

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

JULIO 2003



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2003
JULIO
TOMO 245



CARTA DEL DIRECTOR	3
CARTAS AL DIRECTOR	5

LAS MARINAS DE GUERRA DESPUÉS DEL 11-S

Capitán de fragata José Luis Díez del Corral García EL IMPACTO DEL 11-S SOBRE LOS SISTEMAS DE MANDO Y CONTROL MILITARES	7
--	---

TEMAS GENERALES

Julia González Conde LA VIRGEN MARINERA	21
---	----

TEMAS PROFESIONALES

Vicealmirante Fernando Armada Vadillo EL CUARTEL GENERAL MARÍTIMO ESPAÑOL DE ALTA DISPONIBILIDAD-HRF (M) SP HQ	25
Capitán de corbeta Rafael Arcos Palacios LA ARMADA Y LA PROYECCIÓN INTERNACIONAL: OPERACIÓN <i>SIERRA JULIET</i>	39
Capitán de fragata Luis Cayetano y Garrido LA «EXTERNALIZACIÓN» DEL ADIESTRAMIENTO	55
Capitán de corbeta Fernando M. Bandín Saura ARMAS CAPACES DE VOLAR BAJO EL AGUA	63

HISTORIAS DE LA MAR

General del Cuerpo de Intervención Ramón Blecua Fraga LA ESCUELA DE INGENIEROS NAVALES DE FERROL, ÚNICA EN ESPAÑA DESDE 1860 A 1932	71
Capitán de corbeta Juan Castañeda Muñoz FIN DE LA GUERRA DEL PACÍFICO (1863-1866). PERI- PECIAS DEL REGRESO A ESPAÑA	81
Ramón Codina Bonet MOMENTOS DE MAR EN BAROJA, UNAMUNO, PERE- DA, PARDO BAZÁN Y GALDÓS	89

VIVIDO Y CONTADO

Contralmirante Carlos Martínez-Valverde NOCHE HISTÓRICA DE 1931	95
---	----

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MISCELÁNEA
ANECDOTARIO MARINERO
CINE CON LA MAR DE FONDO
LA MAR EN LA FILATELIA
LEXICOGRAFÍA
PAÑOL DE PINTURAS
MARINOGRAMA
<i>IN MEMORIAM</i>
GALERÍA DE CAPITANES GENERALES

**NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS**

Nuestra portada: La fragata
Alvaro de Bazán (F-101)
en el puerto de Nueva
York.
(Foto: Cortesía Lockheed
Martin).



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.

Déposito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-03-008-7

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Pasco 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 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@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

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

A escala mundial, en círculos de tratadistas navales y militares, la Infantería de Marina está de moda. Dada su versatilidad, es la fuerza que más se está revalorizando al ser la mejor adaptada a las nuevas necesidades operativas surgidas a raíz de los atentados terroristas del 11-S.

En la reciente guerra de Irak, las infanterías de Marina estadounidense y británica no sólo han llevado a cabo los asaltos anfibios a la península de Faw, sino que la I Fuerza Expedicionaria de los *marines*, unos 60.000 hombres, han realizado operaciones acorazadas y mecanizadas, con sus propios medios y a grandes distancias de la costa, participando en el cerco y ocupación de Bagdad, siendo sus unidades las designadas para el asalto al bastión que se presuponía más difícil: Tikrit, la ciudad natal del derrocado dictador. Tampoco es de extrañar que el mando operativo supremo de la OTAN, el SACEUR, lo ostente un infante de Marina.

España cuenta con la Infantería de Marina más antigua del mundo, su fecha fundacional data de 1537, antigüedad ratificada en 1978 por un Real Decreto firmado por S. M. el Rey. A lo largo de casi cinco siglos, infantes de Marina españoles se han cubierto de gloria batiéndose en todos los mares y continentes del mundo: de Lepanto a Cochinchina, de Bailén al sitio de Zaragoza, o en las últimas campañas coloniales de Cuba, Filipinas y África. En sus filas han luchado Miguel de Cervantes, Morillo y el marqués de la Victoria.

El devenir de este glorioso Cuerpo está plagado de vicisitudes sobre su estructura y misiones. En 1931 la República lo declaró a extinguir y en 1940 se le vació casi de contenido al asignársele la peregrina misión de «dar con su irreprochable presentación una tónica militar en buques y dependencias», así como manejar las ametralladoras pesadas y ligeras de la defensa antiaérea de los buques. Así, de «lastre», permanecieron embarcados un par de décadas, hasta que en 1970 se reorganiza el Cuerpo y se sienta en la Armada la nueva doctrina anfibia, siendo el Tercio de Armada (TEAR) el núcleo fundamental del Cuerpo.

Los tiempos han cambiado, los infantes de Marina han regresado a bordo, ahora ya no van de «lastre», sino en calidad de fuerzas especiales para propiciar las nuevas misiones asignadas, como fue el apresamiento del buque coreano *So-San*.

Felicidades a toda la gran familia marinera por la festividad de nuestra Patrona la Virgen del Carmen, y que San Juan Nepomuceno, ese santo bohemio, patrono particular y privativo del Cuerpo de Infantería de Marina desde el siglo XVIII, interceda ante Ella para que nos siga amparando a todos.



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 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

Buque Ramón Llull

En el número correspondiente a enero-febrero de 2003 de la REVISTA de su digna dirección, en la sección Noticiero (Marina Mercante, pág. 137), se menciona la incorporación a la flota de la Naviera Balearia del buque de alta velocidad Ramón Llull, lo cual no es exacto.

Dicho buque se encuentra, a la sazón, en la fase final de armamento en su astillero constructor Rodríguez Cantieri Navale S. P. A. en Messina (Sicilia), pendiente de efectuar las pruebas oficiales previas a la entrega del buque a su armador, circunstancia ésta que pongo en su conocimiento a efectos de, si usted lo considera oportuno, se proceda a la rectificación de la noticia.— José R. Segura Fernández. Santander.

No eran gemelos

En la REVISTA de mayo de 2003, página 680, Miscelánea núm. 26.190, se da por «gemelos» a los cruceros de Santiago de Cuba (los cruceros del Nervión) con los Cataluña, cosa no cierta. La artillería principal de los primeros era 2/280 mm. La Cataluña, 2/240, en línea, forma de la popa y verticalidad, o caída de la chimenea los hace muy distintos.—Capitán de navío Enrique Pérez Linos. Ferrol.

Acorazado Bismarck

Desearía hacer algunas consideraciones sobre la reseña que figura en el Noticiero de la REVISTA del pasado mes de marzo de 2003 referente al acorazado alemán Bismarck, haciéndose eco de la noticia aparecida también en la prensa diaria, según la cual del examen de los restos del navío se deducía que éste había sido hundido por su propia dotación y no por la acción de los buques de la flota británica.

Por lo menos desde el lado alemán, parece que siempre se tuvo por hecho cierto que

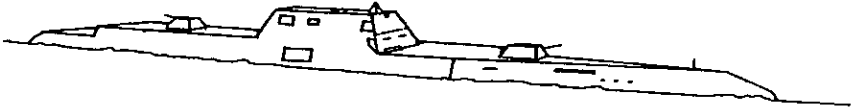
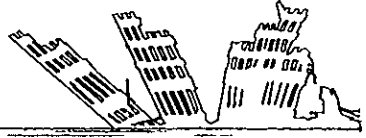
el Bismarck se había hundido finalmente al abrir su dotación las válvulas del fondo, provocando la inundación del casco. Así, en el libro Lucha y guerra de la Marina de guerra alemana, del historiador alemán Cajus Bekker, traducido al español y editado en 1956, se dice textualmente que, muerto el almirante Lütjens en el curso del combate, el Bismarck no se hunde más que tras la orden dada por su comandante, el capitán de navío Lindemann, de abrir las válvulas de inundación. La misma idea se recoge en la obra Sea Power. A Naval History, editada en los Estados Unidos en 1960 por el historiador E. B. Potter y el almirante Nimitz, aunque aquí parece que se da más crédito a la versión inglesa de que el Bismarck fue rematado por los torpedos del crucero Dorsetshire.— Valentín Ruesga Herreros. Torrelavega.

Vieja Foto

En la REVISTA del mes de mayo aparece en Vieja Foto una reseña de la visita efectuada al Cuartel de Instrucción de Ferrol por el cardenal Quiroga Palacios. El visitante no es el cardenal, es el que entonces era obispo de la diócesis de Mondoñedo-Ferrol, monseñor Argalla Goicoechea, que después lo fue de Bilbao. Ni los hábitos corresponden a un cardenal ni los honores rendidos son los que en aquella época corresponderían a tal dignidad. Amén de que conocí personalmente a ambos.—Caridad Núñez de Blanco. Ferrol.



Las Marinas de Guerra después del 11-S



EL IMPACTO DEL 11-S SOBRE LOS SISTEMAS DE MANDO Y CONTROL MILITARES

José Luis DÍEZ DEL CORRAL GARCÍA



Ing. (IAN) (R) (1)

Me enfrenta el director de esta REVISTA con el reto de describir qué influencia han tenido en los Sistemas de Mando y Control Militares (SMCM) los acontecimientos derivados del 11-S.

El tema es amplio y complejo, e intentaré en este artículo crear un marco para encuadrarlo.

Qué es un Sistema de Mando y Control Militar

Definición de Sistema

Sistema es un grupo armónicamente coordinado de elementos de varios tipos:

(1) Durante el periodo de 1 de junio de 1994 a 1 de febrero de 2003 ha sido Científico Principal de la División de Mando, Control y Sensores de la NATO C3 Agency (NC3A).

- Instalaciones.
- Equipos.
- Personal.
- Procedimientos.

Éstos realizan cooperativamente entre ellos y con otros sistemas exteriores unas tareas o funciones que permiten la realización de unos servicios necesarios para cumplir una misión, propósito o fin.

Definición de Mando y Control

Mando y Control son dos términos ampliamente utilizados en el dominio militar:

- *Mando*. Autoridad investida en un individuo. Se puede describir (pero no definir) como el proceso por el cual una Autoridad o Mando imprime su voluntad e intenciones en sus subordinados y comprende la autoridad y responsabilidad para desplegar y asignar fuerzas o recursos para cumplir sus misiones.
- *Control*. Autoridad ejercida por el Mando. Se puede describir (pero no definir) como el proceso por el cual una Autoridad o Mando asistida por su Estado Mayor organiza, dirige y coordina las actividades de las fuerzas asignadas.

Mando y Control representan pues dos caras de la misma moneda, mutuamente dependientes. Es inútil tener autoridad investida si no se puede ejercer, y viceversa.

Estas funciones de Mando y Control suelen venir asociadas o complementadas con la función de Consulta: responsabilidades y actividades de las autoridades políticas, militares y civiles en la consulta política, incluyendo control de crisis, consulta nuclear y planeamiento de procedimientos ante emergencias civiles.

Estas tres funciones básicas juntas forman el dominio C3 (2), *Consultation Command and Control*.

La siguiente figura extraída del AAP-31(A) (3) representa el llamado Modelo Semántico Conceptual del Dominio C3 en NATO.

(2) En algunos documentos obsoletos se conservaba la tercera C para *Communications*, en forma errónea, pues mezclaba al mismo nivel objetivos o funciones básicas (*Command and Control*) con medios o instrumentos (*Communications*).

(3) *NATO Glossary of Communication and Information Systems Terms and Definitions*.

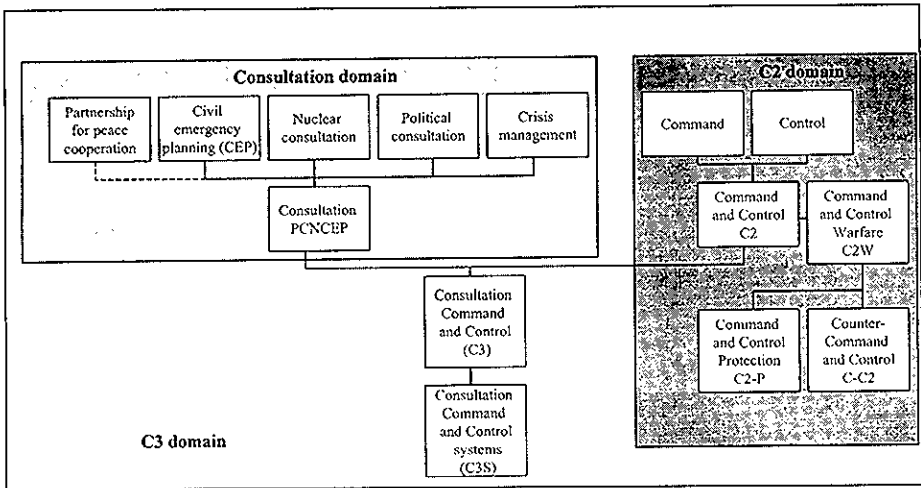


Figura 1. Modelo Semántico Conceptual para el Dominio NATO C3.

Modelo Conceptual de los Sistemas de Mando y Control Militar (SMCM)

El propósito de los Sistemas de Mando y Control Militares es el Mando y Control de las Fuerzas Armadas y sus recursos asociados en el desarrollo de operaciones militares para cumplir los objetivos militares.

El Sistema de Mando y Control Militar está soportado por dos sistemas más genéricos: Sistema de Gestión de la Información (*Management Information System, MIS*) y Sistema de Comunicaciones que deben ser particularizados para el propósito específico de las operaciones militares. Para completar los componentes del SMCM, debemos añadir los Sensores (4) y las Instalaciones o Cuarteles Generales desde donde se ejerce el Mando y Control.

En resumen, un SMCM tiene los siguientes componentes:

- Sistema de Información de Mando y Control.
- Sistema de Comunicaciones de Mando y Control.
- Sensores.
- Instalaciones y Cuarteles Generales de Mando y Control.

Las figuras 2-a y 2-b presentan el Modelo Semántico Conceptual de los Sistemas NATO C3, también extraído del AAP-31 (A).

(4) Dependiendo de la realización específica, el «sensor» puede ser un componente sencillo, una instalación más compleja o un verdadero sistema.

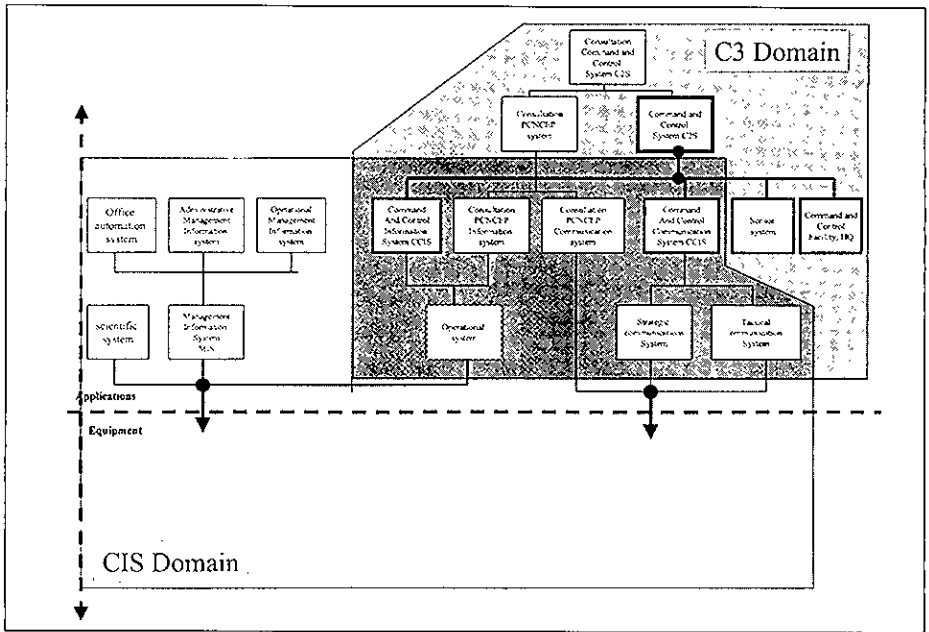


Figura 2-a. Modelo Semántico Conceptual para los Sistemas NATO C3 y Sistemas de Comunicaciones e Información (Aplicaciones).

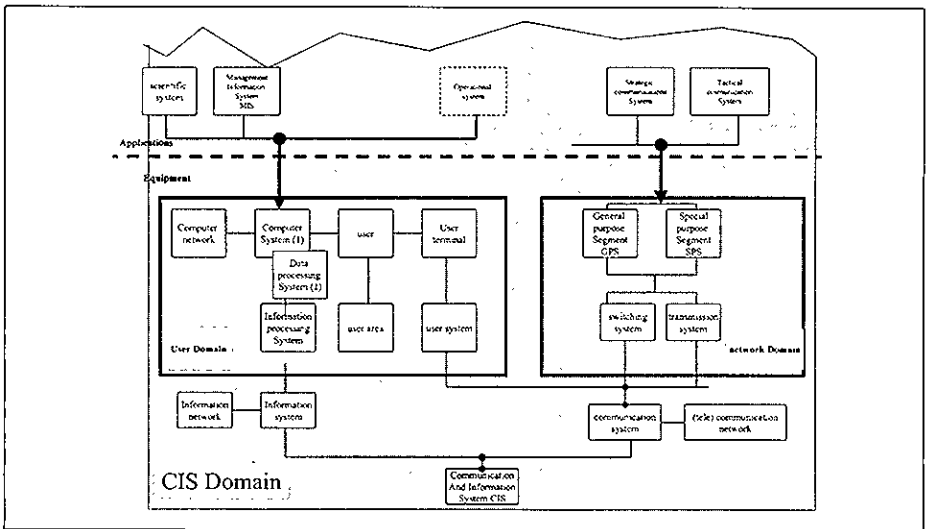


Figura 2-b. Modelo Semántico Conceptual para los Sistemas NATO C3 y Sistemas de Comunicaciones e Información (Equipos).

Arquitectura Operativa de los Sistemas de Mando y Control Militar (SMCM)

Para establecer una Arquitectura Operativa de los SMCM se necesita considerar varios ejes o categorías que determinan su contexto.

a) Niveles Militares.

Los SMCM se articulan en tres niveles desde donde se despliega la estructura de Mando en forma jerarquizada:

- *Nivel Estratégico*, para el Mando y Control de fuerzas utilizadas dentro de un marco político y de forma sincronizada con otras iniciativas no-militares (diplomáticas y económicas, por ejemplo). A este nivel corresponden el análisis de riesgo de la acción militar, los planes estratégicos y la determinación global de fuerzas y recursos necesarios.
- *Nivel Operacional*, donde las operaciones conjuntas (entre distintos servicios) y combinadas (entre naciones) se planifican globalmente, se ejecutan y se apoyan logísticamente dentro del teatro de operaciones para conseguir los objetivos estratégicos.
- *Nivel Táctico*, donde las fuerzas se emplean en acciones militares para conseguir los objetivos militares inmediatos que en conjunto permitirán el cumplimiento de los objetivos operacionales y, estos a su vez, los objetivos Estratégicos.

b) Estructura Jerárquica de Mando.

En íntima relación con los Niveles Militares, se encuentra la Estructura Jerárquica de Mando, que puede ser permanente y geográficamente fija o temporal con capacidad para ser desplegada (*deployable*) en la zona geográfica más conveniente, y la Estructura de Fuerzas sobre las que se ejercita el Mando y Control.

En términos OTAN estamos hablando de la Estructura OTAN de Mando Estática (figura 3) y de la Estructura para fuerzas de tareas Combinadas-Conjuntas —*Combined Joint Task Force (CJTF) Structure*— (figura 4).

Todo el proceso ha sido resumido perfectamente por el capitán de navío Buenaventura López Rodríguez y el comandante de Infantería de Marina Andrés Gancio Painceira en un artículo en esta REVISTA al que me remito (5).

(5) Ver REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 2002. *El Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad-HRF (M) SP HQ*.

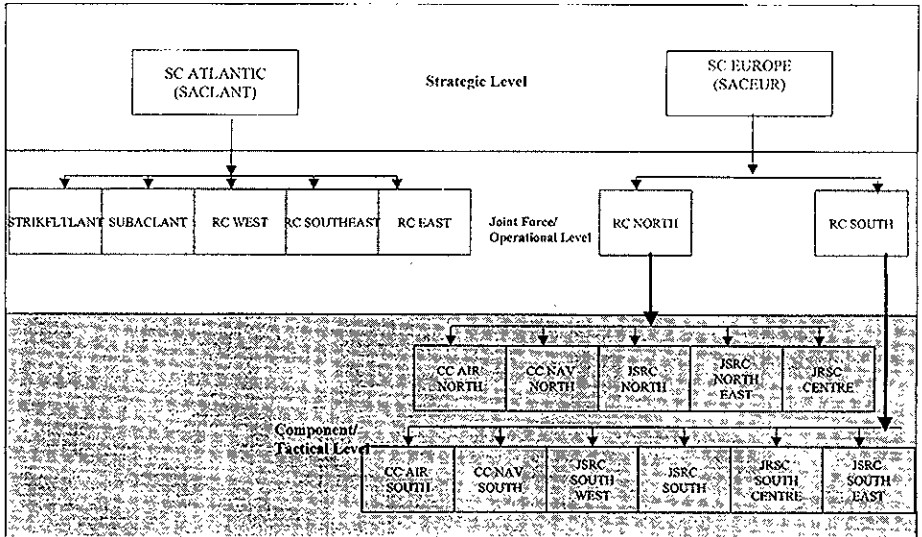


Figura 3. Estructura Estática de Mando OTAN.

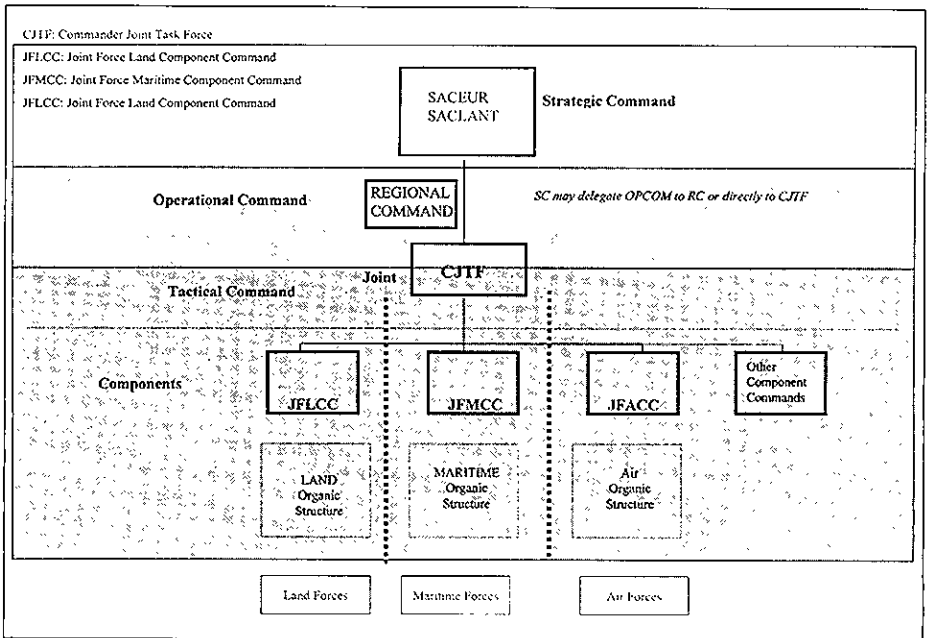
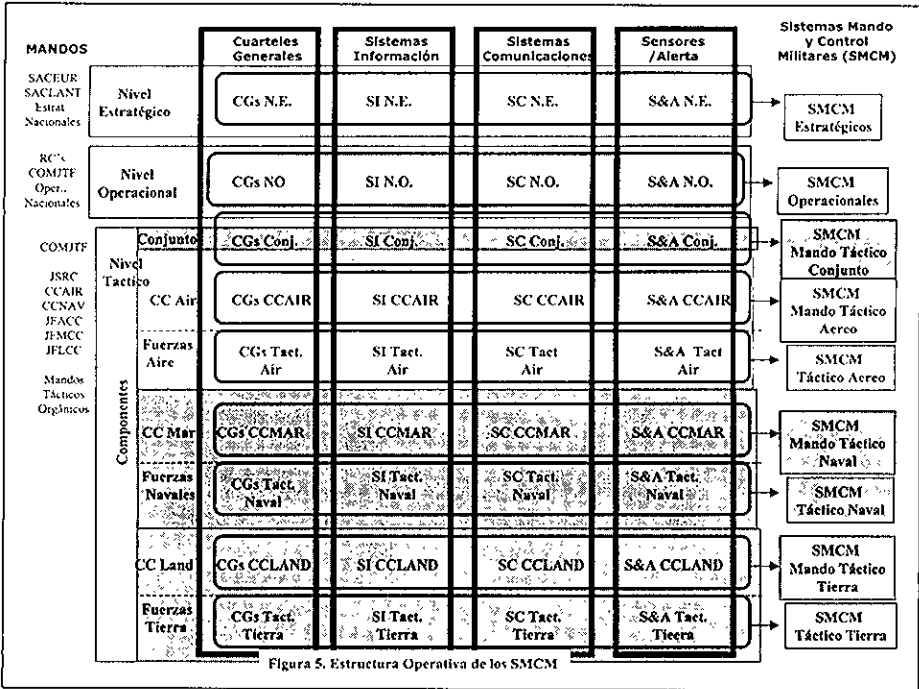


Figura 4. Ejemplo de Estructura de Mando OTAN CJTF.

