propio Lord Byron escribió sobre el particular en *La Isla*.

La *Trilogía del Bounty*, de la que se han vendido millones de ejemplares desde su publicación hace setenta años y que también ha merecido que Hollywood le haya dedicado tres versiones en sendas películas, sigue siendo uno de los referentes imprescindibles en la novela de aventura marítima, cada día con más auge en la literatura en lengua española.

J. J.