Utilizando estos parámetros junto con los componentes fundamentales del SMCM, en la figura 5 se indica el marco donde encaja la Estructura Operativa de los SMCM.



Qué ha cambiado después del 11-S

Percepción de un nuevo tipo de amenaza

Está claro que esa fecha constituye un hito, una de esas referencias que se utilizan para separar un antes y un después. Innumerables análisis se han efectuado sobre las consecuencias del tremendo atentado terrorista a los que sólo pretendo añadir una experiencia personal. Compartía oficina en aquellos días en la agencia NC3A (NATO C3 Agency) con un capitán de corbeta americano, reservista, que compaginaba su destino en la OTAN con las obligadas prácticas anuales en la Marina norteamericana, y al que llamaremos Mike, por ejemplo. Mike recibió un e-mail urgente: *One of the Twin Towers is collapsing. Terrorist attack.* Después vimos por la CNN el derrumbe de la otra Torre Gemela.

Mike a duras penas podía contener las lágrimas. Un cuñado suyo trabajaba en una de las oficinas del rascacielos convertido en el informe amasijo de ruinas humeantes. Y además, ellos, *the winners*, ¡estaban siendo atacados en su propio territorio!

Alguna vez habíamos tenido interesantes conversaciones, favorecidas por ese lazo que se establece de inmediato entre oficiales de marina de cualquier nacionalidad. Yo era más antiguo e infinitamente más viejo, así que Mike me trataba con cierta deferencia.

En uno de estos intercambios entre amigos, Mike me había dicho claramente: «Mira, José, si nosotros le hacemos la guerra al resto del mundo, ganamos».

Y de repente, ¡iban perdiendo en su casa! Mascando las palabras, Mike lanzó una advertencia que se hizo realidad a corto plazo: *José, you're gonna see a lot of missiles flying around*. Y bien que los hemos visto volar.

Esta pequeña experiencia personal, me sirve para ilustrar, sin profundos análisis, lo que considero hechos fundamentales derivados del 11-S y sus consecuencias inmediatas en Afganistán e Irak:

1. La percepción de la amenaza ha completado su trayectoria desde el comienzo de la Guerra Fría:
 - a) Pacto de Varsovia (durante toda la Guerra Fría).
 - b) Amenaza «difusa multilateral» (desde la caída del Muro hasta el 11-S).
 - c) Terrorismo internacional (después del 11-S).
2. En paralelo con la evolución de la percepción de la amenaza, tratan de adaptarse las organizaciones militares internacionales:
 - a) OTAN, Artículo 5, máxima prioridad para defensa del territorio de agresiones potenciales procedentes del Pacto de Varsovia.
 - b) OTAN operaciones fuera de área, no Artículo 5, para enfrentarse con difusas y variopintas amenazas.
 - c) ¿Otra OTAN? ¿Defensa Europea? ¿Grupos «Rumsfeld» de alianzas temporales y *ad-hoc, case-to-case*?
3. Determinación de Estados Unidos a enfrentarse con la amenaza terrorista de forma sistemática y completa (hojas de ruta o *road maps*).
4. Disensión intraeuropea con dos claras actitudes:
 - a) Aceptación de la hegemonía militar americana, con intención de reconducirla-moderarla desde dentro.
 - b) Impulso de una suficiencia militar europea independiente de la americana.

No es mi intención entrar con este artículo en juicios de valor o análisis de intenciones, terreno difuso y apasionante. Me limito a una aproximación fáctica. Después del 11-S, el terrorismo internacional se convierte en la amenaza de las democracias. Las organizaciones militares intentan adaptarse/crearse, con discrepancias notables, pero siempre desde la colaboración multinacional.

Definición de terrorismo

Uno de los problemas de la acción contraterrorista es la delimitación clara de su definición. Como dice un autor, el terrorismo es como la pornografía, no sé definirla, pero sé qué es cuando la veo. Existen definiciones del Departamento de Defensa americano, del Departamento de Estado, del FBI, de la CIA, etcétera.

Los expertos sobre el tema han identificado un mínimo de seis tipos diferentes:

- Terrorismo nacionalista (IRA, grupos kurdos, grupos chechenos...).
- Terrorismo religioso (al-Qaeda, Hamas, extremistas judíos Kahane y Baruch Goldstein...).
- Terrorismo apoyado por el Estado (*rogue states*).
- Terrorismo de extrema izquierda (Baader-Meinhof, Brigadas Rojas...).
- Terrorismo de extrema derecha (neonazis).
- Terrorismo anarquista (GRAPO...).

No es éste el lugar para extenderse en tan importante tema, pero intentaré delimitar cuatro elementos fundamentales que subyacen como denominador común en cualquier tipo de acción terrorista:

- Es premeditada, planeada de antemano, a diferencia de un acto impulsivo de ira.
- Es política en el sentido que intenta cambiar el orden político existente, a diferencia de la violencia de grupos criminales, cuyo objetivo suele ser la consecución de dinero y riquezas.
- Sus blancos son numerosísimos y de difícil catalogación, tanto personas como edificios, monumentos, instalaciones, etc. Una característica que se busca es que tengan cierta relevancia, de la naturaleza que sea, para que atraigan la atención mediática, y de esta forma su «causa» sea conocida.
- Se efectúa por subgrupos irregulares, nacionales y/o internacionales, no encuadrados en el ejército de un determinado país.

Qué requisitos tecnológicos se derivan de la lucha antiterrorista

El fenómeno terrorista implica una adaptación de las estructuras militares, tanto nacionales como internacionales, lo que conlleva una investigación sobre procedimientos y material.

La Research and Technology Organization (RTO) de la OTAN patrocinó un taller (*workshop*) en febrero de 2002 en Arlington, Virginia (Estados Unidos) sobre el tema (6).

De los primeros análisis se encontró que existían una serie de deficiencias y limitaciones (*shortcomings and constraints*) que dificultaban la creación de escenarios de planificación. Citemos, entre otros:

- a) No existe una definición formal de requisitos OTAN. En el marco nacional la situación es semejante, ya que tales requisitos no están articulados más allá de afirmaciones generales.
- b) Aparte de la falta de requisitos, el contexto político está evolucionando (ver *Percepción de un nuevo tipo de amenaza*).
- c) Existe una gran variedad de factores no-técnicos de gran importancia en el combate al terrorismo: consideraciones sociológicas, estatus económico, fuerzas y debilidad de infraestructuras, guerra psicológica, coordinación intergubernamental.
- d) Defensa no es el único actor implicado en la guerra antiterrorista. Hay otros muchos ministerios y departamentos, desde Tecnología, Transporte, Energía hasta Interior y Sanidad.

A pesar de lo anterior, se crearon cuatro áreas de trabajo, y dentro de ellas se definieron unos escenarios y unas capacidades deseables. Como resultado del análisis, se determinaron varias áreas de colaboración tecnológica. La descripción detallada de estos temas se remite al informe del RTO. A continuación se indican de forma muy esquemática.

Áreas de trabajo

- Indicación y alerta (*indications & warning*). Para la identificación avanzada, vigilancia y seguimiento de terroristas y sus armas.
- Supervivencia y protección (*survivability & denial*). Para impedir el acceso a blancos terroristas potenciales.
- Gestión y recuperación de actos de terrorismo (*consequence management & recovery*). Para la protección y la recuperación de los servicios gubernamentales esenciales.

(6) RTO. *Combatting Terrorism Workshop Report*.

- Atribución y actuación contra-terrorismo (*attribution and counter-action*). Rápida identificación de los perpetradores de un acto terrorista y apropiadas operaciones antiterroristas.

La habilidad de ejecutar una variedad de operaciones militares en respuesta a los ataques terroristas exige nuevas capacidades para su ejecución rápida, precisa y efectiva que reduzcan las bajas sufridas por las fuerzas propias y que minimicen los problemas de bajas por fuego amigo (*fratricide*), particularmente en situaciones de captura de rehenes.

Áreas de colaboración tecnológica

1. Sensores y Biométrica (*Sensors & Biometrics*)

- a) Vehículos Submarinos Autónomos con sistemas de sensores. (*Autonomous Underwater Vehicles —AUVs— with sensor suites*).
- b) Sensores para vapor, polvo, personas dentro de vehículos y compartimentos cerrados.
- c) Biodetectores a distancia.
- d) Vigilancia subterránea de túneles, alcantarillado y aparcamientos.
- e) Detección de explosivos a distancia.
- f) Biométrica (reconocimiento e identificación de voz, reconocimiento de huellas dactilares, reconocimiento de rasgos faciales).
- g) Control de accesos.
- h) Utilización de infraestructuras existentes para soportar nuevos sensores (por ejemplo, instalación de sensores biométricos o químicos en cajeros automáticos y distribución de la información a través de la infraestructura propia de comunicaciones).

2. Tecnologías informáticas

- a) Interconexión de bases de datos (policía, inmigración, militar...).
- b) Bases de datos sobre la actividades terrorista.
- c) Arquitectura NATO de Sistemas de Información para la Alerta y Atribución Rápida.
- d) Herramientas para crear una presentación Común de Información (*Common Information Picture, CIP*) (7).
- e) Algoritmos estadísticos para identificación rápida de enfermedades.

(7) Similar a la *Common Operating Picture* (COP) en el dominio militar.

- f) Redes de comunicaciones y de datos de nodos, tales hospitales, farmacias, médicos, para el análisis y fusión de datos.
 - g) Herramientas para construcción en tiempo real de escenarios de acciones terroristas.
3. Cyberseguridad y protección (8)
- a) Identificación de intentos de acceso a sistemas informáticos y mecanismos de protección.
 - b) Detección en tiempo real de intentos de intrusión en redes informáticas.
 - c) Establecimiento de redes móviles *ad-hoc*.
 - d) Detección de *software* dañino (*malicious software*), particularmente en paquetes comerciales (COTS, *Computer-the-shelf*).
4. Soporte a los Sistema de Decisión y Mando y Control
- a) Adaptación de la estructura de Mando y Control Militar a la respuesta antiterrorista.
5. Modelización y simulación.
6. Técnicas biológicas y médicas.
7. Adiestramiento.
8. Etiquetado de material.
9. Armas.
10. Protección física.

Impacto en los SMCM de lucha antiterrorista

Dominio de las operaciones contraterroristas

De todo lo dicho anteriormente se desprende como requisitos previos y fundamentales:

1. Creación de una Doctrina de las Operaciones Contraterroristas (OCT):

Procesos implicados en las operaciones contraterroristas (se trata de establecer una doctrina completa, similar a la doctrina de las operaciones militares recogida en las *Allied Joint Publications*).

(8) Una rama de la actividad terrorista ha recibido el nombre de «Ciberterrorismo». En la sociedad «interconectada» en la que vivimos los *ciberattacks* pueden causar más daño que otras formas más vistosas de terrorismo.

2. Establecimiento de una Estructura de Mando contraterrorista (EMCT).

Tanto a nivel nacional como internacional, a los tres niveles: estratégico, operacional y táctico. Se definirán los centros o entidades de todos los organismos implicados, sus funciones y el intercambio de información en su nivel más alto.

3. Establecimiento de una Estructura de Fuerzas Contraterrorista (EFCT).

Tanto a nivel nacional como internacional se definirán los recursos de fuerza utilizables, con consideración de los condicionantes legales de cada país.

Adaptación de los SMCM actuales

Funcionalidad e interfases

Dentro del marco anterior, y para cada SMCM (ver figura 5) se definirá en forma sistemática su función (si es que existe) y sus interfases.

- Operación Contraterrorista 1 (OCT1).
- SMCM Estratégico.
- Función.
- Interfases.

Modificación de los componentes del SMCM

Una vez completado el análisis de funcionalidad e interfases, se deben adaptar o modificar convenientemente los componentes fundamentales del SMCM:

Cuarteles Generales: inclusión, si es necesario, de una celda de operaciones contraterrorismo.

Sistemas de Información

- Adaptación de programas *software* específicos de OCT.
- Bases de datos específicas de OCT.
- Sistema de presentación específicos, tales como la *Common Information Picture* (CIP).

Sistemas de comunicaciones

- Comunicaciones específicas de OCT.
- Definición o adaptación de interfases estándar para intercambio de información, tales como AdatP-3 y Data Links.

Sensores y alerta

- Sensores y sistemas de alerta específicos de OCT.

Junto con estas adaptaciones orientadas específicamente a las OCT, debe continuarse con las adaptaciones genéricas derivadas de la movilidad y multinacionalidad de las operaciones contraterroristas, tales como:

- Arquitecturas que permitan fácilmente el despliegue (*deployability*).
- Estandarización de procedimientos e intercambio de información (*interoperability*).
- Medidas de seguridad y protección de sistemas de información (protección contra ciberterrorismo).

Resumen

Los SMCM, aparte de su misión intrínseca de instrumento para ejercer el Mando y Control de las Operaciones militares, están inmersos en el nuevo contexto derivado de la actividad contraterrorista surgida como consecuencia de los acontecimientos del 11-S.

El problema es que el contexto aún no tiene unos límites claramente definidos.

Participando en los grupos de trabajo que ya existen, nacionales e internacionales, y aplicando una metodología sistemática anteriormente esbozada, es posible una adaptación de los SMCM a los nuevos requisitos.

LA VIRGEN MARINERA

Julia GONZÁLEZ CONDE
Universidad de San Pablo-CEU



E hace silencio. El fervor religioso recorre la calle principal hasta el paseo marítimo al ritmo de una banda de jóvenes, detrás niños y niñas, todos ellos marineros, con un remo al hombro, en el que figura inscrito el nombre de su hermandad, la de la Virgen del Carmen.

Es una cofradía encabezada por su plana mayor, y una festividad popular que se aleja del 16 de julio para celebrarse el 15 de agosto, el día de la Virgen en toda España.

A la pregunta de por qué ese día y no en julio, la contestación es simple, su Virgen es la marinera, la del Carmen, y quieren que pasee cuando la barriada triplica la población con turistas españoles y extranjeros.

El cortejo avanza y con él se encoge la estatura de los devotos y la edad se reduce a pocos meses de vida en brazos de alguno de sus progenitores. El traje reglamentario es el de marinero y la costumbre les hace ir descalzos. Así, reina el silencio y el respeto ante la figura de una pequeña virgen de escayola de 1948. Virgen marinera que allí comparte el patrocinio con Santiago el Mayor, y cuyo patronazgo y devoción religiosa se remonta aquí a los años cincuenta, ante la insistencia de los devotos marianos, marineros y pescadores.

A partir de entonces, al inicio de los años cincuenta, se comienza a trabajar en la idea de crear una hermandad que saque a la Virgen del Carmen en procesión desde la ermita de Santiago hasta el mar, donde recorre, subida en una pequeña barca, una parte de la costa de Torrox, en la barriada de El Morche, al sureste de la Axarquía malagueña, como nos cuenta Manuel Rico, cofrade y principal promotor de esta procesión durante más de veinte años.

Pero sería injusto hablar de esta localidad sin reconocer sus orígenes romanos, en los que Torrox sería Caviculum, y su comercio e industria se situaría alrededor de su faro, que hoy es un resto arcaico del que se conserva un mosaico y forma parte del conjunto arqueológico, que consta de unas termas, la villa, la necrópolis y unas pilas salsarias de garum. Vigilado por toros moriscos.

La creencia popular habla del establecimiento del príncipe Abderramán en esta localidad después de su desembarco en Almuñécar allá por el año 755, incluso hay quien la determina como cuna de Almanzor. Lo cierto es que durante la dominación árabe la industria de Torrox creció de forma considera-

ble, sobre todo la de la seda, que convertiría su rico hilo, tintado en aljubas y alquilaces, para ser enviado a los mercados de Granada, Bagdad y Damasco.

Ya conquistada por los Reyes Católicos, Torrox no pierde su importancia y se transforma en plaza militar, obteniendo el título de «Muy Noble y Muy Leal Villa».

Actualmente, El Morche, una de las barriadas de Torrox costa, cuya ruta, cercana a Nerja, discurre en cornisa por la falda de montes rojizos y malvas, en relación a la agricultura, se vuelca en su tradición marinera y la convierte en un lugar costero lleno de encanto y recogimiento para todo aquel que en agosto se asoma a su paseo marítimo.

Está anocheciendo y la procesión continúa su marcha, a los gritos de «guapa, guapa», por las calles enga-



lanadas en este día grande. Y a la luz de faroles y velas, las dos bandas de música continúan el desfile bajo cientos de macetas, mantones, colchas y flores para la Virgen. Se acerca a la playa, y allí mismo una parada rompe el protocolo oficial de presidentes de ésta y otras dos hermandades y de todas las fuerzas vivas. Es entonces cuando la Salve Marinera suena por megafonía, y a continuación, al ritmo de sevillanas, las niñas bailan ante la Virgen.

Mientras tanto, en la orilla, varios cientos de personas asisten a la singladura de la patrona. La observan, la fotografían, y varias mujeres, con cirios encendidos por algún voto de fe, le aguardan en la orilla.



Costaleros voluntariosos ayudan a embarcar a su patrona, a depositarla en la barcaza, una reformada patera prestada por la Marina para este evento. Es un acto emotivo, a bordo de poco más de tres metros de eslora, cuando la madre y el niño comienzan a mecerse en el oleaje. Empapados y tambaleantes los marinos recogen la estampa con sus brazos, la imagen real de la Virgen del Carmen. Parece que el levante está pegando algo, se oye decir, pero esto no desanima a la tripulación que desafía olas y resacas en un vaivén que no asusta e incluso parece entretener a todos. Ya entró y comienza su marcha frente a la costa de El Morche, en esta noche de luna llena, y al compás de piezas musicales clásicas como la *Salve Marinera* o el *Avemaría*, el cielo se convierte en un auténtico esplendor de tracas y fuegos artificiales (aéreos y marítimos) que enmarcan el cuadro de cazuelas de lumbre de las ocho o diez barcas de recreo que acompañan el festejo.

Es verdad que son muchos los pueblos costeros que veneran la imagen de la patrona de la Marina española, desde el norte al sur, por las costas mediterránea y atlántica. Pero también es cierto que aquí, en esta barriada malagueña, de más o menos dos mil habitantes fijos, donde se celebra la última romería marinera, lo sencillo se hace grande.

Durante el invierno, la Virgen pertenece al pueblo, pero es ahora en esta noche de agosto cuando se reconoce de los marineros, que la sujetan con fuer-

za, no para que no se caiga, sino para que no se vaya. Marineros incansables que, a buen seguro, aguantarían toda la noche abrazados a su Virgen.

En un verdadero baño de multitudes la imagen avanza por el agua en su recorrido de vuelta a la altura de su templo, y cuando la barca atraca todos la reciben para devolverla de nuevo a su trono, despacio, muy despacio, hasta llegar a su lugar de origen.

Con este acto finalizan las fiestas de esta barriada malagueña, donde se dan cita marineros y agricultores, habitantes de Torrox y de localidades próximas, curiosos y turistas, con el fin de venerar a su Virgen, la marinera, que hoy se hace de todos.

(Fotos de archivo cedidas por Manuel Rico, el que hasta ahora ha sido presidente de esta cofradía.)



TEMAS PROFESIONALES



EL CUARTEL GENERAL MARÍTIMO ESPAÑOL DE ALTA DISPONIBILIDAD-HRF (M) SP HQ

PUNTO Y SEGUIDO

Fernando ARMADA VADILLO



Introducción



ACE ya más de un año impulsé la publicación de un artículo en esta REVISTA (ver REVISTA GENERAL DE MARINA, 243 de mayo 2002) con similar título, del que podría ser útil ahora una nueva lectura. Por aquel entonces el HRF (M) SP HQ (cuando no haya lugar a error emplearé HRF, a secas) era todavía un organismo en ciernes y el objetivo del artículo fue meramente divulgativo, siendo sus coautores el jefe del Estado Mayor y



el jefe de Planes del Estado Mayor. Con la publicación ahora de este nuevo artículo, justo cuando se acaba de pasar la evaluación final (FOC) y, por tanto, se ha culminado la tarea encomendada, trato de difundir los resultados obtenidos, comentar algunos aspectos significativos a lo largo del proceso de constitución, esbozar el futuro que se presenta y, con todo ello, ilusionar al personal de las distintas categorías a participar activamente en ese futuro.

El reto: antecedentes

Todo estaba por hacer cuando, en mayo de 2001, fui nombrado comandante del Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad (en acrónimo COMSPMARFOR), primero simultaneando responsabilidades con las de jefe del Estado Mayor de la Flota, y luego (septiembre de 2001) en destino independiente (que llevaba aparejado el de segundo de la Flota). A partir de junio de ese año se fue incorporando personal al HRF para empezar a trabajar. Inicialmente sólo un pequeño núcleo de cuatro oficiales, que se fue ampliando, poco a poco, hasta conformar los que ahora lo constituimos.

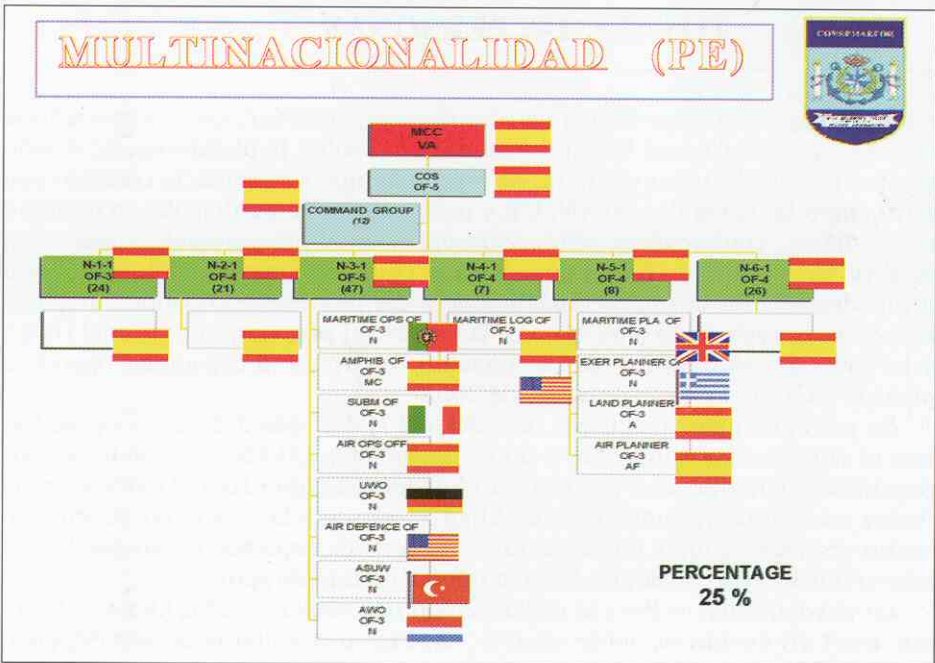
Era un proyecto totalmente nuevo, con una filosofía distinta de la que acostumbrábamos, que representaba un compromiso importante para la Armada y se ofrecía como un reto estimulante y una gran responsabilidad a asumir. Respondía a una iniciativa nacional, en respuesta a las necesidades planteadas por la OTAN y en paralelo con proyectos similares de Italia y Reino Unido.

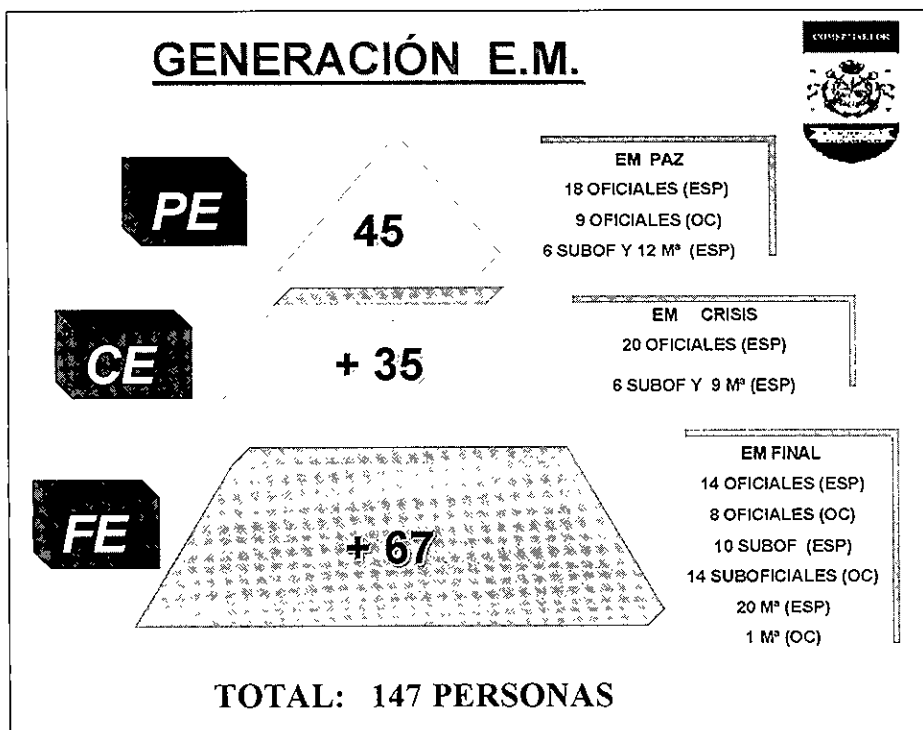
Simultáneamente se ponía en marcha un Cuartel General Terrestre, homónimo del nuestro, en Bétera (Valencia), a cuya puesta de largo (alcanzó su plena capacidad operativa en diciembre pasado) tuve oportunidad de asistir y al que deseo la mejor suerte.

Desarrollo: hitos fundamentales

En el desarrollo de lo que nacía como un ilusionante proyecto no ha sido todo fácil, pues requería la actuación coordinada de muchos y diferentes organismos involucrados, de la Armada (EMA, JAL, Flota), EMACON, Órgano Central de Defensa, y OTAN. Ha habido que superar inercias, algunas incomprendiones, limitación de recursos, dificultades de coordinación, interferencias con otras actividades, etc. No han faltado tampoco anécdotas (sólo para iniciados): la «interpretación» en inglés («chuleta» por medio) por los altavoces de órdenes generales, la «pata negra» facilitante, los orígenes futbolísticos de Drelid y Riama, la conexión alcoyana, las extrañas relaciones del APC con el equipo de evaluación y con mi propio Estado Mayor, los WOPER, etcétera.

Los primeros pasos fueron naturalmente de puesta en situación: ¿qué se pretendía?, ¿cuál era el marco de actuación y con qué directrices?, etc. Siguió un periodo de estudio de todo ello y la elaboración de un plan de trabajo deta-





llado. Después, su desarrollo, a un ritmo a veces frenético, que comprendió la organización del Cuartel General y actuaciones sobre la plataforma de mando y sobre las instalaciones en tierra. Al mismo tiempo se establecía contacto con otros cuarteles generales OTAN, UE y nacionales, y se participaba en multitud de reuniones, conferencias, seminarios, etc, y en el planeamiento y ejecución de diversos ejercicios. Todo ello salpicado con acontecimientos del mundo real y supeditado a los dos hitos fundamentales del proceso de constitución: pasar una primera evaluación para obtener la capacidad operativa provisional (IOC) a lo largo del año 2002 y una evaluación final para la capacidad operativa plena (FOC) en el primer semestre de 2003.

Se partía de unas directrices iniciales del EMA, que definían y encuadraban el compromiso adquirido, y unos documentos OTAN que detallaban los requisitos a cumplir para llegar a ser certificados como HRF Marítimo en la futura estructura de fuerzas de la Alianza. Enseguida se fueron definiendo varios grandes campos de actuación, a saber: los aspectos organizativos, el adiestramiento y los sistemas C2 y la infraestructura de apoyo.

La organización.—Para la organización del nuevo Cuartel General había que tener en cuenta su doble «gorra»: un organismo con encuadre orgánico

nacional, con un Estado Mayor multinacional, y cuya principal ocupación es hacia la OTAN (en su momento, también UE), en los términos de un Memorandum of Understanding (MOU) y un Technical Arrangement (TA). Todo ello en un momento de reorganización general de la Armada, con el HRF como parte importante de ella, y dentro de un panorama de recursos siempre limitados. Así, con la poca experiencia aprovechable y mediante contactos con otros organismos, se fue dando forma al nuevo Cuartel General. Su localización (cuando no está desplegado), en el mismo edificio del Cuartel General de la Flota, facilitaba la coordinación y el trabajo diario, así como el uso de servicios comunes. Se promovieron diversos documentos por los que el nuevo organismo tomaba entidad orgánica, administrativa y legal. Llevó su tiempo, aunque no fue difícil, elaborar todos los documentos internos de organización y funcionamiento, que con el tiempo y la experiencia se han ido mejorando y lo seguirán siendo en el futuro.

Los oficiales extranjeros que se han ido incorporando se han integrado fácilmente y, al tiempo que a los nacionales, se les ha ido dotando de medios de trabajo para ejercer su labor adecuadamente, teniendo en cuenta los requisitos de seguridad nacionales. Debo decir que el componente multinacional (aparte de España, cinco naciones están representadas hasta el momento) se ha ido ampliando, frente a las previsiones iniciales, con el compromiso de participación de nuevas naciones (alguna repite y tres o cuatro más se han comprometido), aunque la incorporación efectiva se ha demorado en algunos casos hasta la firma del MOU. Este documento, junto al de reconocimiento formal del estatus internacional del HQ, es fundamental para la cobertura administrativa y legal del personal extranjero. Similar para los tres HRF (M) HQ ha tenido una elaboración larga y se acaba de firmar recientemente. Junto con el TA, que recoge los aspectos de mando y control, expresa las condiciones de empleo del Cuartel General por la OTAN.

Uno de los aspectos más importantes de la organización ha sido la definición de la plantilla. Sin variar la filosofía inicial de activación en tres etapas, su entidad se ha ido ajustando a partir de una plantilla inicial teórica (35/65/107) que se ha modificado aprovechando las experiencias de los ejercicios realizados y teniendo en cuenta las recomendaciones del equipo evaluador (DHQTF), lo que lleva a unos totales de 45/80/147 personas. Aunque estos números, que incluyen personal multinacional y de otros ejércitos, pueden parecer elevados, están realmente muy ajustados en el personal permanente (plantilla orgánica), que debe reflejar un adecuado balance entre personal nacional y extranjero y dar respuesta a la multitud de actividades en las que ya se está participando. La plantilla completa, que incluye personal de la dotación del barco insignia que se adscriben al HRF durante las activaciones, es una referencia de máximos, pensada para un mando componente Marítimo (MCC) operando en un escenario alejado durante seis meses y con capacidad para conducir toda la gama de las operaciones marítimas. La plantilla y



su proceso de activación es un verdadero punto crítico del funcionamiento futuro de este Cuartel General y requerirá del esfuerzo coordinado de diferentes órganos de la Armada.

El adiestramiento.—Hubo que completar los conocimientos y experiencia previos que reunían los diferentes integrantes del HRF (de acuerdo con los requisitos fijados para cada uno de los puestos), con cursos que se fueron viendo necesarios. Cursos de inteligencia, sistemas CIS, INFOSEC, «NATO Staff», etcétera, bien en centros OTAN o nacionales, han ido realizándose a medida que había disponibilidad, aprovechando para ello en muchos casos los numerosos contactos que se han ido estableciendo en todo este periodo. Otro impulso al adiestramiento individual se ha hecho por la participación de miembros del Estado Mayor en operaciones o ejercicios nacionales u OTAN integrados en los diferentes Estados Mayores de conducción de dichas actividades.

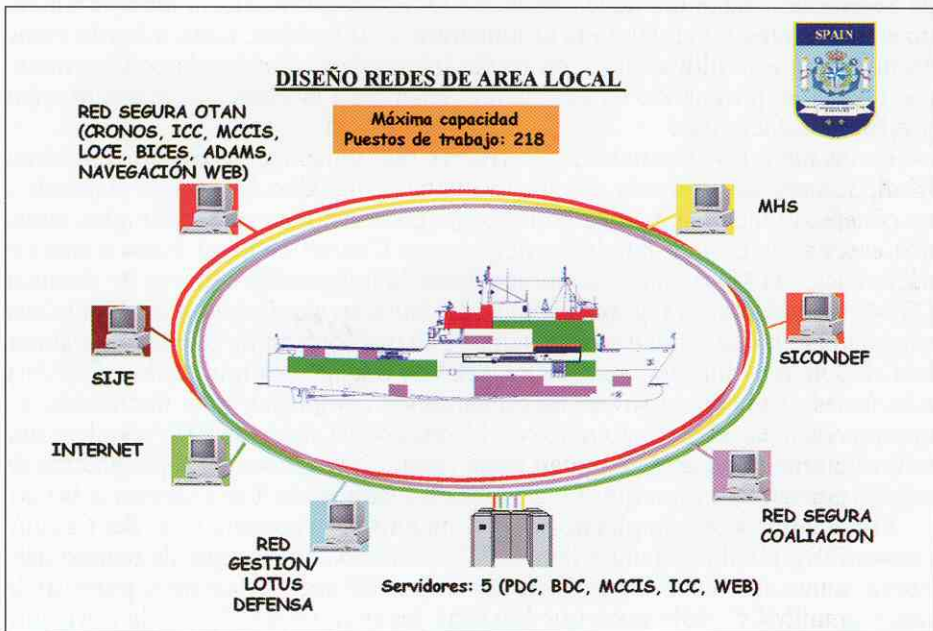
El adiestramiento de conjunto se ha hecho mediante la participación en diferentes ejercicios, a saber:

- EXTREME ASSEMBLY 02, ejercicio nacional diseñado *ad hoc*, de una semana de duración, cuyo objetivo fue comprobar el proceso de constitución del HRF, los procedimientos de trabajo a bordo y la capacidad de los medios de mando y control de la plataforma de mando.
- NEO TAPON 02, principal LIVEX/INVITEX nacional, ambicioso ejercicio en el que se participó como CTF y que, aunque perturbado por diversos incidentes, permitió obtener numerosas enseñanzas y el necesario rodaje previo al siguiente ejercicio.
- DESTINED GLORY 02, LIVEX OTAN, justo a continuación del anterior, en el que se participó como CTF de una importante fuerza multinacional y se certificó la IOC del HRF.

- NEO TAPON 03, recién terminado, primer ejercicio actuando como MCC y en el que se ha certificado la FOC del HRF.
- ALLIED ACTION 03, importante CPX OTAN, en el que se actúa como MCC y en el que, de momento, se ha participado en el intenso proceso de planeamiento, ya en fase muy avanzada y en sí mismo fuente de experiencias. La ejecución del ejercicio tendrá lugar en Turquía el próximo mes de noviembre, y el HRF lo jugará a bordo de su plataforma de mando, en las proximidades de Estambul.

En el camino han quedado ejercicios como el GRUFLEX 01/03 (nacional) y el UNIFIED ODISEY 03 (OTAN), planteados con un escenario coordinado y de ejecución sucesiva, y a última hora reconvertido el primero sin participación del HRF y anulado el segundo con el planeamiento muy avanzado.

Los sistemas C2 y la infraestructura de apoyo.—Capítulo esencial en el desarrollo del HRF, se dosificó el esfuerzo para cubrir, con prioridad, en una primera fase (hasta la IOC) las necesidades del *Castilla* como buque de mando, mientras se habilitaban los servicios mínimos en tierra para el funcionamiento día a día, y posteriormente (hasta la FOC) para completar las necesidades a bordo y atender las del HRF en tierra. Los principales campos de batalla en este ámbito han sido la seguridad, en su doble aspecto de seguridad física e INFOSEC, y la capacidad para absorber e integrar la multitud de sistemas necesarios, tanto OTAN como nacionales.





Varias visitas del Centro Nacional de Inteligencia (como Agencia Nacional de Seguridad), así como de las Agencias OTAN responsables, fueron orientando los esfuerzos y validando la arquitectura de seguridad, tanto a bordo como en tierra (en este último caso, de forma integrada y coordinada con las medidas que se iban tomando en el Cuartel General de la Flota con respecto a sus propias instalaciones).

En cuanto a los sistemas C2, el esfuerzo que se ha hecho ha sido verdaderamente importante, como lo son los resultados obtenidos. Su diseño responde a un concepto funcional, tanto a bordo como en tierra, para responder a los variados escenarios en que puede participar este Cuartel General junto a fuerzas nacionales, OTAN o en coalición, mediante la integración efectiva de sistemas OTAN y nacionales. Las principales dificultades aquí, aparte de identificar exactamente las necesidades de sistemas y la distribución de puestos de trabajo, han sido de coordinación entre la multitud de organismos implicados (OTAN y nacionales), cada uno a su vez de organización compleja y muy distribuida. Es oportuno señalar al respecto que, con los modernos sistemas CIS, adquiere una tremenda importancia el apoyo en tierra (al que hay que exigirle parámetros de trabajo operativos) para que funcionen adecuadamente los sistemas a bordo.

Si nos referimos a la plataforma, las magníficas características del *Castilla* constituyeron un buen punto de partida. Diseñado como buque de mando para operaciones anfibas, disponía de los espacios necesarios para permitir la labor de un MCC. Sólo hubo que trasladar los requisitos OTAN y la estructura

y forma de trabajo del HRF activado para ir adaptándolo y acondicionándolo adecuadamente a su nuevo cometido. Algunas acciones de mantenimiento y, sobre todo, el aumento de la capacidad satélite han sido necesarios para ello.

En cuanto a las instalaciones en tierra cuando no está activado, el HRF ha ido ocupando los locales del segundo piso del Cuartel General de la Flota, y está previsto ocuparlo en su totalidad en un futuro inmediato, en coordinación con el Estado Mayor de la Flota, a medida que la incorporación de los «reza-gados» de la plantilla permanente lo han hecho necesario. Debo decir que el hecho de estar ambos ubicados en el mismo edificio ha sido acertado y de beneficio mutuo, pues no sólo ha facilitado los primeros pasos del HRF, sino que el impulso para dotarle de los sistemas necesarios ha podido aprovecharse a favor de las necesidades del Cuartel General de la Flota, ganando en coordinación y flexibilidad.

El proceso de evaluación: la IOC y la FOC

Para el proceso de evaluación de todos los HRF candidatos a formar parte de su estructura de fuerzas, la OTAN estableció una serie de requisitos, objetivos y subjetivos, que le permitieran comprobar si los medios C2 con que contaban, así como los procedimientos de trabajo empleados, se ajustaban a los estándares de la Alianza. Para ello constituyó dos equipos de evaluación (DHQTF): uno para los HRF terrestres, bajo la tutela de SACEUR, y otro, para los marítimos, bajo la tutela de SACLANT, compuestos por oficiales de distintos Cuarteles Generales OTAN.

La IOC.—En el caso de nuestro HRF, la primera parte de la evaluación consistió en una serie de visitas por el DHQTF a la plataforma de mando, reuniones con los componentes del HRF y contactos permanentes entre ambos, vía CRONOS. Así, de una forma estrechamente coordinada, se fueron concretando necesidades, orientando esfuerzos y detectando deficiencias.

La evaluación operativa en esta fase tuvo lugar, como ya se ha mencionado, durante el ejercicio DESTINED GLORY 02 (conducido por COMSTRIK-FORSOUTH). Muy ambicioso en su planteamiento inicial, fue degradándose a última hora por la retirada de algunas unidades, siendo la de una *Host Nation* la que provocó un mayor impacto, obligando a cancelar la parte más importante del ejercicio, en el que tuve una importante fuerza bajo mi mando y con la citada circunstancia como principal factor influyente. Hubo que combinar situaciones y actividades reales (con movimiento de unidades) y supuestas (sobre el papel), lo que obligó a un verdadero esfuerzo de imaginación, en el que no siempre resultó fácil separar unas cosas de otras. Por otra parte se comprobó la criticidad de los apoyos en tierra para el correcto funcionamiento de todos los sistemas CIS, uno de los principales campos de batalla durante el ejercicio.

Al final, los resultados de la IOC fueron francamente buenos, con dos deficiencias en los sistemas CIS, ya conocidas y asumidas de antemano (por estar programadas a corto/medio plazo), y algunas deficiencias menores. Por la degradación en la estructura del ejercicio antes mencionada, algunos aspectos del funcionamiento del HRF, como Mando Componente Marítimo, no se pudieron evaluar y quedaron pendientes para la FOC.

La FOC.—De acuerdo con los resultados de la IOC, y teniendo en cuenta las recomendaciones del equipo evaluador, se estableció un plan de trabajo adecuado para corregir deficiencias y completar acciones pendientes con vistas a la evaluación FOC. Para llevarla a cabo se seleccionó el ejercicio NEO TAPON 03 entre las alternativas posibles.

Siendo el principal ejercicio (LIVEX/INVITEX) de la Flota, con una tradicionalmente importante participación de unidades de los Ejércitos de Tierra y del Aire y de otros países, no resultó demasiado difícil proporcionarle una estructura conjunta que sirviera de marco adecuado para la FOC, en un gran esfuerzo conjunto y combinado, que contó principalmente con el entusiasta apoyo del Estado Mayor de la Flota, con la inestimable colaboración del EMACON y de los otros dos ejércitos, y con la implicación directa del equipo de evaluación. Con independencia de otros resultados, ha proporcionado al ALFLOT y a su Estado Mayor la oportunidad de ejercer como Mando Conjunto de la Fuerza en un escenario complejo.

Con el apremio del calendario y algunas incógnitas de última hora, derivadas del impacto de otras actividades, el ejercicio se ha desarrollado como estaba previsto. Nuevamente, con un gran esfuerzo de imaginación para separar lo virtual de lo real y con un especial cuidado para no interferir las operaciones que se estaban realizando en el mismo escenario geográfico, todo se desarrolló sin mayores problemas y con prometedoras experiencias y elementos de análisis. Tuvo además el grato añadido de la visita de S. A. R. el Príncipe de Asturias, acompañado por el JEMAD, justo al comienzo, y la visita del JEMACON al final.

Como era de esperar, ya que a estas alturas los procedimientos están muy depurados y los buenos y múltiples contactos ya establecidos con otras organizaciones facilita contar con las colaboraciones adecuadas, como ha sido en este caso, los resultados de la FOC han sido excelentes, con la recomendación final por parte del equipo evaluador para que el HRF (M) SP HQ sea certificado como tal, proceso que ahora tiene que seguir los pasos formales hasta el Comité Militar de la OTAN.

Incidencia del mundo real: la primera operación

Particularmente en el último año, la situación general internacional y la particular española, así como sus operaciones derivadas, han estado perma-

nementemente gravitando y, de una u otra forma, influyendo sobre el proceso de constitución del HRF, ya felizmente superado.

Durante la crisis del islote Perejil, el *Castilla* sirvió como plataforma para el almirante que ejerció el Mando Conjunto de la Fuerza implicada, lo que tuvo una influencia positiva porque permitió detectar algunas necesidades que se han tenido en cuenta para conformar definitivamente los sistemas CIS a bordo.

La catástrofe ecológica del *Prestige* y la «crisis del chapapote» derivada, que afectó principalmente a las costas españolas del frontón noroeste y norte peninsular, y en especial a las gallegas, hicieron necesaria la colaboración militar y naval. Ello se tradujo, entre otras medidas, en la participación del *Castilla* con fuerza embarcada para apoyar las labores de limpieza de las costas y nuevamente como puesto de mando para la coordinación de actividades durante un periodo en principio indeterminado, lo que proyectaba incertidumbres sobre su disponibilidad futura.

Lo anterior, además, impidió contar con el buque de mando para cualquier otra actividad. Ello, en el contexto internacional de la crisis de Irak, que se reflejó en los niveles de participación previstos y en las medidas generales de seguridad, con particular incidencia en la Base Naval de Rota, forzó la anulación del UNIFIED ODYSSEY 03 y consecuentemente la no participación en el GRUFLEX 03 que le precedía, ejercicios en los que se había trabajado intensamente en fase de planeamiento.

La crisis de Irak, y las incertidumbres generadas por ella y sus consecuencias, ha ocupado tiempo y esfuerzo de los Estados Mayores OTAN y nacionales, condicionado los compromisos de asignación de fuerzas y consecuentemente interferido con la realización de algunos ejercicios. Lo cual es fácilmente comprensible si a ello se le suma además el esfuerzo desarrollado en general por todas las naciones para participar en las operaciones de lucha contra el terrorismo (ENDURING FREEDOM y ACTIVE ENDEAVOUR), que naturalmente ha obligado a revisar las prioridades de empleo de fuerzas en detrimento de las actividades normales de adiestramiento.

Precisamente, la decisión por la OTAN de extender las operaciones ACTIVE ENDEAVOUR al estrecho de Gibraltar ha proporcionado al HRF la oportunidad de participar (entre marzo y mayo de este año) en su primera operación (ACTIVE ENDEAVOUR-STROG), si bien atípica para lo que debería ser su *modus operandi* normal. Esta sencilla operación (sencilla de concepción, pero cuidadosa en su ejecución) para proteger los buques de alto valor en tránsito por el Estrecho prolongó en el tiempo otra de ámbito bilateral USA/SP que venía siendo desarrollada de forma eficaz, y permitió adquirir valiosa experiencia para el futuro.

Finalmente, todas estas incidencias no han tenido mayor trascendencia, se han podido culminar las acciones pendientes sobre la plataforma de mando, el ejercicio NEO TAPON ha finalizado y la FOC ha sido superada con holgura, justificando con creces todos los esfuerzos que se han realizado para ello.

Comparación con los otros HRF



Creo que es bueno ahora hacer una comparación con otros HRF. Son claras las diferencias intrínsecas que se pueden apreciar con los HRF terrestres, por el ámbito de actuación, por las dimensiones y por el simple hecho de que un HRF marítimo lleva incorporada su propia plataforma de proyección.

Otras diferencias vienen de la forma de estar en la OTAN. Todos los HRF (marítimos y terrestres) son organismos nacionales, con un cierto grado de multinacionalidad, puestos a disposición de la OTAN de acuerdo con un MOU. Pero los terrestres, entre ellos el de Bétera, están permanentemente como NATO Command Force, mientras que los marítimos, como el nuestro, son NATO Assigned Force.

En cuanto a los otros dos HRF marítimos, el británico y el italiano (otros parecen vislumbrarse en el horizonte), con los que a lo largo de todo este tiempo hemos ido estrechando relaciones, tratando de inter-

cambiar procedimientos y experiencias y buscando un mejor conocimiento y apoyo mutuos en el futuro, los procesos de constitución han sido ligeramente distintos, para llegar al final a soluciones similares, que con el tiempo quizá se aproximen todavía más.

Ambos HRF, británico e italiano, tienen una plantilla permanente más numerosa que la nuestra, aproximadamente el doble, y se activan en sólo dos etapas. La plantilla completa, una vez activados, es similar en los tres casos y los procedimientos de trabajo también.

EL HRF británico (pasó la FOC en diciembre pasado), con un pequeño retoque sobre una organización ya consolidada, la constituida en torno al COMASWSTRIKFOR, ha conformado una nueva con dos niveles: el COMUKMARFOR (***) y el COMUKTG (*), sin fuerzas asignadas en permanencia y enfocada esencialmente a actividades operativas. La principal diferencia con el HRF nuestro es que los dos niveles (***) y (*) los tienen inte-

grados en una única organización, actuando el segundo como *deputy* del primero, mientras mantienen además otra organización aparte, aunque situada en el mismo edificio, para las operaciones anfibas. Su buque de mando principal es el portaaviones *Ark Royal*.

El HRF italiano (pasó la IOC en mayo de este año) se apoya en una organización ya existente, basada en dos mandos diferentes: COMFORAL (***) y COMGRUPNAVIT (*), el primero con funciones esencialmente orgánicas de preparación de la fuerza y el segundo para funciones operativas, sin fuerzas permanentemente asignadas, al revés que nosotros. A partir de ahí han construido la nueva organización en dos niveles: COMITMARFOR (***) y su *deputy* (*), integrando operativamente ambos Estados Mayores, que en el futuro cercano estarán situados en un mismo edificio. Como nosotros, no tienen otra organización específica para las operaciones anfibas. Han adaptado como plataforma de mando el buque de apoyo *Etna* y en el futuro lo será también el portaaviones *Garibaldi*.

Potencialidad y futuro del HRF

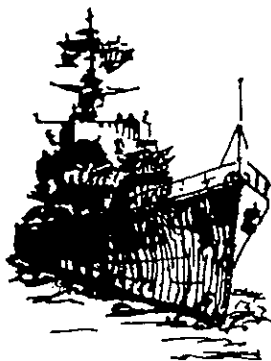
Con las características de alta disponibilidad que le da nombre, y en la línea de actuación marcada por el AJEMA, donde adquieren prioridad las operaciones de proyección en escenarios alejados, el HRF proporciona a la Armada una capacidad de mando y control que da respuesta a sus necesidades en el ámbito específico, al tiempo que supone una significativa aportación a la acción conjunta y combinada.

La aparición de esta nueva figura tendrá necesariamente un impacto (ya lo está teniendo) sobre las estructuras orgánico-operativas y los programas de adiestramiento, al tiempo que será necesario regular adecuadamente el empleo del buque primario de mando (*Castilla*) teniendo en cuenta sus otros posibles cometidos (buque de asalto anfibo y buque de mando anfibo), así como estudiar y resolver el problema de las plataformas de mando alternativas.

Dado el poco tiempo transcurrido, dedicado además preferentemente a la creación y evaluación de este nuevo organismo, resulta todavía prematuro hablar de experiencias obtenidas, aunque algunas ya se han ido esbozando, relativas al ámbito CIS, estructuras Link y RMP, procedimientos de inteligencia, Info Ops, *targetting*, etc. En cualquier caso, la participación en la Estructura de Fuerzas de la Alianza, la actuación como MCC en ejercicios, el papel a jugar en la futura Fuerza de Respuesta (NRF) de la OTAN, los contactos y la coordinación con multitud de organizaciones OTAN y nacionales, la diversa aportación del propio componente multinacional del HRF, etc., sugieren muchas y beneficiosas experiencias y enseñanzas en el futuro, de orden táctico-operativo, y en los ámbitos específico, conjunto y combinado.

En fin, con el capítulo que ahora se cierra se ha conseguido en tiempo y

modo oportunos, y a un coste razonable, una herramienta llena de potencialidades que ahora hay que consolidar y terminar de integrar y explotar adecuadamente. Creo que podemos estar satisfechos de un trabajo bien hecho (aplíquense aquí las «flores» al esfuerzo desarrollado por la Armada en su conjunto y a la labor en equipo de todos y cada uno de los componentes del HRF, plataforma de mando incluida). Pero... esto no ha hecho más que empezar y el resto del libro está todavía por escribir. Comienza un nuevo e interesante capítulo, para el que no me cabe duda que seguiremos contando con el desinteresado apoyo de nuestra Patrona, la Virgen del Carmen, como siempre ha sido.



LA ARMADA Y LA PROYECCIÓN INTERNACIONAL: OPERACIÓN SIERRA JULIET

Rafael ARCOS PALACIOS



Un buque de guerra debe poseer la máxima capacidad bélica, pero con la flexibilidad suficiente para hacer frente a otras amenazas y misiones no tan graves pero frecuentes de la diplomacia naval.

Las Armadas y la política exterior. Ken Booth.



A Armada ha sido una pieza clave de la operación SIERRA JULIET, contribución española a la operación IRAQI FREEDOM (OIF), que en la actualidad se está desarrollando en su fase IV (fase que comenzó con el fin de las operaciones militares principales). Cuando el 19 de marzo del presente el presidente del Gobierno anunció que un contingente conjunto embarcaría en tres unidades de la Armada para hacerse a la mar en un periodo no superior a 24 horas al mando de un almirante, el cumplimiento de la misión de ayuda humanitaria asignada en plena fase III (hostilidades) suponía un reto y un desafío, pero también una apuesta del responsable de la conducción política de las operaciones militares. Apuesta a la que las Fuerzas Armadas, y la Armada especialmente, respondieron con plena profesionalidad y eficiencia ante una operación típica coaligada a la política exterior y a la proyección internacional de España.

El objeto del presente artículo es, desde mi experiencia en Bahrein como representante nacional en el Cuartel General del Componente Naval (NAVCENT) del Mando Central estadounidense (CENTCOM) y, a su vez, Comandancia de la V Flota (COMFIFTHFLEET) y de las Fuerzas Navales Conjunto-Combinadas de la Región Central (CJFMCC), compartir con el lector algunas vivencias en las que, debido al estrecho contacto mantenido con el contingente español en su fase de tránsito y despliegue, tuve la privilegiada ocasión de participar, para concluir que, a pesar de que determinadas capacidades militares pueden ser aprovechadas en beneficio de la proyección internacional de un país, ésta a su vez necesariamente condiciona o hace revisar las capacidades militares a poseer.

Capacidades militares y política exterior: la Coalición

Con anterioridad al comienzo de las hostilidades en Irak, España ya estaba participando con unidades en el área de responsabilidad de CENTCOM, en particular con una fragata clase *Santa María* y con un avión de patrulla marítima. Estas unidades estaban encuadradas dentro de la operación ENDURING FREEDOM (OEF o LIBERTAD DURADERA, LD).

A mi llegada a Bahrein, pude observar que los representantes nacionales de la Coalición funcionaban armónicamente dentro de esta operación, dirigidos por un Estado Mayor (1), formado por personal reservista en su gran mayoría (con excepción del director y el segundo), con la inercia adquirida desde hacía ya más de un año.

Pero el ultimátum a Irak hizo variar esta «armonía». Aunque el previsible nuevo teatro de las operaciones era también responsabilidad de CENTCOM, los países de la Coalición mantenían posturas diferentes en cuanto al apoyo hacia la nueva operación que ya se preveía inminente: la OIF.

Estas posturas, en algunos casos divergentes, hicieron que *de facto* hubiera dos tipos de «coaliciones» (2): la de los países que participaban en OEF y una más reducida en la que sólo estaban los países que apoyaban/participaban en OIF.

Durante los primeros días, los cambios no fueron notables porque de nuevo la inercia hizo que la transición fuera progresiva y no traumática. Pero los acontecimientos en Irak hicieron que a la semana ya se apreciaran algunos detalles:

- El grupo de F2C2 se trasladó al edificio del Estado Mayor de NAVCENT y dejó de estar «cerca» (no sólo físicamente, sino que la relación personal era más difícil). En dicho edificio sólo era permitida la entrada a personal de la Coalición OIF.
- Los *briefings* diarios ya no contenían detalles de inteligencia sobre Irak.
- Se suspendieron las videoconferencias OEF con Tampa (Estados Unidos, sede del mando central CENTCOM).
- Se suspendieron los *briefings* de operaciones en N3 (NAVCENT).
- Se suspendieron los *briefings* entre los mandos componentes.

Todo ello con el desagrado de los representantes de algunos países como Francia y Alemania. La razón era bien simple: el esfuerzo de las operaciones

(1) Este Estado Mayor se llama F2C2 (*Friendly Forces Coordination Center*).

(2) Técnicamente había una tercera, la MMF (*Multinational Maritime Interception Forces*), compuesta por los países que tenían unidades participantes en operaciones destinadas a asegurar el cumplimiento de las resoluciones CSONU contra Irak.

militares en Irak necesitaba de todo el potencial humano disponible, y F2C2 no era una excepción (3).

Por ello, el Estado Mayor de NAVCENT, a través de F2C2, aplicó el principio de *lessez faire* a la Coalición OEF y así esta operación pasó a ser una segunda prioridad.

La Coalición OEF, ante el cada vez más escaso número de medios navales y aéreos disponibles (desviados hacia OIF), mostró una flexibilidad encomiable para efectuar dicha misión, fundamentalmente materializada por los CTF de las zonas del cuerno de África (CTF 150) y del golfo de Omán (CTF 151), que tuvieron que operar en base a una mayor permanencia en la zona y en base también a un mayor sacrificio de las dotaciones navales y aéreas. Dicho esfuerzo no pasó desapercibido, de hecho fue agradecido en no pocas ocasiones en las reuniones de trabajo de la Coalición OEF. A pesar de todo, algunos representantes mostraron su desagrado por la manera en la que se llevaba la conducción operacional de dicha operación, descuidándola en beneficio de la OIF (4).

El alistamiento: la plataforma y el contingente

El alistamiento del contingente se efectuó de manera muy rápida y con escaso margen de maniobra. La plataforma alrededor de la cual descansaba el peso del contingente era el BAA *Galicia*, que por sus especiales características y capacidades militares, ya implementadas en la fase conceptual de diseño, la hacían idónea para la misión de ayuda humanitaria encomendada. Por otra parte, ya había una experiencia acumulada en este tipo de operaciones cuando en 1998 zarpó con misión similar rumbo a Nicaragua y a Honduras con ocasión del tristemente famoso huracán *Mitch*.

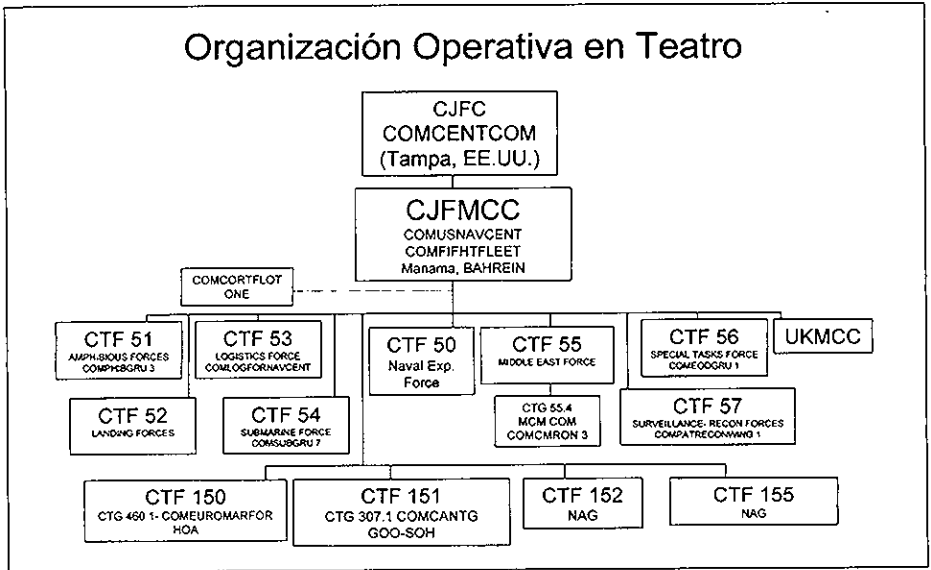
En este caso, la misión se desempeñaría en territorio liberado por los aliados, y en un ambiente que distaba mucho de ser culturalmente afín, como lo fue en Centroamérica.

El resto de las unidades navales eran simplemente lo necesario para garantizar un tránsito rápido y seguro: un petrolero y una fragata, convenientemente pertrechados para la operación.

El embarque del contingente y material se hizo en dos fases: la primera

(3) El Estado Mayor de NAVCENT sólo estaba al 80 por 100 de sus efectivos, y había sido completado en el último 30 por 100 por personal reservista en los últimos tres meses.

(4) El general Shelton (ex jefe de Estado Mayor Conjunto de Estados Unidos) hizo unas declaraciones el 1 de septiembre de 2002, en las que afirmaba que si Estados Unidos se empeñaba en una guerra con Irak, sería un peligro, ya que esta guerra necesitaría de toda la atención posible, y no se podría mantener el esfuerzo en la guerra global contra el terrorismo. (Artículo de Bradley Graham, «Officers: Iraq could drain terror war», *Washington Post*, 1 sept. 2002).



Organización Operativa de las Fuerzas Navales en la Región Central.

justo antes de la salida de la Base Naval de Rota, y la segunda a la arribada de los buques a Djibouti once días más tarde, merced a las capacidades militares de transporte estratégico del Ejército del Aire.

En cuanto a la formación y composición del contingente del Ejército de Tierra (unidad mixta, UMI), se dispuso que tuvieran la capacidad de desactivación de explosivos (equipos TEDAX), descontaminación (unidad NBQ), telecomunicaciones (CIS) y de reconstrucción (ingenieros). El Cuerpo Militar de Sanidad embarcó una unidad sanitaria desplegable (EMAT), y con la misión de dar protección a la fuerza así compuesta embarcó una compañía de Infantería de Marina. Total, 899 hombres y mujeres (5).

En definitiva, una Task Force (TF-840) conjunta, equilibrada, armónica y bien equipada para el cumplimiento de la misión asignada.

La inteligencia

Desde el comienzo de la operación OEF, se puso de manifiesto que la inteligencia en todos los niveles (táctico, operacional y estratégico) era fundamen-

(5) Este número «mágico» no es casualidad, 900 personas fue el máximo contingente autorizado por el Ministerio de Defensa.

tal para elegir una línea de acción adecuada y a partir de ella establecer un concepto de operaciones.

Pero esta necesidad era más imperiosa, si cabe, en OIF, y particularmente en el caso de las operaciones navales, donde la amenaza era claramente asimétrica, no solamente en medios, sino en también en las tácticas y en el empleo de las armas. Con un contingente conjunto embarcado en tres unidades de la Armada y con una misión de ayuda humanitaria que desempeñar, la inteligencia, ya no solamente naval sino también terrestre en cuanto al desarrollo de las operaciones en las proximidades de los posibles puertos de despliegue, era vital para contribuir y finalizar el desarrollo del inacabado concepto de las operaciones.

Puesto en contacto con la Sección de Inteligencia, y después de no pocas gestiones y reuniones, pude conseguir asistir a los primeros *briefings* de inteligencia. El motivo no era la «clasificación de la información» (puesto que era el representante nacional de un país que apoyaba políticamente a la OIF), sino la «necesidad de conocer». Concretamente, la especificación de la misión del contingente español como de «ayuda humanitaria» hacía que de acuerdo al planeamiento inicial efectuado por NAVCENT dicha operación debiera realizarse en la fase IV (post-hostilidades), donde la amenaza sería solamente residual.



Buques iraquíes alistados para operaciones de minado. (Foto: R. Arcos Palacios).

Una vez aclarado el hecho de que España pretendía comenzar dichas operaciones de ayuda humanitaria española en la fase III (hostilidades), se tuvo inmediatamente acceso a dicha información de inteligencia que, entre otras cosas, mostraba evidencias de lo que ya se sospechaba:

- Irak tenía los medios y un plan de minado cuidadosamente estudiado para impedir el acceso de unidades aliadas a sus puertos.
- Dicho plan contemplaba la transformación en buques minadores de todo tipo de embarcaciones (arrastreros, remolcadores, palangreros). También incluía la fabricación nacional de minas de fondo, orinque y a la deriva.
- La amenaza asimétrica de embarcaciones rápidas, suicidas o teledirigidas, cargadas de explosivos también estaba planeada con el propósito de ocasionar un golpe de efecto ante la opinión pública internacional.
- Posiblemente uno de los blancos de dichos ataques serían los buques de ayuda humanitaria, todo ello con la intención de impedir que los aliados se ganaran el apoyo del pueblo en el sur de Irak.

En cuanto al resto de la amenaza para las unidades navales, se limitaba a los misiles CSSC-3 Seersucker (con cabezas portadoras de material bacteriológico y químico, de los cuales Irak podía tener operativos unos 30, así como seis lanzadores) y a los ocho Mirage basados en algún aeródromo del norte de Bagdad bajo las órdenes directas de Saddam Hussein.

La «maniobra» estratégica



Amenaza asimétrica. Algunas de las minas domésticas encontradas en KAA.
(Foto: R. Arcos Palacios).

Irak estableció varias líneas de defensa alrededor de la capital, y su maniobra estaba esencialmente basada en el mantenimiento de objetivos terrestres de interés estratégico, ocasionando el mayor desgaste posible a los aliados en todos los campos de acción. Desde el punto de vista naval, sólo podía aspirar a impedir las operaciones navales de los aliados y a buscar blancos de oportunidad que supusieran un impacto en la dividida opinión pública internacional. Todos sus puertos son interiores, y de acceso a través de ríos, muy fácilmente minables. Por otra parte, las secuelas

de la última guerra dejaron dichos accesos en situaciones de navegabilidad extrema por la multitud de naufragios. En definitiva, la proximidad de las unidades navales a tierra, era ya una amenaza *per se* a las mismas. Los territorios colindantes a los principales puestos —Um Qasar y Basora— no habían sido asegurados y, por tanto, dicho tránsito no era seguro para las fuerzas navales. Las unidades ligeras acorazadas iraquíes opusieron una importante resistencia en estas zonas precisamente en las que los aliados suponían una fácil captura. La razón no era gratuita. En definitiva, sin puertos aptos en el sur de Irak, el grueso de la ayuda humanitaria planeada no podía hacerse llegar, la consolidación de la zona sur no sería tan rápida y el desastre humanitario como consecuencia de la guerra podía impactar muy negativamente a la opinión pública internacional, restando crédito a los gobiernos que apoyaban OIF. El tiempo, en resumen, iba a favor de Irak y en contra de los aliados.

Éstos —a pesar de su abrumadora superioridad, sobre todo tecnológica, y ante la necesidad de ocupar cuanto antes la salida al mar de Irak y sus principales puertos para así disminuir la amenaza asimétrica a las fuerzas navales desde las cuales se lanzaban operaciones de proyección— se vieron obligados a maniobrar en el campo terrestre, ganar cierta sorpresa táctica y penetrar cuanto antes en territorio iraquí. De nuevo, el factor tiempo era clave, y los aliados no podían permitirse una campaña aérea larga. Las operaciones contra la Fuerza Aérea Ofensiva (CFAO) se realizaron de manera limitada y destinadas solamente a paralizar la estructura de mando y control iraquí, y no a destruirla por completo. De esta manera, la ofensiva terrestre comenzó sólo un día después del primer *raid* aéreo, al contrario que en la Primera Guerra del Golfo.

Por ello, y para evitar un desgaste innecesario en un combate puerta a puerta, casa a casa, en zonas de feroz resistencia, como Basora (segunda ciudad en importancia y puerto principal), las columnas de las fuerzas expedicionarias de *marines* (6) pasaron de largo y continuaron su camino hacia Bagdad. El objetivo era claro, el centro de gravedad estratégico de Irak: su líder Saddam Hussein.

Esto dejaba básicamente a los aliados la posible utilización de Um Qasar (prácticamente en la frontera con Irak) como único puerto potencial de acceso a corto plazo, no sin una amenaza latente. Por ello, la captura de las zonas aledañas de importancia estratégica (Al-Faw, entre otras) se estableció como primera prioridad para la campaña terrestre y para las operaciones de proyección ejecutadas desde la mar, mediante:

(6) La Infantería de Marina tuvo un inusitado protagonismo en la campaña, a diferencia de la anterior Guerra del Golfo. Su movilidad y flexibilidad fueron muy tenidas en cuenta en el planeamiento. Como dijo en cierta rueda de prensa Donald Rumsfeld, «...hablemos de los rápidos (los *marines*) y no de los demás (*Army*)...».

- Unidades aéreas basadas en los tres portaaviones en zona.
- Operaciones especiales desde unidades ligeras de combate, apoyadas por el HSV-X1 *Joint Venture*, un catamarán de más de 40 nudos de velocidad máxima.
- Misiles TLAM desde cruceros y submarinos. Para recarga o trasvase buque a buque de dichos misiles, se utilizaba la NSA (*Naval Support Activity*) de Bahrein.

Todo ello con el propósito de hacer más segura la operación de unidades navales aliadas, en particular en las operaciones de MCM, que por su duración, dedicación exclusiva y susceptibilidad de fracaso (ante cualquier minado posterior a las mismas) las hacían, en este caso, especialmente sensibles.

Como resumen, la inteligencia disponible y el desarrollo de los acontecimientos hacían presagiar que, contrariamente a lo que se había previsto en un principio, Um Qasar debía ser el puerto de despliegue del contingente español.

Mientras se obtenían las primeras evidencias fotográficas de que aún existían buques con capacidad de minado en Um Qasar (7) y las primeras minas eran descubiertas merced a la actuación de los equipos SEALs, el contingente español cruzaba el mar Rojo. Era el momento de la entrada en el área de responsabilidad de CENTCOM y de ponerse manos a la obra para colaborar en intentar allanar en lo posible los problemas de coordinación y de integración en la estructura naval.

La interacción político-militar

La entrada en la zona de responsabilidad de NAVCENT se produjo el día 27. Fue precisamente cuando la actividad se hizo más febril, y las intenciones del contingente eran cada vez preguntadas y solicitadas con más ahínco e

(7) Días más tarde, a medida que la zona iba consolidándose, se encontraron atracadas sólo dos de las tres embarcaciones iraquíes vistas días atrás listas y pertrechadas para operaciones de minado. La alarma de minas se estableció como roja en toda la zona y en el norte del golfo Pérsico. Cuando se estaba dispuesto a alistar y emplear un impresionante contingente MCM y suspender parte de las operaciones navales, un oficial kuwaití (ex prisionero de guerra de la anterior Guerra del Golfo) con el que hice una muy buena amistad, y del que no voy a dar más datos para no comprometer su seguridad, tomó la palabra y con gran serenidad dio la localización exacta de dicha embarcación: en el fondo del último lugar de atraque conocido. Las caras de incredulidad del personal «experto» de inteligencia no las puedo describir con palabras. Como dijo él, la razón bien es bien sencilla, después de haber investigado el ORBAT naval iraquí durante años, llegó a la conclusión de que la bomba de achique de fondo de dichas embarcaciones no era fiable. Efectivamente, había fallado y, sin dotación a bordo, la embarcación se había hundido. Los SEAL comprobaron el hundimiento con el mejor sensor: «el tacto», ya que la visibilidad era de centímetros bajo el agua. Es sólo un ejemplo de la valiosa información HUMINT recibida por los aliados.



La unidad naval de mayor porte de la Marina de guerra iraquí: el yate presidencial de Saddam Hussein. (Foto: R. Arcos Palacios).

insistencia. La directiva inicial de planeamiento, a falta de otra cosa, era el documento que guiaba mis respuestas a las diferentes secciones del Estado Mayor y oficiales de enlace de NAVCENT con los mandos componentes. Sin embargo, eran varias las preguntas clave que de momento no tenían respuesta segura:

- ¿Cuál sería la zona de despliegue inicial del contingente?
- ¿Cuáles serían las intenciones para el *Galicia*, la fragata y el *Marqués de la Ensenada* una vez desplegado el contingente terrestre?
- ¿Cuáles serían sus relaciones de mando y control antes y después de efectuada la transición a tierra?
- ¿Bajo qué ROEs operarían?
- ¿El BAA *Galicia* podría ser buque hospital para prisioneros de guerra iraquíes?
- ¿Se cedería el OPCON de las unidades a COMUSNAVCENT?
- ¿Cuál era en definitiva el concepto de las operaciones?

Si se analizan detenidamente estas preguntas, las diferentes posibilidades de respuesta a las mismas, aunque parecieran ser de índole táctico-operacional, tienen diferentes implicaciones en el nivel de conducción político-estratégico. Por ello, este tipo de decisiones fueron tardía y muy cuidadosamente tomadas.

Independientemente de lo anterior, es digno de señalar que el CTF-840 dependía de JEMAD-CMOC, al igual que el representante nacional en Bahrein (OFEN MCC), pero sin embargo el representante en Tampa para la operación SJ (SNR SJ) dependía de MINISDEF a través de SEGENPOL, al igual que el equipo avanzado en Kuwait para preparar la llegada del contingente. Una estructura quizá demasiado compleja.

Es precisamente en estas situaciones en las que contar con un órgano de mando operativo conjunto ajeno a interferencias y que coordine los esfuerzos de los diferentes mandos operativos específicos, así como de los organismos de enlace *in situ*, produce un efecto multiplicador de la eficacia, y se hace esencial para ejercer la ágil conducción requerida en el nivel estratégico militar.

La interoperabilidad

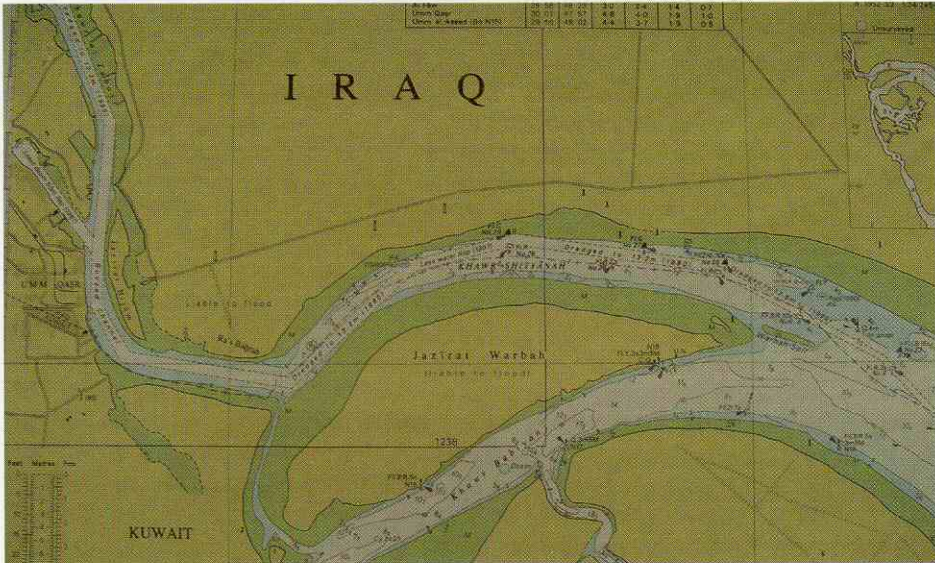
Uno de los problemas iniciales cuando una TF se incorpora a un dispositivo naval de la magnitud del ya presente en la zona de operaciones es precisamente la interoperabilidad, entendida no solamente como la capacidad de establecer un adecuado enlace que permita la planificación y ejecución de operaciones conjunto-combinadas, sino también la capacidad de explotar el espacio de batalla de manera coordinada con el resto de unidades en beneficio común para la obtención de información evaluada que permita la correcta toma y diseminación de decisiones.

La interoperabilidad es una de las claras influencias de la proyección internacional sobre las capacidades militares. Entrar en un área de responsabilidad en el que se superponen varias redes informáticas, con acceso a una WAN (8) en la que se presenta toda la información relevante —a través de «puertas» que conectan unas redes con otras— y en el que los requisitos para entrar en la red pasan necesariamente por la adquisición de equipos y sistemas (9) *ad hoc* que pudieran no ser utilizables en el futuro, no es algo que a simple vista parezca amortizable. Pero como se verá a continuación, hubiera sido de una gran utilidad. En cualquier caso, se hizo un desmedido intento de que al *Galicia* se le instalara el acceso a la red CENTRIX vía INMARSAT B con el préstamo de un equipo cripto en Djibouti, aunque finalmente este intento no prosperó.

Sin olvidarse que durante el tránsito la TF-840 permanecía bajo OPCON nacional (lo cual, sin duda, dificulta la integración y sobre todo en uno esta-

(8) *Wide Area Net*.

(9) En el área de responsabilidad de CENTCOM operan sistemas no estandarizados OTAN, ejemplo: CENTRIX (coalición global contra terrorismo y varios grupos de países según acceso y clasificación de la información), COWAN-A (Estados Unidos, Australia, Canadá y Reino Unido), SIPRNET (sólo Estados Unidos), XNET (Estados Unidos, Australia, Canadá y Reino Unido) y COWAN-J (Japón-Estados Unidos).



Accesos a KAA: la «llave» de Um Qasar.

dounidense, en el que la autoridad en cuestión tiene el control operativo de «todo lo que se mueve»), ésta navegó sucesivamente por las zonas de operación natural de tres TF hasta llegar al puerto de despliegue.

Esta interoperabilidad fue muy positivamente alcanzada durante el tránsito a través de la zona del cuerno de África y del golfo de Omán: la razón era bien sencilla, ambas zonas estaban bajo el control de un CTF de un país OTAN, que empleaba procedimientos estandarizados.

Pero cuando se cruzó el estrecho de Ormuz, la situación cambió. El primer desafío en las operaciones era precisamente incluir los vuelos de los cinco helicópteros orgánicos en el ATO (10).

Y empleo esta palabra no de manera gratuita, ya que durante toda la OIF las intenciones de vuelo de los diferentes comandantes subordinados eran introducidas en una página *web* de dicha red WAN, a la que sólo Canadá, Australia, Estados Unidos y Gran Bretaña están autorizados. Una vez introducidas las intenciones de vuelo, al cabo de unas horas, la misma página *web* devuelve al usuario todos los datos requeridos para el vuelo, códigos IFF, área, despegue, etc. Este proceso es automáticamente efectuado por un programa que sólo requiere la acción de la Sección de Operaciones Aéreas del

(10) *Air Tasking Order* o documento consolidado de todos los vuelos sobre el área de responsabilidad.

Estado Mayor para «monitorizar» o decidir en caso de conflicto entre vuelos. Todo ello con la adecuada redundancia que evite posibles fallos. En definitiva, el antiguo proceso de acopio de datos, elaboración y diseminación de los datos de vuelo vía mensaje, era ya una cuestión de la prehistoria.

Pero evidentemente la TF-840 necesitaba volar y, sobre todo, una vez que se acercara a la zona de despliegue definitivo. Ya que no se tenía acceso a dicha WAN, había que idear un procedimiento para que alguien que sí lo tuviera hiciera el siguiente trabajo para «nosotros»:

- Recibir vía mensaje los requerimientos españoles.
- Entrar en la página *web* correspondiente introducir dichos datos.
- Posteriormente, volver a entrar y buscar los vuelos españoles aprobados.
- «Copiar» y «pegar» dicha información en un mensaje táctico para su envío a la TF-840.

Para la cuadrículada mentalidad anglosajona, esto se escapaba de todo procedimiento. Quien se supone que debe hacer esta tarea para los pocos barcos no pertenecientes al grupo de cuatro citado anteriormente, y que operaban en el golfo Pérsico, es la autoridad que tiene el TACON de los mismos. Pero de nuevo, la TF-840 operaba bajo OPCOM nacional, y nadie se mostró voluntario para hacerlo. Se elevó una solicitud a CJFMCC (11), que a su vez éste la reencaminó al comandante de la Fuerza de Proyección en el Pérsico (NAG), éste a su vez al comandante de los escoltas operando en NAG, para que él mismo de nuevo se lo reencaminara al comandante de las Fuerzas Anfibia (con buen criterio, ya que el *Galicia* efectuaría sus vuelos desde y hacia tierra, al igual que sus homólogos anfibios estadounidenses en la zona), para finalmente acabar bajo la responsabilidad de un capitán de fragata jefe de Operaciones Aéreas de un escuadrón a bordo del USS *Boxer*, y así efectuar dicha tarea (12). En total tres días y más de 50 correos electrónicos finalmente habían solucionado el problema.

Todo ello hubiera sido mucho más fácil de haber dispuesto de un terminal CENTRIX a bordo del buque de mando (13).

(11) *Combined Joint Forces Maritime Component Commander*.

(12) Si el lector tiene la duda de cómo se seguía el procedimiento cuando el USS *Boxer* entraba en puerto, se ideó un segundo sistema de «emergencia»: oficial de Ops. Aéreas de NAVCENT bajaba dicha información de la *web*, se la pasaba por CENTRIX al oficial que escribe este artículo, y éste a su vez lo reenviaba por SIJE (servicio de información del JEMAD) a la TF-840. De nuevo, la falta de conectividad era un problema salvable mediante un «encaje de bolillos».

(13) Meses atrás, los buques de mando españoles en el cuerno de África (HOA) durante la operación OEF disponían de la conectividad apropiada, merced al préstamo alemán de un equipo cripto.



La Sprung Tent, lugar habitual de trabajo de los representantes nacionales.
(Foto: R. Arcos Palacios).

Relaciones de mando y control

El modo de integración de una TF y su transferencia de autoridad fue cuidadosamente estudiado y revisado a nivel político-militar. Las intenciones de transferencia de la misma sólo fueron conocidas horas antes del comienzo de la navegación del *Galicia* por el río KAA (Khor Abd Allah). Esto trajo como consecuencia directa que el desarrollo del concepto de las operaciones fuera tardío y, por ende, el conocimiento de nuestras intenciones por parte de CJFMCC. Así, el día 8 de abril, finalmente salieron a la luz las ROEs y las transferencias de autoridad, con un concepto de operaciones que esencialmente obedecía al principio de mantenimiento de la unidad e integridad de la fuerza. Por ello, el almirante Moreno retenía el OPCON de las unidades navales y únicamente cedía el TACON de la fragata y del petrolero a los respectivos mandos navales de escolta y logístico, respectivamente. En cuanto a las fuerzas terrestres, se cedía el OPCON única y exclusivamente cuando se alcanzara su grado máximo de operatividad y despliegue, pero en condiciones restrictivas en cuanto al área de operación, misiones y tiempo. Quedaba sólo un cabo suelto, y era la dependencia operativa del *Galicia* cuando se hiciera a la mar para hacer agua o combustible, problema que, como veremos más tarde, se resolvió solo.

La logística

Seguramente esta operación ha sido la que recientemente más ha puesto a prueba la capacidad de sostenimiento logístico de las FAS en un teatro no habitual de operación y a una considerable distancia del territorio nacional. La proyección de fuerzas como factor multiplicador de la política exterior necesariamente transforma a las FAS, y es entonces donde una movilidad estratégica, combinada con una logística conjunta robusta, hace posible el sostenimiento a distancia de las operaciones, convirtiéndose aquéllas en expedicionarias.

El embarque de un contingente como el español en tan corto periodo de tiempo se realizó salvando los problemas habituales con una demostrada profesionalidad.

La ayuda humanitaria a embarcar fue cuidadosamente seleccionada y preparada. La comida a embarcar en raciones individuales ya empaquetadas debía ser elaborada teniendo en cuenta las diferencias culturales, y así se cuidó hasta el más mínimo detalle. Valga de ejemplo que cada ración llevaba una leyenda en árabe con el certificado de elaboración de la carne según el rito musulmán (14).

La planificación logística en tan corto tiempo debía hacerse cargo de un sinnúmero de detalles; algunos de ellos fueron solventados en la fase de embarque en Djibouti. Merecieron especial atención, entre otros, los siguientes:

- Los medios militares nacionales de transporte aéreo resultaron insuficientes para garantizar por sí solos la logística estratégica. Hubo que recurrir a aviones de alquiler para satisfacer las necesidades en zonas de apoyo logístico.
- Vestuario de personal con faenas de desierto y resto de uniformidad de combate individual. Hubo escasez de algunas prendas y tallas, así como de detalles tales como insignias y divisas.
- Necesidad de intérpretes en árabe. Los intérpretes embarcados demostraron ser un escaso número para las necesidades observadas. Hubo que aumentar su número con personal de refuerzo desde territorio nacional.
- Plantas potabilizadoras de agua. La planta potabilizadora embarcada del Ejército de Tierra resultó ser totalmente insuficiente para las necesidades en puerto de un buque como el *Galicia*. De hecho, un asunto puramente logístico, como era el relleno de agua, podía tener otro tipo de implicaciones (operativas y de mando y control), al hacerse imperioso salir a la mar desde Um Qasar para producir agua. Afortunada-

(14) El animal tiene que ser degollado y desangrado y, una vez hecho esto, cocinado a la plancha o al vapor.

mente, el agua de la ciudad era potable y sólo el sistema de conducción y distribución estaba inoperativo. Por ello, el relleno de agua se hizo con cubas, primero británicas y luego contratadas.

- Plantas móviles de aire acondicionado. En ambientes superiores a los 40° en abril, y con necesidades sanitarias y de hospitalización, el aire acondicionado era vital para mantener la capacidad de trabajo del personal. Resultaron ser insuficientes, sobre todo en el escalón médico avanzado desplegado en el campo de prisioneros de guerra.
- Equipos electrógenos. El suministro eléctrico sigue siendo hoy en día una necesidad prioritaria en Irak. Por ello, fue indispensable hacer acopio de estos equipos.
- Necesidades logísticas en puerto. El BAA *Galicia* era la mejor instalación logística en la ciudad al atracar en Um Qasar. Aún hoy sirve como base de apoyo logístico a todo el contingente.
- Sanidad. Como uno de los elementos funcionales logísticos más relevantes del contingente, el material de sanidad era crítico. La vacunación del personal y el pertrechado contra las enfermedades del lugar dieron lugar a un esfuerzo logístico en este ámbito reseñable. Ingentes cantidades de vacunas contra la malaria (15) y profilaxis de ántrax, aparte de otro material específico y técnico para el sostenimiento de los equipos médicos, fueron embarcadas vía aérea en Djibouti y, una vez en la zona de despliegue, vía Kuwait o Basora.
- Necesidades de descanso y esparcimiento de la dotación. Las operaciones de ayuda humanitaria son muy demandantes durante periodos prolongados. La actividad no cesa nunca. Por ello, este aspecto pasa a ser prioritario. La ciudad de Kuwait permitía romper la rutina, amén de otro tipo de actividades planeadas para alterar el ritmo periódicamente.

(15) Mención aparte merece el episodio que tuvo como protagonista al capitán de navío jefe de Planes (*long term*) de NAVCENT. En Bahrein, en una reunión de coordinación de oficiales NAVCENT con representantes del Estado Mayor de TF-840, éste dijo en tono jocoso que había que estar preparados contra la malaria porque se habían registrado casos entre las fuerzas de Estados Unidos y del Reino Unido en el sur de Irak. Nadie prestó especial atención a dicho comentario. Horas más tarde, y con el Estado Mayor ya a bordo del *Galicia* rumbo a Um Qasar, recibí una llamada telefónica de la oficial de Sanidad de Estado Mayor de TF-840, explicándome la necesidad urgente de verificar dicha información, ya que de ser cierta la estación de riesgo había empezado antes de lo habitual (mayo) y había que empezar a medicar a todo el contingente de manera preventiva, aparte del acopio necesario en territorio nacional para reposición y envío a la zona. Ante la solicitud de información, el revuelo en NAVCENT fue también considerable por la misma razón. Una vez enviada una consulta oficial por escrito al jefe de Sanidad de NAVCENT, se contestó definitivamente que no había ningún caso. Las consecuencias post-incidente: dicho capitán de navío pasó a ser archiconocido por todo el personal destinado en Bahrein como «míster Malaria».

Conclusiones

Las Fuerzas Armadas han respondido con flexibilidad y eficacia una vez más a los requerimientos de la política exterior del país. La Armada, por sus peculiares características de movilidad y permanencia, ha sido el pilar básico de dicho contingente, respondiendo con profesionalidad a una misión no exenta de riesgos y dificultades. En un mundo globalizado e interdependiente como en el que vivimos, este tipo de misiones más allá de nuestras fronteras, en las que cada vez se va a participar con más frecuencia, van a seguir exigiendo a las Fuerzas Armadas una adecuación de sus estructuras y recursos (humanos y materiales) al servicio de los intereses nacionales allí donde se encuentren.

Pero la proyección internacional de las Fuerzas Armadas requiere de un esfuerzo adicional. La revisión de algunos aspectos reseñados en este artículo, tales como los requisitos de las plataformas y sistemas de armas, los sistemas de inteligencia, procedimientos de interacción político-militares, interoperabilidad y/o relaciones de mando y control, así como la consolidación de una verdadera logística robusta en operaciones conjuntas, van a ser esenciales para continuar progresando en eficiencia. Esta operación definitivamente ha supuesto un punto de inflexión en las acciones conjuntas nacionales en el exterior. Nuevos retos esperan y la experiencia acumulada es muy valiosa. El camino por recorrer es apasionante pero exigente. No hay tiempo que perder.

BIBLIOGRAFÍA

- BARTLETT, HENRY C.: *Approaches to Force Planning*. Newport. Naval War College, mayo-junio 1985.
- BOOTH, Ken: *Las Armadas y la política exterior*. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1980.
- CABLE, James: *Diplomacia de cañoneras: empleo político de fuerzas navales limitadas*. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales, 1977.
- Force Planning Faculty: *Fundamentals of Force Planning*, Vols. I, II, III, y IV. Newport Naval War College. 2000.
- GUISNEL, Jean: *Bush contre Saddam: L'Irak les faucons et la guerre*. Paris, 2003. Éditions La Découverte.
- GARCÍA, Dionisio: *El operativo naval en la operación LIBERTAD DURADERA*. Madrid. REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero 2002.
- SCOTT, Richard: *To fight and win in 2015*. Coulsdon (UK). Jane's Navy International, junio 2002.
- THOMAS, James P.: *The Military Challenges of Transatlantic Coalitions*. The International Institute for Strategic Studies, Adelphi Paper 333.

LA «EXTERNALIZACIÓN» DEL ADIESTRAMIENTO

Luis CAYETANO Y GARRIDO



Debe meditarse seriamente sobre la trascendencia que para el presente y el futuro de la Armada tiene la instrucción y el adiestramiento a bordo. Con frecuencia nos lamentamos de la precaria formación de nuestras dotaciones, pero rara vez nos paramos a pensar en la parte de responsabilidad que llevamos en ello. (De la antigua Guía de Instrucción y Adiestramiento a bordo.)

Introducción



L adiestramiento está asociado a la rutina, pero no debe ni puede improvisarse. Es un paso en el camino hacia la eficacia operativa en el combate y, por tanto, uno de los requisitos imprescindibles para mantener el más elevado grado de eficacia.

La enseñanza, la instrucción y el adiestramiento conforman unos círculos concéntricos; la enseñanza denominada de formación es el primero de ellos, sobre él se sustentan los demás. La instrucción, y más exactamente el adiestramiento, se inicia a bordo o en tierra a nivel del buque y se completa con un adiestramiento colectivo en el que intervienen otras unidades. Siempre se habla de adiestramiento a bordo, pero realmente mucho de él se hace en tierra. Los centros de Instrucción y Adiestramiento, y especialmente los simuladores, constituyen herramientas fundamentales.

El ciclo de actividad de las unidades de la Fuerza se programa, entre otras cosas, para que éstas alcancen el mayor nivel de adiestramiento, y es un proceso que tiene como finalidad adquirir y mantener el máximo alistamiento para el combate. Cada buque, dentro de su ciclo de actividad, tiene determinados periodos que, de forma general, son los de inmovilización para su sostenimiento, alistamiento individual para elevar su nivel de instrucción y adiestramiento y, por último, un periodo de calificación operativa para el combate.

Con más frecuencia de lo razonable, sucede que el ciclo de actividad se ve modificado principalmente por variadas incidencias o compromisos interna-



cionales adquiridos por la Armada en el marco de la Alianza Atlántica o la Unión Europea Occidental. La integración en la STANAVFORLANT, STANAVFORMED, EUROMARFOR, MCMFORSOUTH, ...son ya un hecho desde hace tiempo. Los despliegues en zonas de crisis donde se actúa bajo el amparo de resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas o se defienden intereses nacionales son también una palpable realidad. Éstas y otras circunstancias hacen muy difícil que el ciclo de actividad de una unidad pueda seguir la programación deseable en cuanto al adiestramiento se refiere. Se requiere más flexibilidad, disponibilidad y mayores cotas de preparación y profesionalidad.

La necesidad de una mayor profesionalidad y preparación de nuestras dotaciones se justifica por la ya citada exigencia de una mayor disponibilidad de la Fuerza y por una mayor preparación para los nuevos requerimientos tecnológicos. La incorporación de nuevas tecnologías deberá tener en el adiestramiento una presencia considerable. Todos estos condicionantes pudieran llevarnos a un nuevo modelo de adiestramiento, que de forma atrevida y actual he denominado de «externalización».

El modelo clásico

El adiestramiento no es más que el producto final de un proceso que comienza por la enseñanza, continúa con la instrucción y finaliza con el

mayor de los escalones del mismo, al que se le define como adiestramiento de la unidad a nivel avanzado.

Enseñar es adquirir conocimientos, doctrinas, reglas o preceptos que se adquieren a nivel de cada persona. Comunicar a alguien sabiduría, experiencia, habilidad para hacer algo. Con esta última acepción nos estamos acercando a la instrucción. No hay una frontera clara entre enseñar e instruir. La enseñanza se imparte en los centros docentes militares y en los centros militares de formación.

Instrucción es perfeccionar y/o refrescar conocimientos teóricos profesionales de nuestras dotaciones. Se desarrollan, o quizá para ser más rigurosos se desarrollaban, a bordo de los buques bajo el nombre genérico de escuelas.

El adiestramiento se lleva a cabo mediante actividades eminentemente prácticas, que conducen a una identificación de los miembros de la dotación con el material, equipos, sistemas y procedimientos que se emplean a bordo para que el buque opere como un todo. A nivel de la unidad existen adiestramiento por destinos, por áreas, por controles o generales. La Junta de Instrucción y Adiestramiento a bordo programa, organiza, desarrolla, controla



Marqués de la Ensenada, Operación LIBERTAD DURADERA, junio 2002.

y valora el proceso. Este proceso, llamémosle interno, debe tener muy en cuenta el ciclo de actividad. No es fácil programar este proceso interno por las continuas variaciones en la actividad de los buques.

Cuando esa unidad se integra con otras existe el adiestramiento colectivo: básico o avanzado. El primero de ellos orientado hacia la aplicación de la táctica naval y el segundo hacia la experimentación de todas las modalidades de la guerra naval y a la comprobación de planes operativos.

La situación actual

El modelo clásico estaba implantado cuando nuestras dotaciones de marinería no eran totalmente profesionales. La enseñanza de la marinería no especialista se limitaba prácticamente a la de la formación militar y ésta no abarcaba aspectos técnicos o profesionales.

Era mucho más necesario que ahora la instrucción, al marinero de reemplazo había que instruirlo a bordo. En los programas de instrucción había que tener presente, sobre todo, el nivel medio de preparación de la dotación y los relevos previstos por licenciamiento.

Ahora las dotaciones de marineros vienen de los centros de Formación con mayor nivel de enseñanza y, en teoría, necesitan menor instrucción, pero también aparecen nuevos condicionantes.

El Plan de Motivación del Militar Profesional de Tropa y Marinería pone en marcha una serie de programas que, en cierta medida, afectan a la instrucción y al adiestramiento a bordo. Son los programas relacionados con las áreas de las condiciones de trabajo (racionalización de las condiciones de servicio) y de desarrollo profesional (cursos de apoyo para la obtención de titulaciones). Por ejemplo, la disponibilidad de un día libre al día siguiente de la guardia de puerto reduce los periodos de instrucción y adiestramiento y dificulta la constitución de los distintos equipos de la dotación en las diversas situaciones.

Otro factor que afecta es el grado de cobertura de las plantillas, que al estar algo mermadas provoca el aumento de tareas a los distintos miembros de la dotación y, por tanto, resta tiempo para el adiestramiento, tanto en puerto como en la mar.

La simulación y las nuevas tecnologías están muy presentes en el día a día. Hasta hace poco tiempo los centros de Instrucción y Adiestramiento en tierra se dedicaban fundamentalmente a las áreas de la Seguridad Interior y del Control de Averías. Sus capacidades eran poco más que las de adiestramiento con fuego real en incendios, inundaciones, etc. Ahora se dispone de más centros y más capacidades: simuladores tácticos, simuladores de sistemas de combate, de energía y propulsión, simuladores de submarinos y simuladores para controladores de helicópteros, por enumerar algunos.

El ciclo de actividad recogido en el Plan Anual de Actividades de la Fuerza sufre continuos e imprevistos cambios precisamente por los innumerables compromisos, por el surgir de crisis que requieren la presencia de nuestras unidades y quizá también por la complejidad de su sostenimiento.

¿Un nuevo modelo de adiestramiento?

Podríamos concluir que el adiestramiento de nuestras unidades debería, sin abandonar el modelo clásico, tener en cuenta la situación actual, y a partir de ella caminar hacia el futuro inmediato.

El primero de los factores a considerar es el humano. Parece que el nuevo marinero o cabo debe instruirse menos y adiestrarse más. Esta afirmación pudiera ser también aplicable para los oficiales y suboficiales.

La instrucción sigue siendo necesaria, pero en muchas áreas deberá hacerla el propio individuo. Para ello nada mejor que las nuevas tecnologías y el empleo del Plan de Innovación Tecnológica de la Armada. Deberán redactarse los correspondientes planes de instrucción en coordinación con las Escuelas, el Centro de Ayudas a la Enseñanza y las propias unidades. Éstas, a través de los mandos orgánicos y generalmente agrupadas en buques de la misma clase o cometidos (unidades del Grupo de Proyección, escoltas, buques logísticos, Fuerzas de MCM, submarinos, etc.), participarán en la redacción de los planes de instrucción mediante la evaluación de los niveles de instrucción de los individuos y la proposición de aquellos aspectos que se consideren deban mejorar para cerrar el ciclo de la calidad de la enseñanza/instrucción.

Lo anterior supone un cambio de mentalidad de los individuos y de la organización. La instrucción será responsabilidad de cada uno y deberá disponerse de tiempo para ello. Continuará siendo necesario la correspondiente evaluación por los escalones superiores. No obstante, cuando pasemos al círculo del adiestramiento se podrá comprobar la bondad y la calidad de la instrucción.

El adiestramiento se ve condicionado también por el factor humano, pero en mayor medida por los nuevos criterios establecidos en lo referente a guardias para el personal de marinería, en particular, y para todos los componentes de las dotaciones, en general.

En el campo del adiestramiento habrá que incidir en un mayor empleo de los centros de Adiestramiento (he suprimido la palabra instrucción a propósito) y una externalización en el sentido de que muchos de los adiestramientos no se harán a bordo, sino en tierra. Es necesario emplear más los simuladores y, si así se estima oportuno, llegar a una mayor flexibilidad en los horarios. Pensemos, por ejemplo, en la posibilidad de utilizar estos centros o simuladores por las tardes. Sin embargo, será aconsejable compensar al personal con medidas similares a las implantadas por el Plan de Motivación, pero no sólo para marinería.



Marqués de la Ensenada, maniobra de RAS, STANAVFORLANT, noviembre 2002.

Para conseguir mayor continuidad en el adiestramiento, subsanar la temporal falta de personal por la reducción de las plantillas y finalmente asumir la falta de personal saliente de guardia habría que conseguir que el adiestramiento no fuera por unidades (adiestramiento a bordo y por buques), sino por cometidos y áreas de conocimiento. Este adiestramiento a bordo/en tierra sería dirigido por un coordinador externo que, en contacto directo con las unidades y los centros de Adiestramiento, programará y priorizará esas actividades de adiestramiento en las áreas que así fuera apropiado. Pensemos, por ejemplo, en procedimientos de comunicaciones, de electrónica, ejercicios relacionados con las distintas guerras en la mar, control de aeronaves, etc. Habría que ser innovador y, como ya ha sido dicho, llegar en lo posible a la externalización del adiestramiento. Con ello, en principio, se ahorrarían costes y se rentabilizarían aún más los centros de Adiestramiento y los simuladores.

Esta propuesta de externalización necesita que la Fuerza disponga de los centros de Adiestramiento en sus proximidades. Aunque esto, por múltiples y complejas razones es difícil de alcanzar, es una constante que debería tenerse

muy presente a la hora de establecer bases de estacionamiento de las futuras unidades y de los distintos centros de Adiestramiento existentes o de nueva creación.

Con el ¿nuevo modelo de adiestramiento?, y sin excesivos cambios, sería más flexible la programación del ciclo de actividad de cada unidad en función de sus necesidades operativas, de sostenimiento y de los posibles compromisos adquiridos por la Armada.

Conclusiones

Los nuevos tiempos demandan un nuevo modelo de adiestramiento de nuestras dotaciones. El modelo clásico de instrucción y adiestramiento debería externalizarse. Esta externalización debe ser entendida como una mayor participación del individuo en la faceta de la instrucción, un mayor y mejor empleo de los centros de Adiestramiento y un cambio de mentalidad sobre el adiestramiento.

Tanto en la instrucción como en el adiestramiento juegan un papel relevante las nuevas tecnologías y las nuevas formas de enseñar e instruir a nuestras dotaciones.

El adiestramiento de nuestras dotaciones, en la medida de lo posible, debería acometerse por cometidos y áreas de conocimiento donde el buque ya no es el elemento de referencia. Los mandos orgánicos deberían asumir mayores



Marqués de la Ensenada, Tarento-Mare Picolo, 1998.

responsabilidades apoyando la creación de coordinadores de Adiestramiento, que trabajarían como nexo de unión entre las escuelas, centros de Adiestramiento y las propias unidades, que a nivel individual evaluarían los círculos del proceso y pondrían mejoras y prioridades de sus necesidades.

Una forma de adiestramiento así concebido, por una parte, ahorraría costes y rentabilizaría los centros de Adiestramiento y simuladores, y por otra, permitiría mayor flexibilidad a la hora de establecer el ciclo de actividad de cada unidad, haciendo sus necesidades de sostenimiento compatibles con el adiestramiento individual y finalmente permitiendo programar el adecuado periodo de adiestramiento básico o avanzado que eleve definitivamente su grado de eficacia operativa.

Reflexión final

Como se recoge en la cita inicial de la antigua *Guía de Instrucción y Adiestramiento a bordo* debemos reflexionar seriamente sobre la importancia que para las unidades tiene el adiestramiento. Pero también pararnos a pensar si el actual modelo es válido, si hay que introducir algunos cambios o incluso si debemos implantar uno diferente.

Lo que sin duda debemos considerar es la existencia de nuevos factores que nos obligan a acometer nuevas iniciativas con imaginación y, sobre todo, entusiasmo. Deberíamos ser capaces de transmitir ese entusiasmo a nuestras dotaciones para hacer atractivo el adiestramiento y así huir de la rutina.

Hay que hacer ver a las propias personas que un buen adiestramiento es un paso imprescindible para alcanzar una mayor eficacia y profesionalidad. Con ello, además de conseguir la Armada del siglo XXI, por la que todos trabajamos, contribuiremos a que el propio individuo se encuentre motivado, por lo que supone de satisfacción el trabajo bien hecho y ser reconocido como un excelente profesional.

BIBLIOGRAFÍA

- Guía de Instrucción y Adiestramiento a bordo*. Mayo 1984.
Normas de la flota sobre el ciclo de actividad de la Fuerza y el Adiestramiento. Abril 1998 y junio 2001.
Plan de motivación del Militar Profesional de Tropa y Marinería de la Armada. Octubre 2001.
ROSIQUE FUENMAYOR, Francisco: *Hacia un modelo de enseñanza distribuida*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Mayo 2002.
YUSTY GARCÍA, José María: *Ideas, externalización y capítulo dos*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Noviembre 2002.

ARMAS CAPACES DE VOLAR BAJO EL AGUA

Fernando M. BANDÍN SAURA



Introducción



A supervivencia de las Fuerzas Navales es un tema de máxima preocupación para las marinas modernas, por el que se están invirtiendo grandes cantidades de tiempo y dinero en mejorar los sistemas de protección de sus unidades. Un aspecto de esa deseada protección es la defensa antitorpedo, campo en el que algunas naciones, entre las que se encuentra España, están investigando y desarrollando nuevos sistemas que verán la luz en un breve espacio de tiempo (1). Estos sistemas integran la detección, localización y neutralización o engaño de los más modernos torpedos mediante el empleo de una combinación de maniobras de evasión y armas *softkill* (señuelos o productores de ruido) y *hardkill* (torpedos antitorpedo o barreras de minas).

Aquellos que conocen este aspecto de la guerra por debajo de la superficie comprenderán rápidamente la difícil tarea con la que nos enfrentamos. Dificultad que se acrecienta con el secretismo con que se trata la inteligencia acústica, en este caso de los torpedos amenaza, aspecto clave de una buena defensa antitorpedo.

Pero si es difícil defenderse de la actual amenaza, compuesta por torpedos de muy distintas clases y capacidades, ¿cómo defenderse de torpedos que son capaces de «volar» bajo el agua a más de 200 nudos?

¡Ficción!, pensarán algunos, pero lo cierto es que el fenómeno físico que permite alcanzar esas velocidades bajo el agua es conocido, y se llama supercavitación.

La supercavitación

Para comprender este fenómeno es necesario recordar que la cavitación es el efecto que produce un objeto cuando, al desplazarse a cierta velocidad

(1) Estos sistemas se están desarrollando bajo el epígrafe de SSTDS, siglas que en inglés significan *Surface Ship Torpedo Defence System*.



Interpretación gráfica del fenómeno de la supercavitación (ilustración del autor del artículo).

dentro de un fluido, crea una depresión tras su paso. A mayor velocidad, mayor será esa depresión. Si la presión se reduce tanto que iguala la presión de vaporización del fluido, las moléculas de éste cambian de estado líquido a estado gaseoso, es decir, se vaporizan y crean cavidades o burbujas. Estas burbujas se colapsan rápidamente bajo la presión del agua circundante una vez que la depresión producida por el objeto cesa.

Tradicionalmente la cavitación se ha considerado un efecto perjudicial no sólo desde el punto de vista táctico, sino también desde el punto de vista del material, ya que produce una reducción de la eficiencia de hélices, turbinas y bombas e, incluso, desgaste y destrucción del material que las componen.

De acuerdo con el grado de desarrollo de este fenómeno se pueden definir tres etapas relacionadas con la cavitación (2): *cavitación inicial*, que se produce en las etapas iniciales y es acompañada de un fuerte y característico ruido, resultado del colapso de las burbujas de agua; *cavitación parcial*, etapa en la que la cavidad formada por las burbujas de agua cubre parte del cuerpo cavitante y *cavitación total* o *supercavitación*, cuando las dimensiones de la cavidad sobrepasan las del cuerpo cavitante envolviéndolo completamente.

Para que un objeto pueda alcanzar este último estado necesita moverse a alta velocidad y tener una forma que favorezca la formación de esa cavidad o burbuja gigante. La velocidad necesaria para que un objeto entre en supercavitación es estimada por investigadores de la Indian Institute of Science (3) en unos 100 nudos, velocidad que podemos considerar muy alta si tiene en cuen-

(2) SAVCHENKO, Yuriy N.: *Supercavitation. Problems and perspectives*. National Academy of Sciences. Institute of Hydromechanics, Kiev, Ukraine.

(3) *Faster than a speeding bullet*. New Scientist Magazine, 22 de julio de 2002.

ta que el torpedo convencional más veloz alcanza los 80 nudos. La forma del objeto también debe ser la apropiada; el morro, ligeramente achatado en lugar de puntiagudo, de tal manera que cuando el objeto alcance las altas velocidades citadas el agua fluya con el ángulo necesario para que la cavidad pueda envolverlo totalmente.

Un objeto supercavitante tiene una resistencia al avance extremadamente baja, debido a que la fricción del cuerpo con el agua prácticamente desaparece. El objeto, dentro de la cavidad, en lugar de estar rodeado de agua lo está de vapor de agua, que tiene mucha menos viscosidad y densidad. A partir de este momento, la única parte del objeto que está en contacto con el agua, y que por tanto produce cierta resistencia al avance, es su morro; por eso, cuanto más achatado sea éste mayor será la fricción; es necesario, por tanto, llegar a una solución de compromiso que permita producir la supercavitación con la menor fricción posible.

Puesto que la única parte del objeto en contacto con el agua es el morro, las hélices convencionales ya no sirven para impulsarlo dentro del fluido y, por ello, es necesaria otra forma de propulsión: un motor cohete.

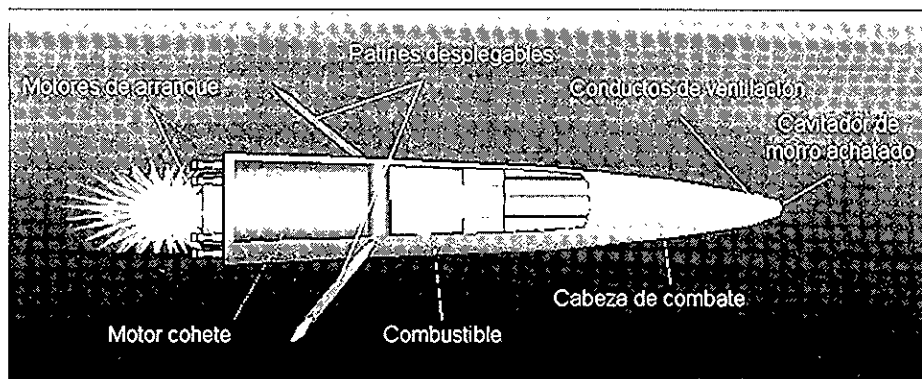
Una vez alcanzado el régimen de supercavitación, la velocidad del objeto puede alcanzar valores extremadamente altos.

El torpedo Shkval

Fue en 1995 cuando se conoció por primera vez que los rusos habían desarrollado un torpedo submarino de altísima velocidad que no tenía parangón en el mundo occidental: esa nueva arma se llamaba Shkval (ráfaga).

Considerado un torpedo antisubmarino, el Shkval tiene una longitud de unos ocho metros y un peso de 2.700 kg. Su lanzamiento se realiza supuestamente desde tubos lanzatorpedos estándar gracias a su diámetro de 533 mm y su alcance es de 7.500 yardas. El arma sale del tubo lanzador a una velocidad de 50 nudos y arranca su motor cohete de combustible sólido impulsándolo a través del agua a más de 200 nudos.

Este nuevo torpedo alcanza esa velocidad gracias al fenómeno de supercavitación. Para favorecer la formación de la cavidad que le envuelve, parte de los gases de la combustión son expulsados a través de unos anillos de ventilación situados en su morro. El torpedo, en su trayectoria rota sobre sí mismo y su cola sufre una serie de impactos contra las paredes de la cavidad. La frecuencia de esos rebotes entre cola del torpedo y pared de la cavidad se incrementa inicialmente, alcanza un máximo y después disminuye gradualmente; lo que no impide que el torpedo siga una trayectoria rectilínea. Para suavizar esos rebotes el Shkval dispone de cuatro patines desplegados, situados a dos tercios de su longitud contando desde la cabeza, que soportan su parte popel durante su desplazamiento.



Corte del torpedo ruso Shkval (ilustración del autor del artículo).

La carrera es guiada por un autopiloto en lugar del *homming* acústico usual en el resto de torpedos; por este motivo, la dotación de la unidad lanzadora debe introducir los parámetros del blanco antes del lanzamiento.

Originalmente el arma portaba una cabeza nuclear táctica con una espoleta de tiempo. Además, existe una versión para la exportación con explosivo convencional, denominada Shkval «E», que comenzó a comercializarse en la feria de armamento IDEX 99 en Abu Dhabi a principios de 1999 (4), y está en desarrollo otra versión con cabeza buscadora y explosivo convencional capaz de navegar a alta velocidad y reducirla para realizar la búsqueda del blanco.

El Shkval es considerado un arma reactiva. Tan pronto como sea detectado el ruido hidrofónico producido por un torpedo atacante, se efectuará el lanzamiento del Shkval en la dirección de la amenaza. El propósito es doble: obligar al submarino atacante a realizar un viraje muy brusco que rompa la filoguía de su torpedo y atacarle dejándole prácticamente sin capacidad de maniobra para evitarlo, dada su alta velocidad.

Este arma se hizo tristemente famosa en agosto de 2000 por ser considerada la posible causa del trágico hundimiento del submarino nuclear ruso *Kursk* en el mar de Barents, donde perecieron sus 118 tripulantes.

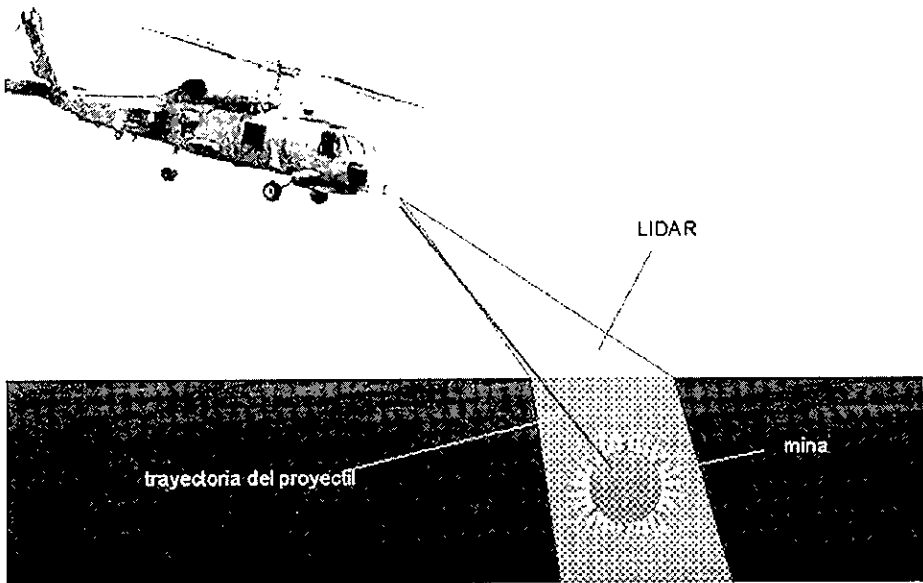
Proyectiles supercavitantes

Pero el Shkval no es la única arma supercavitante conocida. En 1997 científicos del Naval Undersea Warfare Center, en Newport, lograron alcanzar la

(4) Según los documentos consultados, China compró en 1998, y probablemente también Francia, varios de estos torpedos para su evaluación.

velocidad de 1.549 m/seg con un proyectil supercavitante al que habían inyectado previamente aire a presión en su cabeza para facilitar la formación de la cavidad que debía envolverlo. Ello supuso lograr el primer arma submarina capaz de romper la barrera del sonido bajo el agua.

La materialización de este éxito en un programa lo lleva a cabo la Oficina de Investigación Naval en Arlington, ayudada por la industria norteamericana. Esta oficina investiga un sistema de limpieza de minas aerotransportado, denominado RAMICS (5), para ser usado contra minas próximas a la superficie del agua. El sistema combina la detección mediante un sistema láser, denominado LIDAR (6), con el disparo de proyectiles supercavitantes de 20 mm (en el futuro se pretende que el calibre sea de 30 mm). Los proyectiles, que disponen de una punta redondeada para favorecer la supercavitación, pueden ser disparados desde 350 m por encima de la superficie del agua, penetrar en ésta unos 12 m y todavía tener energía cinética suficiente para penetrar la pared de acero de la mina, provocando su explosión o hundimiento. Las primeras pruebas del RAMICS, realizadas desde un helicóptero *MH-60S* a finales de 2001, demostraron la viabilidad del sistema.



Funcionamiento del sistema RAMICS (ilustración del autor del artículo).

- (5) *Rapid Airborne Mine Clearance System.*
 (6) *Laser Imaging Detecting and Ranging System.*

El siguiente paso, según la bibliografía consultada, será el desarrollo de un sistema totalmente submarino que emplee proyectiles supercavitantes disparados bajo el agua desde montajes instalados en torretas hidrodinámicas colocadas en la obra viva de submarinos o buques de superficie. Este sistema, gobernando por un sonar, se convertiría en el homólogo submarino de los sistemas antimisiles como el Meroka o el Vulcan Phalanx.

Retos para el futuro

Si bien las primeras armas supercavitantes son ya una realidad, podemos decir que nos encontramos en la prehistoria del empleo de esta tecnología y su desarrollo futuro está plagado de obstáculos desde el punto de vista técnico. Problemas como el sistema de propulsión, que permita alcanzar el régimen de supercavitación y navegar grandes distancias a vehículos de mayor tamaño que un torpedo, o el sistema de control que posibilite al objeto supercavitante maniobrar bajo el agua, son algunos de los desafíos.

Para alcanzar las altas velocidades necesarias se están investigando sistemas de propulsión avanzados basados en la ignición de combustibles de alta densidad energética que proporcionen mayor impulso. Según el director científico del Instituto Ucraniano de Hidrodinámica de Kiev (7), sólo las turbinas de gas de alto rendimiento y los sistemas de propulsión a chorro que quemen combustibles metálicos como el aluminio, el magnesio o el litio podrán propulsar vehículos supercavitantes hasta las altas velocidades que son necesarias. Parece ser que algunos de estos nuevos sistemas de propulsión ya son una realidad o, al menos, se están desarrollando en Rusia y en Estados Unidos.

Los cambios de rumbo de un objeto supercavitante también es un aspecto muy delicado; recordemos que la trayectoria del Shkval era rectilínea, lo que en cierto modo le convierte en un arma muy rudimentaria. Si la burbuja dentro de la cual viaja el torpedo se distorsiona, éste entra en contacto con el agua, pudiendo ocurrir dos cosas: que aumente la fricción de tal forma que el torpedo se frene, o que, como consecuencia del impacto que sufriría el torpedo contra la pared de agua, se llegue a su destrucción por aplastamiento. La solución pasa por la reorientación del cono o disco cavitador del morro y control de la ventilación, que permita ajustar la cavidad con el cambio de rumbo del objeto supercavitante sin que éste se salga de aquélla.

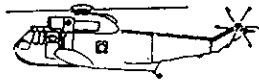
Aunque los rusos fueron los pioneros en el desarrollo de estas nuevas armas, también otras naciones están investigando en ellas. Como ya se ha dicho, una de ellas es Estados Unidos, pero también Francia, Alemania o

(7) Es de destacar que la técnica necesaria para el desarrollo del Shkval se desarrolló en este instituto, cuando Ucrania pertenecía a la URSS.

Ucrania están empeñados en el desarrollo de proyectiles y torpedos supercavitantes.

Llegados a este punto, cabe preguntarse: ¿podría España investigar en el campo de la supercavitación? Nuestro país ha demostrado un alto nivel tecnológico y su industria de defensa una gran preparación para afrontar nuevos retos. Por ello, considero muy posible y deseable iniciar un programa de I+D para investigar este fenómeno y desarrollar proyectiles supercavitantes de aplicación directa en la defensa antitorpedo y antimina de las unidades navales. Incluso se podría involucrar a investigadores de la universidad en este proyecto por las aplicaciones futuras que la supercavitación tendrá en la propulsión naval bajo el agua.

A pesar de las dificultades descritas, es previsible una revolución en la propulsión naval bajo el agua y en la forma de hacer la guerra en este medio. Probablemente, la mezcla de sentimientos, entre esperanza y frustración, que pueden sentir los investigadores e ingenieros actuales por las dificultades a las que deben enfrentarse bien pudiera ser la misma que debieron sentir los hermanos Wright con su vuelo de tan sólo 59 segundos y 266 metros de recorrido el 17 de diciembre de 1903.



BIBLIOGRAFÍA

- MEYERS, Bernard; CANCELLIERE, Frederick; LAPOINTE, Kenneth: *Torpedoes and the next generation of undersea weapons*.
- SMITH, Charles R.: *Russian Rocket Torpedo Arms Chinese Subs*. Abril, 2001.
- HASELBAUER, Nathan: *Supercavitation and the future of undersea warfare*. New Scientist Magazine. *Faster than a speeding bullet*. Julio, 2000.
- MARTIN PETER, B.: *The curse of the Kursk*. Septiembre, 2000.
- SHERMAN, Robert: *VA-111 Shkval underwater rocket*. Septiembre, 2000.
- SAVCHENKO, Yuriy N.: *Supercavitation. Problems and perspectives*. 2001.
- Science and Tecnology: *High-Speed (Supercavitating) Undersea Weaponry*. Noviembre, 2002.
- SC Johnston Associates. Strategic Technology Assessment. *Ultrahigh Speeds Underwater*. Enero, 2002.
- ASHLEY, Steven: *Warp Drive Underwater*. Mayo, 2001.
- ASHLEY, Steven: *The Storm over the Squall*. Mayo, 2001.
- Strategic Affairs. *Supercavitation: Undersea and in space*. Mayo, 2001.



HISTORIAS DE LA MAR

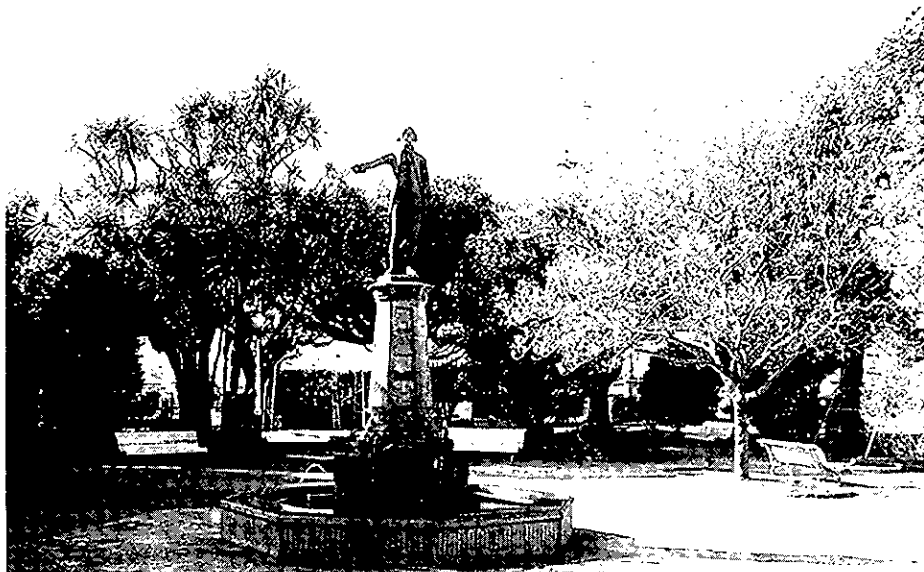
LA ESCUELA DE INGENIEROS NAVALES DE FERROL, ÚNICA EN ESPAÑA DESDE 1860 A 1932

Ramón BLECUA FRAGA
General del Cuerpo de Intervención

Introducción



L presente trabajo tiene el propósito de rendir un modesto homenaje a la Escuela de Ingenieros Navales de Ferrol, a sus profesores y alumnos, ya que el transcurso de los años no puede hacer olvidar la importancia de aquel centro docente de alto nivel científico, único en todo el territorio nacional, en el que se formaron desde 1860 hasta 1932 los ingenieros navales españoles, tanto militares como civiles, e incluso extranjeros, ya que la Armada no quiso constituir un coto cerrado y exclusivo para su personal, sino que hizo partícipes de su excelente enseñanza a todos aquellos que, cumpliendo las condiciones requeridas, desearan obtener el título de ingeniero naval.



Estatua de Jorge Juan, fundador del Cuerpo de Ingenieros Navales, en el pasco de Herrera de Ferrol. (Foto: R. Blecua Fraga).

Cuando se estudia este tema, sorprende que el Cuerpo de Ingenieros Navales, existente en todas las marinas de guerra, se haya visto sometido a los vaivenes políticos ocurridos en España. No nos referimos a las reducciones o ampliaciones de plantillas, que lógicamente han de ser ajustadas a las necesidades del momento, sino a la supresión de un Cuerpo de tanta importancia, lo que ha ocurrido durante los siglos diecinueve y veinte en varias ocasiones.

Cuanto antecede influye necesariamente en la historia de los centros docentes donde se forman los aspirantes a ingreso en el citado Cuerpo. Por ello vamos a efectuar una breve referencia histórica.

Evolución histórica

Siglo XVIII

En la época del marqués de la Ensenada se pretende acrecentar nuestro poder naval con el propósito de convertir a nuestra nación en árbitro internacional entre las grandes potencias de Europa, Francia y Gran Bretaña. Para ello era necesario contar con arsenales e infraestructuras apropiados para desarrollar los programas navales.

Jorge Juan fue la persona elegida como director de Construcciones Navales y de las obras en los arsenales de Ferrol y Cartagena. Con anterioridad había sido comisionado a Gran Bretaña para conocer los astilleros y contratar personal especializado en construcción naval que pudiera aplicar sus conocimientos en nuestros arsenales. Sin embargo, la solución de importar técnicos extranjeros podía justificarse en un principio, pero nuestra Armada tenía que contar con cuerpos de profesionales altamente cualificados.

Así se crea el Cuerpo de Ingenieros Navales por R. O. de 24 de diciembre de 1770, que en el año 1772 ya tenía su primer ingeniero general, Francisco Gautier, discípulo del sabio francés Bouger y de su misma nacionalidad.

Gautier era ingeniero jefe en la Marina francesa y llegó a España en el año 1769, siendo su primer destino el arsenal de Ferrol. A partir de entonces se inició su rápida carrera: nombrado coronel y director de carenas, es ascendido a jefe del Cuerpo de Ingenieros en el citado año de 1772. Le sucedió en este cargo José Romero Landa.

De esta misma fecha es la ordenanza para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de la Armada en los departamentos y a bordo de los navíos de guerra. En su título cuarto se refiere a la Academia, indicando que los aspirantes al ingreso han de proceder del Cuerpo General de la Armada o ser oficiales del Ejército.



Edificio de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de Ferrol. Desde 1932 fue Escuela de Máquinas hasta su traslado a Carranza. (Foto: R. Blecua Fraga).

Las divisas y uniformes serán iguales que las usadas por el Cuerpo General.

Para obtener el título de ingeniero naval se requería que, una vez concluidos los estudios, el alumno tenía que presentar los planos de un arsenal, puerto o rada y de un navío o una fragata.

El nuevo Cuerpo recibió inicialmente el nombre de Ingenieros Constructores de Marina, según consta en las ordenanzas.

Siglo XIX

Después de un periodo de gran brillantez, este Cuerpo se suprime por Real Resolución de 31 de agosto de 1827 en los calamitosos tiempos de Fernando VII.

En el año 1834 se realizaron intentos para reorganizar el Cuerpo, pero no se logra este propósito hasta la época de la Restauración de Narváez, creándose la Escuela en virtud del R. D. de 9 de junio de 1848, que se instala en el Arsenal de La Carraca, siendo ministro de Marina Mariano Roca de Togores, marqués de Molins, que impulsó la renovación de nuestra Armada tanto en el aspecto orgánico como logístico, adquiriendo barcos en el extranjero, a excep-

ción del *Jorge Juan* y el *Ulloa*, que fueron los primeros de vapor, construidos en el arsenal de Ferrol en el año 1851.

Con respecto a esta etapa de la Escuela, nos remitimos al documentado trabajo de Lola Higuera (ver bibliografía), en el que llega a la conclusión de que la Escuela existía, pero no funcionaba por falta de profesorado, ya que las cinco promociones correspondientes a este periodo cursaron sus estudios en la Escuela de Construcciones Navales de la Marina francesa en Lorient, y las prácticas en los arsenales de Tolón y Brest.

En el año 1860 se dispuso el traslado de la Escuela al Arsenal de Ferrol, siendo ministro de Marina José Mac Crohon, y es cuando comienza una importante etapa, ya que coincide con una mayor actividad en la construcción naval a consecuencia de la política isabelina.



Alfredo Pardo y Pardo, director de la Academia de Ingenieros desde 1920 a 1925.



Alumnos de la Academia de Ingenieros Navales que obtuvieron el título en el año 1931, acompañados de sus profesores: Juan Antonio Cerrada, Enrique Dublang, Antonio Zarandona y Antonio Alberto Lloveres.

Según dispone el Reglamento Provisional de la Escuela de 8 de febrero de 1860, las condiciones para ingresar en ésta son las siguientes: ser español, con edad comprendida entre 18 y 26 años y superar los exámenes convocados con arreglo al programa de las materias que comprende y con indicación de las plazas a cubrir. Los ingresados son promovidos a alféreces de fragata, los cursos duran tres años y, una vez aprobados y realizadas las prácticas reglamentarias, son ascendidos a alféreces de navío, siendo escalafonados siguiendo el orden de puntuación obtenida en los exámenes, tanto de los cursos como del de fin de carrera.

Estaba prevista la admisión de alumnos oyentes que podrían examinarse si así lo solicitaban y lo merecían, extendiéndoseles el correspondiente certificado. En el año 1885 se cierra la Escuela (R. D. de 19 de agosto).

Siglo xx

En los inicios del siglo xx, gracias a la acertada política de Antonio Maura y a la aprobación de la llamada Ley de Escuadra, de 7 de enero de 1908, sien-

do ministro de Marina el almirante Ferrándiz, se inicia el resurgimiento de la Flota y el plan de construcciones navales. La citada ley contemplaba un ambicioso plan de construcciones navales durante un periodo de ocho años y preveía la modernización y ampliación de los astilleros.

Las consecuencias de esta política fueron:

- La reconstitución del Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada (R. D. de 31 de julio de 1910).
- El arrendamiento por el Estado de los arsenales de Ferrol y Cartagena a una empresa privada, que resultó ser la Sociedad Española de Construcción Naval, adjudicataria del concurso celebrado al efecto, siendo beneficiosa la aportación de la asistencia técnica inglesa, más avanzada que la española.
- La creación de la Academia de Ingenieros y Maquinistas de la Armada por R. D. de 15 de octubre de 1914, continuando en Ferrol.

La urgente necesidad de contar con ingenieros navales obligó a convocar un concurso entre oficiales del Cuerpo General que desearan ingresar en el citado Cuerpo. Fueron seleccionados quince oficiales: once tenientes de navío, que cursaron los estudios en París, y cuatro alféreces de navío, que lo hicieron en Génova, los cuales constituyeron las promociones de 1912 y 1913. En la primera de ellas fue el número dos Alfredo Pardo y Pardo, más tarde director de la Escuela y padre de una numerosa familia, entre cuyos miembros se cuentan prestigiosos ingenieros navales.

En la Exposición al Rey del citado R. D. de 15 de octubre de 1914, se hacía referencia al cierre de la Escuela de Ferrol, acaecida en el año 1885 y a las consecuencias que había tenido, pues los alumnos de esta carrera se veían obligados a desplazarse al extranjero por no haber ningún otro centro similar en España.

En el año 1914 se convocaron ocho plazas para ingreso por oposición, de las cuales sólo se cubrieron dos. Por ello, al año siguiente se recurrió a convocar un concurso entre oficiales del Cuerpo General y en que ingresaron los tenientes de navío Francisco de la Rocha, más tarde director de la Escuela, Juan Antonio Suanzes, que fue ministro de Industria y Comercio y presidente del Instituto Nacional de Industria, y Nicolás Franco, que fue el primer director de la Escuela de Ingenieros Navales de Madrid.

Como seguía existiendo el problema antes apuntado, se convocó otro concurso, esta vez entre oficiales del Ejército, a consecuencia del cual fueron admitidos nueve, más uno a título particular, que sólo cursaron dos años en la Academia en consideración a su alta preparación obtenida en la prestigiosa Academia de Ingenieros de Guadalajara. Fue número uno de esta promoción Carlos Godino Gil, que fue director de la Academia de Ingenieros Navales de Ferrol y también de la Escuela de Madrid.

A partir de entonces las promociones fueron sucediéndose con normalidad, siguiendo el sistema de oposición libre.

Según disponía el real decreto citado, el tiempo de duración de la carrera sería de cinco años, distribuidos de la siguiente forma:

- Dos años en la Escuela Naval, compartiendo estudios con los guardias marinas.
- Tres años en la Academia de Ingenieros.

A partir de año 1921 se suprimió el primer periodo y los alumnos ingresaron directamente en la Academia.

De nuevo van a surgir dificultades con la promulgación del real decreto, Ley de 15 de diciembre de 1926, por el que se impide el ingreso en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, aunque la Academia seguiría funcionando para acoger a los alumnos libres que desearan obtener el título de ingeniero naval civil. Hemos de indicar que el concepto de alumno libre no se corresponde con el usualmente empleado en la terminología universitaria.

Así, la R. O. de 14 de febrero de 1930 da nueva redacción al art. 32 del Reglamento de la Escuela, disponiendo que los alumnos libres han de asistir diariamente a las clases y cumplir el horario establecido en el centro.

En la convocatoria publicada el 30 de agosto de 1930 (Diario Oficial de Marina, núm. 207) se determinaban las condiciones de ingreso: haber aprobado el bachillerato de Ciencias y el primer curso de Ciencias Exactas.

Las materias objeto de examen son: Aritmética, Álgebra, Geometría (analítica y descriptiva), Trigonometría, Análisis matemático, Cálculo diferencial e integral, Mecánica racional, Astronomía y Geodesia, Dibujo (lineal, topográfico y de figura).

Es conveniente recalcar que con anterioridad a estas disposiciones la coexistencia de alumnos oficiales y alumnos libres era normal en la Academia. Por ejemplo en la R. O. de 22 de diciembre de 1917 ingresaron en ésta dieciséis alumnos libres de distintas procedencias (oficiales del Ejército, ingenieros, etc.), que no se integraron en el Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Es el caso de Modesto Blanco, que fue coronel jefe de la Comandancia de Obras y Fortificaciones de Ferrol y que obtuvo el título de ingeniero naval (era el padre de un ilustre oficial de la Armada, don Modesto Carlos Blanco Cobelo).

Con la proclamación de la II República el 14 de abril de 1931, se promulgaron el Decreto de 10 de julio y la Ley de 24 de noviembre del mismo año sobre reorganización de la Armada, en los que se declaraba a extinguir, entre otros, el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, ofreciendo condiciones ventajosas para quienes decidiesen pasar a la situación de retiro.

La promoción de salida de 1931 estaba integrada por los siguientes ingenieros navales: Germán García Monzón y Alía; Ángel Morales Martínez; Ricardo Saura Rodríguez; Alfredo Pardo Delgado; Ricardo Iglesias Cheda;



Carlos Godino Gil, ingeniero militar y naval. Fue subdirector de la Academia de Ingenieros de Ferrol y de la Escuela Especial de Ingenieros Navales en Madrid.

También disponía que en los mencionados ministerios se dictasen las disposiciones conducentes al cumplimiento de este decreto, nombrándose una comisión integrada por funcionarios de ambos ministerios y también por el presidente de la Asociación de Ingenieros Navales para redactar las normas de reorganización y régimen de dicha Escuela, cuya propuesta se enviaría al Consejo Nacional de Cultura.

Si tenemos en cuenta que la Escuela Especial de Ingenieros Navales en Madrid no se crea hasta el 26 de enero de 1933, veremos que se produjo una situación perjudicial para los alumnos que habiendo ingresado en la anterior Academia no podían continuar sus estudios porque la nueva aún no funciona-

Francisco de Araoz y Vergara; Enrique Tortosa; José Ramón Barcón Furundarena; Ángel Novás Torrente y Simón Ferrer Delgado. El último director de la Academia fue Enrique Dublang Tolosana.

Consecuentemente, se dispuso el cierre de la Academia de Ingenieros Navales por O. M. de 1 de febrero de 1932, que pasó a denominarse Escuela de Maquinistas.

Conviene recordar que el R. D. de 3 de febrero de 1915, en su artículo cuarto, disponía que el director de la Academia de Ingenieros lo sería también de la de Maquinistas, pero no cabía duda que se trataba de dos centros docentes distintos para la formación de personal de distintos cuerpos de la Armada, aunque compartieran el mismo edificio e incluso los mismos profesores; por ello la desaparición de la Academia de Ingenieros no impedía que continuase la de Maquinistas, con un director que sería un maquinista jefe (R. O. 31 de diciembre de 1930).

El Decreto de 25 de enero de 1933 dispuso que la Academia de Ingenieros Navales, hasta entonces dependiente del Ministerio de Marina, pasase a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

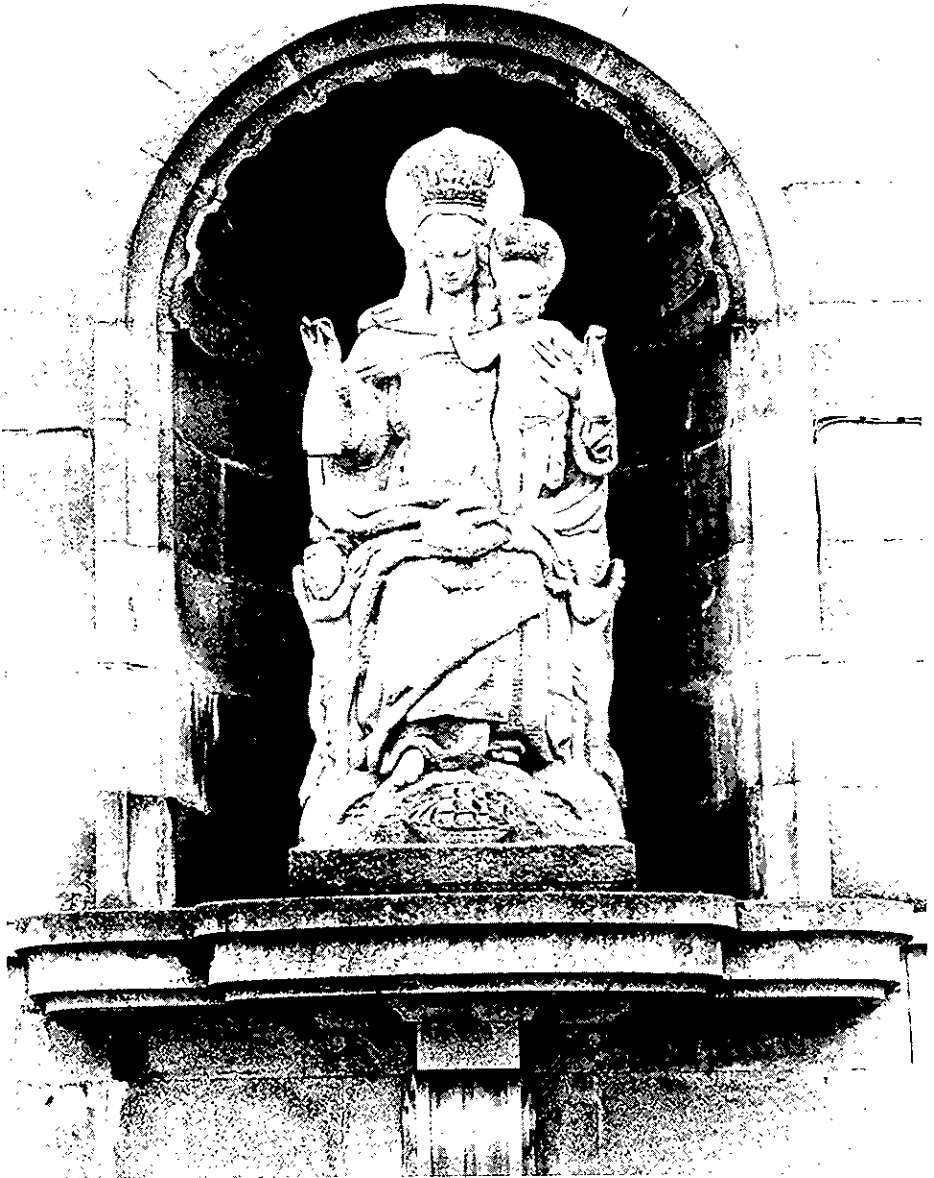
ba. Como recuerda Rafael Crespo, catedrático posteriormente de esta Escuela y entonces testigo presencial de los hechos, tanto profesores como alumnos tuvieron que buscar un local donde celebrar las clases, y éste fue un piso en la calle Princesa, llevándose las mesas, sillas y demás mobiliario de sus propias casas.

Finalmente hemos de indicar que después de cerca de setenta años la ciudad de Ferrol ha visto culminados sus anhelos de contar otra vez con una prestigiosa Escuela Superior de Ingenieros Navales, continuando así una honrosa tradición.



BIBLIOGRAFÍA

- Breve historia de la ingeniería española*. Ed. Dossat. Madrid, 1950.
- CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986.
- CRESPO RODRÍGUEZ, R.: Trabajo publicado en la obra colectiva *Historia de la Ingeniería Naval Española*. C. S. I. C. Madrid, 1975.
- HIGUERA, L.: *La primera Escuela de Ingeniería Naval*. Revista de Ingeniería Naval. Febrero de 1988.
- MERINO NAVARRO, J. P.: *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid, 1991.
- TAXONERA: *El arsenal de Ferrol*. Ferrol. 1888.
- VIGÓN, Ana M.: *Guía del Archivo del Museo de Álvaro de Bazán*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1994.
- Gaceta de Madrid* (siglos XIX y XX).
- Diarios oficiales de Marina.
- Almanaque y Diario de Ferrol* (artículos publicados por D. A. Comerma).



Nuestra Señora del Carmen (escultura de Asorey). Escuela Naval Militar, Marín (Pontevedra).
(Foto: ORP. Armada).

FIN DE LA GUERRA DEL PACÍFICO (1863-1866). PERIPECIAS DEL REGRESO A ESPAÑA

Juan CASTAÑEDA MUÑOZ



Introducción



El día 2 de mayo de 1866, con el combate de El Callao, se dieron por finalizadas las acciones militares en la guerra de España contra Chile, Perú y Bolivia. La escuadra de Méndez Núñez se dirige a la isla de San Lorenzo, en las proximidades del puerto peruano, para subsanar los daños producidos durante el combate. Todas las averías fueron reparadas con facilidad, excepto las de la fragata *Berenguela*, que necesitó de la ayuda de los demás barcos y unos tablones de madera de pino rojo procedentes de una casa de aquella isla.

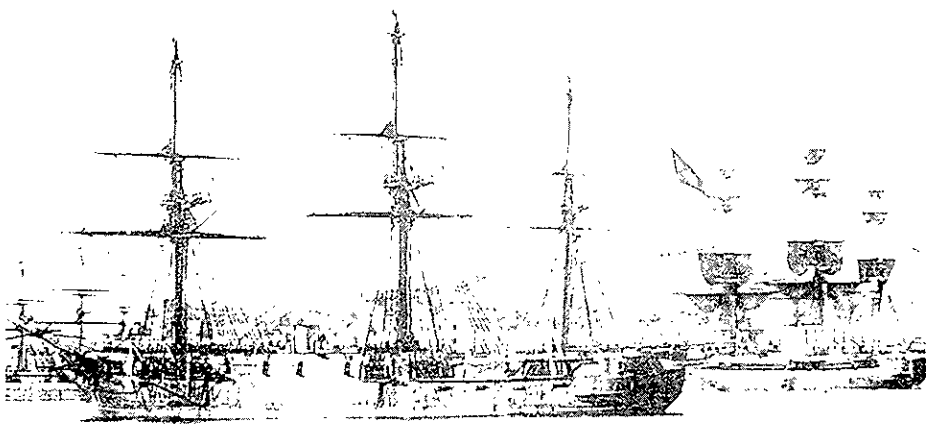
El día 9 de mayo, tras dirigir un documento de despedida al decano del Cuerpo Diplomático en Perú y una vez repuesto de sus heridas, el brigadier Méndez Núñez anuncia el levantamiento del bloqueo. Al día siguiente, la escuadra parte de El Callao, incendian al vapor chileno *Maule* por considerarlo un engorro y devuelven, por orden del Gobierno, el *Matías Cousiño*. Méndez Núñez divide a la escuadra en dos divisiones: una que se dirigirá a Río de Janeiro con la intención de contener un posible contraataque al tráfico marítimo español, y una segunda a España, vía Filipinas. El día 11 de mayo las dos divisiones se separan.

Travesía por el Pacífico. Llegada a Manila

Esta división estaba compuesta por las fragatas *Numancia* y *Berenguela*, corbeta *Vencedora*, transporte *Marqués de la Victoria*, mercante *Uncle-Sam* (1) y fragata *Mataura* (2), e iba al mando del comandante de la fragata *Berenguela*, capitán de navío Manuel de la Pezuela y Lobo. Méndez Núñez decidió esta ruta para los buques que por sus características (*Numancia*), estado

(1) De 1.400 toneladas. Comprada en Panamá antes del bombardeo de Valparaíso.

(2) Contratada como transporte.



Fragata *Resolución*. (Foto de la obra *Buques de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa, Madrid 2001).

(*Berenguela*) o tamaño (*Vencedora*) no era recomendable que se enfrentasen a los temporales del cabo de Hornos, puesto que se avecinaba el temible invierno austral. Los primeros días se navega en conserva, aunque el andar de cada uno era muy diferente. La *Berenguela* tenía que restringir el trapo para igualar el andar de la *Numancia*. La aparición del temido escorbuto hace que cada uno navegue a su máxima velocidad para de este modo alcanzar tierra lo antes posible y así obtener víveres frescos. El teniente de navío Pardo de Figueroa, de la fragata *Numancia*, anota en su diario en la parte correspondiente a la navegación a Othaití:

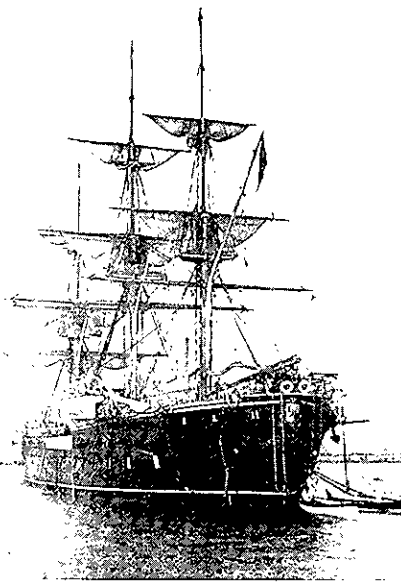
«...los ranchos ya no son ranchos; se almuerza sopa de ajo sin ajo y con aceite malo... La comida consta de sopa con caldo de charqui (carne seca que usan los indios de Perú y Chile) y garbanzos duros como un leño; carnero o vaca salada y podrida, sin más aliño que vinagre, y la cena se reduce a gazpacho fresco sin ajo ni cebolla. Esto es pasar hambre; hoy daríamos aquí un doblón por un diente de ajo, aun cuando por el olor secasen nuestra villanería..., lo único fresco que disfrutamos son algunos bonitos que se cogen al anzuelo; pescado azul, seco, ordinario y malsano. El día que tenemos un principio de este veneno, llamamos opípara nuestra mesa y sacamos el vientre del mal año...»

Esta mala consideración del pescado azul ha cambiado y ahora es una estrella de la dieta mediterránea. Para olvidar los malos ratos de esta penosa y larga travesía, la dotación hace comedias en el alcázar. Otro elemento que empezó a escasear fue el tabaco, llegándose a vender a ocho duros la libra. Al final de la travesía el precio llega a 20 duros la libra y a un real el cigarrillo (3). Los que no podían pagar esas cantidades llegaron a fumar raspaduras de madera de pino.

Los barcos llegan a la isla de Othaití de forma escalonada. El primero es la fragata *Berenguela*, el 9 de junio y con 155 enfermos de escorbuto a bordo. El 13 llegan el transporte *Marqués de la Victoria* y la goleta *Vencedora*. El 17 lo hacen el *Uncle-Sam* y *Mataura*. La *Numancia*, más lenta, recorre con tranquilidad el paralelo de 11° sur y llega a la isla francesa el 24 de junio con 110 enfermos. No es de extrañar la aparición del temido escorbuto, ya que la escuadra no recibía víveres frescos desde principios de diciembre de 1865, es decir, seis meses antes. La llegada a la isla Francesa no les debió parecer real, tal y como describe el teniente de navío Iriondo:

«No es posible explicar el placer inefable que embargó nuestro corazón al pisar tierra... Así, cuando la sentimos bajo nuestros pies, nos detuvimos primero a contemplarla, a remover sus piedras y esparcir sus arenas, a recoger las hojas que arrastraba el viento y golpear en los troncos de los árboles...» (4).

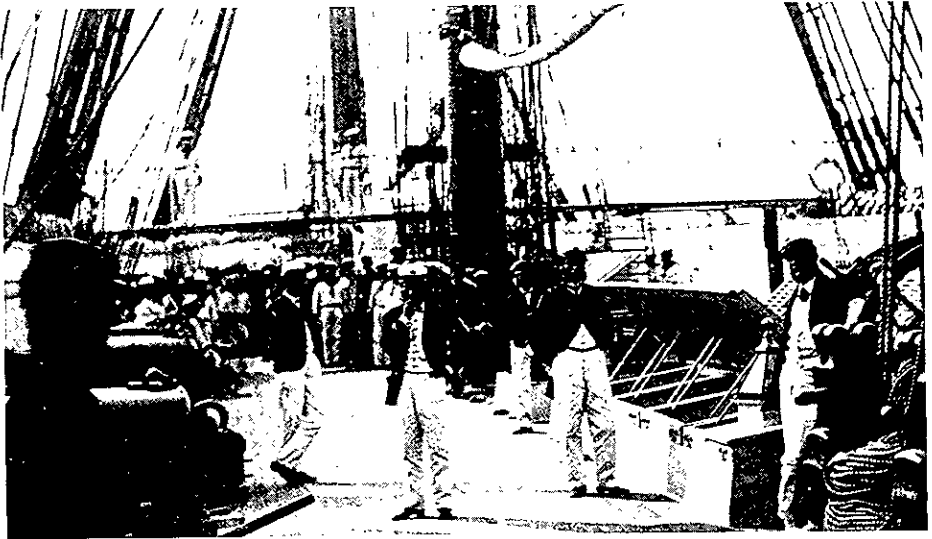
El conde de la Roncière, gobernador de las islas, habilita un hospital para el cuidado de los enfermos que se recuperan con rapidez. La división española no desaprovecha la oportunidad de su estancia en Othaití y celebra una recep-



Fragata *Numancia*. (Foto de la obra *Buques de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa, Madrid 2001).

(3) Nos da una idea de lo elevado del precio el hecho de que el kilogramo de bacalao se vendía en España a 50 céntimos y que el coste total de construcción de la *Numancia* ascendió a algo más de seis millones de pesetas.

(4) *Viaje de circunnavegación de la Numancia*.



Vista de la cubierta de la *Almansa* en los años sesenta, del siglo XIX. (Foto: Musco de Pontevedra, incluida en la obra *Buques de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa, Madrid 2001).

ción, a bordo de la *Numancia*, con asistencia de todas las autoridades, incluida la reina nativa Pomaré IV. Con este acto se agradece la hospitalidad, se desempeña uno de los cometidos inherentes a toda agrupación naval: instrumento de la diplomacia, y sirve de encuentro, de viejos amigos, entre los oficiales españoles y franceses de las expediciones franco-españolas a Cochinchina (5) (1858) y México (6) (1861).

Antes de salir para Manila se aprovecha para limpiar fondos, gracias a los servicios de los buscadores de perlas polinesios. En esta operación de limpieza se encontraron más de 300 metros de cable enrollados en la hélice, de las minas de la bahía de El Callao (7).

El día 17 de julio se sale de Othaití rumbo a Manila, donde les reciben con entusiasmo el 8 de septiembre. Tras un merecido periodo de descanso y alista-

(5) Incursión de castigo en el actual Vietnam ante el asesinato de los religiosos españoles y franceses.

(6) Ante la declaración de suspensión de pagos de la deuda externa por parte del presidente de México, Juárez, se produce la intervención armada de España, Gran Bretaña y Francia. El presidente del Gobierno, general Prim, ordenó la retirada española al comprobarse las verdaderas intenciones coloniales de Francia.

(7) Al entrar en El Callao para el bombardeo del 2 de mayo, la *Numancia* rompió accidentalmente los cables que servían para detonar desde tierra unos torpedos (hoy minas), lo que providencialmente los inutilizó.

miento, el 13 de octubre ofrecen una recepción a bordo de la *Numancia* y parten de las Filipinas con rumbo a la Península.

Cuando la fragata *Numancia* se encuentra a la altura de cabo de Buena Esperanza, recibe orden de unirse a la escuadra del brigadier Méndez Núñez, en Río de Janeiro, ante la posibilidad de un ataque. El capitán de navío Antequera, comandante del barco, reúne a toda la dotación para comunicárselo, cuando navegan cerca de la isla de Santa Elena. La situación no debió ser cómoda para este ilustre marino con seis casos de viruela a bordo (dos fallecieron) y mucho cansancio acumulado en la dotación. Al llegar a Río y comprobarse que no existe tal amenaza al tráfico, la fragata *Numancia* vuelve a la Península. Entra en Cádiz el día 20 de septiembre de 1867, por lo que se convierte

en el primer buque acorazado que da la vuelta al mundo. Si para la época el viaje transatlántico, al mando del entonces capitán de navío Méndez Núñez, ya fue un hito digno de destacar para todas las marinas, la vuelta al mundo le valió el lema de *Loricata nave quae primo terram circumvit.*



Brigadier D. Casto Méndez Núñez. (Foto de la obra *Buques de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa. Madrid 2001).

Travesía por cabo de Hornos. Viaje hasta Río de Janeiro

Esta división, al mando directo del brigadier Méndez Núñez, no se dirige a climas cálidos y tierras fértiles, por el contrario, desde El Callao ponen rumbo hacia los helados mares del cabo de Hornos y a las puertas del terrible invierno austral, en el que las noches duraban más de 18 horas. Ni que decir tiene que el temido escorbuto hizo rápidamente su aparición en las cuatro fragatas como si de una maldición azteca se tratase. La situación era terrible: la fragata *Villa de Madrid*, al mando del capitán de navío Claudio Alvargonzález, manejaba el aparejo con sólo 24 hombres, a los que se tenían que unir los guardias marinas y oficiales. Enfermos tenía a 380 hombres, el 90 por 100 de la dotación, de los que tuvo que arrojar al agua a 31. En la fragata *Blanca* (capitán de navío Juan B. Topete) la situación no era mejor. Murieron 26 hombres. La

fragata *Almansa* (capitán de fragata Victoriano Sánchez-Barcáiztegui) era la menos afectada, quizá por llevar menos tiempo en campaña, al incorporarse en abril de 1866. Pero, sin duda, la nave más castigada fue la fragata *Resolución* (8), al mando del capitán de navío Carlos Valcárcel, por los hechos que a continuación veremos. Factor común a todos los barcos eran las penosas condiciones de vida y equipamiento para enfrentarse al terrible clima: «sus pantalones de lanilla, rotos por el uso, apenas cubrían media pierna».

Los cuatro barcos navegan en conserva hasta que se dispersan; debido a un temporal de componente norte, a primeros de junio. Continúan sus derrotas en solitario en demanda de cabo de Hornos. El 13 de junio la fragata *Resolución* pierde el timón y parte del codaste cuando se encuentra en las proximidades de la isla de Diego Ramírez (56° 32'S-68° 25'W). Continúa navegando, gracias a la pericia de su comandante y dotación, utilizando unos remos a modo de timón, aunque con poca efectividad y dejándose llevar por las corrientes. Según el informe del comandante: «...seguimos navegando con el auxilio de la Providencia únicamente...». En esta situación tan precaria, la fragata *Resolución* llega a las proximidades de la isla de los Estados (a unas 170 millas de Diego Ramírez) en la noche del 15 de junio. En la noche del 18 al 19 de junio avistan un barco y les hacen señales con farolas y bengalas, resultando ser la fragata mercante danesa *Peter Fordt*, mandada por el capitán Broederson. A la mañana siguiente intenta, sin éxito, darles remolque. En esta situación, el capitán de navío Valcárcel reúne a la Junta de Oficiales por sí procede abandonar el barco. Se toma la decisión de transbordar a los enfermos, pero hace todos los esfuerzos posibles por salvar la fragata. El viento refresca y sólo se pueden transbordar 35 enfermos. La fragata danesa permanece en las proximidades de la *Resolución* hasta el día 21, en que se pierde de vista por un notable empeoramiento del tiempo. En la fragata española, ante la imposibilidad de observar, se navega por estima, y suponen que no están lejos de tierra, como se confirma al observar que la sonda disminuye hasta las 35 brazas. Al amanecer del 22 avistan tierra. Navegando con la trinquetilla y el contrafoque fondean en la isla de los Leones Marinos (Sea Lion Island), situada a unas 90 millas al sur de la isla Soledad, la más oriental de las Malvinas. Llegados a este punto la solución adoptada es la de mandar un bote a Puerto Stanley para solicitar ayuda. Se presenta voluntario el teniente de navío Cecilio de Lora, que invirtió 14 horas en llegar. Magnífica media de siete nudos, teniendo en cuenta que hablamos de 52° de latitud sur y en invierno. En Puerto Stanley se encuentra el buque de la Marina británica HMS *Spiteful*. El capitán de fragata Fletcher sale inmediatamente en ayuda

(8) Esta fragata era el barco de toda la escuadra que más tiempo llevaba en zona, ya que junto con la *Triunfo*, perdida en un incendio en la noche del 25 de noviembre de 1864, formaba parte de la expedición científica del almirante Pinzón, que partió de Cádiz el 10 de agosto de 1862.

de la fragata española y la remolca el día 26 hasta Puerto Stanley para reparar, donde llega con 300 hombres enfermos de escorbuto, prácticamente el 60 por 100 de la dotación. Aunque los británicos tienen muy buena voluntad, les faltan instalaciones en tierra para atender a tantos enfermos. La suerte hace entrar en escena a la fragata danesa *Peter Fordt*, que le transbordan 200 hombres. A pesar de todos los esfuerzos mueren 23 hombres de la dotación.

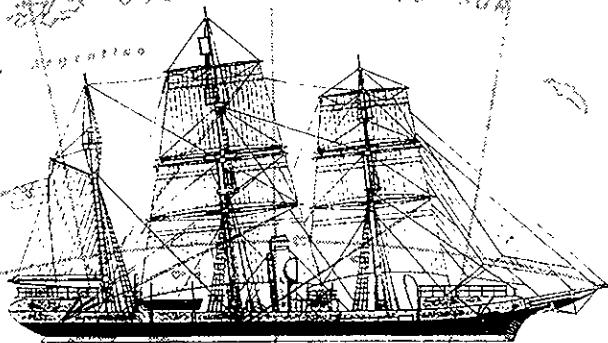
De nuevo entra en acción el teniente de navío de Lora y construye un timón con varios trozos de roble. Tardaron 45 días en construirlo, lo que causó admiración entre los oficiales extranjeros presentes, aunque lo más sorprendente es que una vez probado resulta ser mejor que el original, y se mantuvo en servicio hasta la llegada del barco a España. El segundo comandante de la *Resolución* (capitán de fragata López Seoane) marcha a Montevideo, aprovechando un viaje del HMS *Spiteful*, y se presenta ante el brigadier Méndez Núñez el 19 de julio. Éste manda a su mayor general (9), capitán de navío Miguel Lobo y Malagamba, al mando del vapor de ruedas *Colón*. Los barcos salen de las Malvinas el 16 de septiembre rumbo a Río de Janeiro, aunque aquella misma noche se separa debido, como no, a un temporal. Llegan felizmente a Río, donde se reúnen con el resto de la división. Los enfermos se reponen con rapidez, como es de esperar de cualquiera que convalezca en esa bonita ciudad. Méndez Núñez envía al teniente de navío Pastor a la Península con documentación. El Gobierno ordena el regreso de las fragatas *Villa de Madrid*, *Blanca* y *Resolución*, que llegaron a la Península con grandes honores.

«...Fueron recibidas con entusiasmo en nuestros departamentos marítimos, que rivalizaron en demostraciones de cariño hacia los españoles heroicos que tan alta y honrosamente habían sostenido el pabellón nacional. El Gobierno, por su parte, expidió Reales órdenes de calurosa gratitud para que fuesen leídas a las tripulaciones de aquellas fragatas, otorgó amplias mercedes y recompensas a todos los vencedores del Callao, y mandó acuñar una medalla conmemorativa de aquel brillante hecho de armas...» (10).

El brigadier Méndez Núñez permanece en Río de Janeiro con la *Almansa*, *Concepción* y *Navas de Tolosa* (estas dos últimas llegadas desde la Península) para continuar protegiendo las líneas marítimas comerciales ante posibles ataques de buques chilenos o peruanos en las costas atlánticas de Sudamérica. Estas peripecias terminan, con la vuelta triunfal de Méndez Núñez, cuando fondea en Cádiz el 15 de diciembre de 1868.

(9) Lo que hoy podríamos denominar jefe de Estado Mayor.

(10) NOVÓ Y COLSON, Pedro: *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*. Imprenta de Fortanet. Madrid 1882.



RESCATE 1903 - 2003

**SALON INTERNACIONAL
DE FILATELIA
Y MEMORABILIA
ANTARTICA Y NAVAL**

GRUPO DE FILATELIA NAVAL

**BUENOS AIRES
18 AL 25 DE NOVIEMBRE DE 2003**

Grupo de Filatelia Naval - Florida 801 - C1005AAQ - Buenos Aires - Argentina
Tel/Fax: (54-11) 4541-1396- E-mail: s.alaimo@sion.com

MOMENTOS DE MAR EN BAROJA, UNAMUNO, PEREDA, PARDO BAZÁN Y GALDÓS

Ramón CODINA BONET



La mar está en la mente, en el corazón y en las entrañas del hombre y hasta puede que sea el mismo hombre en lo primigenio de su biología.

Desde tiempos antiquísimos arrebatada los ánimos y a veces los lleva a la locura: crea monstruos imaginarios (los hay reales), siendo él mismo hermafrodita (el mar, la mar). «Mítico», «legendario», «fabuloso», no son solamente literatura («...serán sólo montones de átomos —dice Baroja—

movidos por el viento y refracciones de cloruro de sodio disuelto, pero parece el ir y venir de las pasiones y la florescencia de las ideas en el cerebro de un ser grande»). Persona/bestia, ángel/demonio, tierno/voraz..., un universo de atributos donde faro, barco, vela, playa, roca, rompiente, etc., son accesorios, entorno del que es dueño y señor, le pertenecen, no los comparte, tal es su capacidad y forma de estar presente como un dios en su firme peana. Y que no se le confunda con un espacio o un lugar en donde se pretextan acciones porque él mismo y sólo él es acción suficiente y sobrada para un rico vaciado de su «psicología», fustigadora de la del hombre que en él se encuentra como ante un portento de múltiples estados temperamentales.

El tema postula un estudio riguroso y a la vez apasionado (son compatibles). Sin embargo, en esta ocasión sólo nos acercaremos a él con la parquedad de las olas arribando a la playa en días de bonanza, investigando unos pocos de entre los cientos de autores de miles de títulos entre poesía y narrativa (sólo novelas, en el periodo comprendido entre los años 1895 y 1925 se editaron en España más de dos mil), menguado propósito que, sin embargo, vale para descubrir rincones desapercibidos y para no abusar del espacio de una publicación que pertenece a otros colaboradores.

Se ha contado con los siguientes autores y obras: Baroja, *Una hora de España*, cuentos; Unamuno, *La tía Tula*, *Paz en la guerra*; Pereda, *Peñas arriba*; Pardo de Bazán, *La sirena negra*; Pérez Galdós, *El amigo Manso*, *Lecturas prohibidas*.

En nuestro caso, el rasgo más o menos común es explicar su mar sin mojarse y contarlo en tierras costeras norteñas por boca de visitantes oriundos



Pío Baroja.

del interior mesetario que arrastran una existencia conflictiva como lo era, por lo menos en la transposición mental de algunos de sus autores (Unamuno y Baroja especialmente) a raíz del vuelco existencialista.

Coinciden los autores, globalmente, en apreciar el mar en sus matices coloristas, en sus formas, movimientos, sonidos (menos) y dimensiones puestos en actitud contemplativa en visual de tirada fija y estática o de escaso barrido. También en los efectos emocionales (vivir el mar) y sensitivos, en trance de perfeccionar en él una personalidad imaginaria con un tratamiento análogo al que dan a sus tipos como si el hábito de inspeccionarlos para elaborar la narración se ejerciera igualmente en el reconocimiento de este otro protagonista, el mar, cuya personalidad parece achi-

car la de quienes la cuentan en el acto de contarla.

Son escritores que conocieron bien su tiempo y en él y por él se manifestaron con estilos que van desde las inflexiones en el romanticismo tardío hasta el naturalismo y el realismo dentro de una temática paisajística utilizada como motivos ornamentales y de acompañamiento interpuestos, al parecer, para «aclarar» la ficción y fijarla en un entorno de modo que las tensiones encuentren una variante que las haga más llevaderas (también para el lector). Pero dejemos que las cosas se expresen por sí mismas.

(Las transcripciones son textuales, pero reordenadas en razón de aprovechamiento del espacio).

Para Baroja el mar es: inmenso, gran devorador de hombres, monstruo que duerme, oceánico del norte y de empuje y vigor que embiste con toda fuerza. Verdoso del norte agitado por inmensas olas, Cantábrico jugueteón. Fosco, murmurador y erizado de espuma. Reflexión del alma del hombre, su flujo es su alegría, su reflujo la tristeza; vencido por la civilización protesta contra ella en los días de temporal; grande como es no tiene misericordia ni para los poderosos ni para los humildes y a todos aplasta con su furor.

Sus olas son oscuras, impenetrables, redondeadas, mansas, tranquilas, feroces, llegan a la playa suaves con languideces de mujer convaleciente, bordando puntilla blanca sobre la playa, y al retirarse dejan en ella negruzcas algas y oscuras medusas que brillan con destellos a la luz del sol; se estrellan contra

las rocas; se estremecen rítmicamente; al estallar contra las rocas se elevan hasta el cielo; sus movimientos son espiados por las rocas del pie del mural-lón; avanzan cautelosas, oscuras, péfidas, y se agitan luego y parecen erizarse de llamas; van jadeantes, se retuercen, se fatigan, se detienen para tomar aliento y vuelan después frenéticas a estrellarse contra las rocas.

Los colores son: verdoso y verde amarillo, escarlata, morado, rojizo y rojo sangre, plata.

El olor es a marisco, que indica la presencia del viento del mar.

Baroja ha visto también círculos de espuma que giran con rapidez vertiginosa, y ha contemplado *las evoluciones del monstruo y una barca con la quilla descubierta (que) bambolean las olas como un ariete hasta las peñas; o cómo el agua, teñida de rojo por el sol moribundo, se entremezclaba y palpitaba con resplandores sangrientos*; el deslizarse de una trainera, una playa solitaria, el alargamiento del mar hasta unirse en línea recta con el horizonte; los reflejos del sol, la claridad de la arena de la playa entre masas de bruma, las bajas mareas, el ritmo acompasado.

Unamuno, al llevar a sus personajes a la costa vasca para aliviar sus existencias atormentadas, dice, escuetamente y sin el menor virtuosismo literario, que «miran al mar».

En *Paz en la guerra*, el insigne rector salmanticense se encuentra frente al mar con los batallones navarros entrando en Bilbao, y se explaya algo, no sin severidad, contando cosas de los aguerridos contendientes cantando el himno, *...aquellas notas (que) parecían querer escalar el cielo para caer, en cascada, más llenas y más graves a la tierra e ir a perderse en el rumor incesante del mar...* Lacónico en su descripción, macizo en su concepción, describe el tipo de hombre que *abre el cuerpo a la brisa del mar inmenso* para ir luego a *contemplar el mar, a entretenerse viendo cómo las olas rompen contra la costa*.

Su sequedad de lenguaje y de imágenes, su parquedad descriptiva, redundan en una exactitud plástica sin elegancia ni lirismo, mostrando un mar vital y grande, agonista y trágico, que no cabe en el corsé que la razón impone a las cosas, y por esto no lo trata con especial hedonismo.

No le preocupa a Unamuno trasladar el paisaje al lector, tan preocupado está por el lector mismo, el hombre, a quien quisiera ver modelado por sus «catedráticas» ideas de filósofo existencialista.



Miguel de Unamuno.

Neutro en vasta planicie, un poco más distendido, cita: *la línea limpia del horizonte y el mar inmenso y monótono que cela maravillas tales como para dar materia a fantasear fábulas.*

El Pereda del gran mar hay que buscarlo en *Sotileza*, que ha merecido el calificativo de epopeya. Pero en una novela tan intensamente montaraz como *Peñas arriba*, desde su aislamiento rocoso y elevado, en el corazón del costumbrismo montañés y montañoso y por otros puertos que no son de mar, hace que su mirada, *mirando al norte desde la cumbre más alta a que había subido contemple nuestro mar, nuestro Cantábrico tremebundo.*

INTERMEDIO

(para pregonar un justo mérito)

*Río fluyente hacia el mar
aunque no mar todavía
eres tanto vía viva
que sin tu lento avanzar
menos vida y mar habría.*

(Anónimo).

Y a este propósito es la egregia condesa quien quizá más familiarizada con aguas poco profundas y más cercanas a su «playa de rubia arena» de Portadoso se fija en que *el río, ensanchado porque se acercaba a su desagüe en el mar, reflejaba en la superficie inmóvil, apenas estriada imperceptiblemente por la brisa de la tarde, los encendimientos del poniente, próximos ya a apagarse entre la cenizosa niebla de la noche. O en la extensión de la ría, poblada de barcas de pesca... espejeante, rebrilladora, salpicada de espuma un momento por el brinco de un delfín.*

Insiste en que *el río, próximo ya a desembocar y perderse en la ría; se hace más profundo y caudaloso y sus márgenes no encajonadas entre montañas, como las de otros ríos de la región, están guarnecidas de mimbres, alisos, cañaverales y sauzales frondosísimos.*



José M.ª de Pereda.

Finalmente, Galdós, sorprendido por lo que allá vio, no se sabe si en aparición o de otro modo ...*un barco de guerra, una de esas carracas que ostentamos para hacernos creer que tenemos Marina militar* (probablemente una alusión a la política naval que acompañó al siglo XIX y que tan bien conocía en sus principales episodios). *Era un vapor de ruedas que tenía, con buen tiempo, la vertiginosa andadura de cuatro nudos por hora. No servía para nada, pero era novedad estupenda para estos madrileños que nada saben de las cosas de la mar.* (¿Se referiría a la deficiente atención que se puso en la Armada desde el centro gobernante?). Y continúa con admiración y como con nostalgia de una Marina que debió



Galdós en la época de sus éxitos teatrales.

haber sido, describiendo *la limpieza y el orden de a bordo... la gallarda arboladura... la presteza con que los marineros suben como ratones por la jarcia... la comodidad de las cámaras... el reluciente acero de la artillería... la abundancia de los pañoles de galleta*, extendiéndose, con un rico y nada pedante vocabulario naval y una fraseología bien instrumentada, con la naturalidad de quien lo conociera de toda una vida a bordo.

Indistintamente, por aquí un faro *paseando con breves intermitencias su larga faja de luz blanca por el inmenso mar en tinieblas*, o aquel otro de Ribadesella que hace llorar a un emigrante retornado la noche antes de entrar en Santander; por allá, *el triste lago Nol que es un mar ermitaño...*, surgen, inagotables, elementos recreados por quienes se interesaron más por el conflicto humano, pero aprovecharon para presentar la mar y su mundo con fidelidad y destreza, felices momentos que convergen en una psicología común, la del hombre y las cosas animadas, «almadas», en un tú a tú que apresa lo profundo de su propia ancestralidad reencontrada.

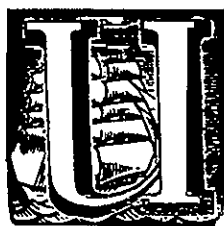
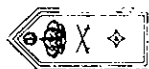


Su Majestad el Rey con alumnos de la Escuela Naval a bordo del *Giralda* en el puerto de Pasajes. (Foto: colección vicealmirante González-Cela).



NOCHE HISTÓRICA DE 1931

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE



NAS líneas en recuerdo de aquella en que don Alfonso de Borbón y Habsburgo, rey de España, abandonó su patria para evitar el derramamiento de sangre que el quedarse hubiese producido.

A las 0330 de la madrugada, del 15 de abril, embarcó en el crucero que llevaba aún de nombre el título de su primogénito, en el mismo buque que viajase otras veces con todos los honores correspondientes a su alta magistratura, y partió para Marsella entre las sombras de una noche que pasó su real familia en el palacio de la plaza de Oriente, guardada por el pueblo de Madrid, según dicen... El rey había salido de Madrid el 14 de abril, al anochecer, conduciendo su automóvil, por la puerta del Campo del Moro del Palacio Real, acompañado de su primo, el Infante don Alfonso de Orleans, y del ministro de Marina, almirante Rivera.

Aquella tarde en Cartagena se supo de la proclamación de la República. Saltamos a tierra normalmente y encontramos las banderas tricolores izadas en los edificios públicos. Se notaba un ambiente hostil hacia nosotros, los oficiales y la marinería empezaba a no saludar sin saberse el porqué. Algunos marineros llevaban lazos tricolores que, aunque eran legales, no eran lo más apropiado. Había suboficiales que se arrancaban las coronas reales de sus emblemas.

Se decía que el rey estaba en la ciudad y que saldría aquella noche para reunirse con su familia en Inglaterra.

El hecho fue que embarcó en una falúa en el arsenal. Joaquín Rivero, mi compañero, fue en ella de retén. Un triste honor, no tenido como tal. Salió una orden urgente, en la escuadra, de que los oficiales que lo desearan podían despedirse de su soberano, pero particularmente. Algunos lo hicieron (valientemente).

Acoderados al muelle de La Curra estaban los dos acorazados y los tres cruceros grandes, el *Alfonso XIII* junto al *Príncipe Alfonso*, éste por estribor de aquél. Los oficiales de guardia tenían instrucciones secretas para la noche, los demás sospechábamos que era referente a la llegada del que estaba dejando de ser Rey de España. Yo era alférez de fragata. Al fin, previa palabra de honor de someternos a las condiciones, nos revelaron la hora en que iba a salir el rey en el *Príncipe Alfonso*; quedamos todos bajo cubierta hasta esa hora en que formamos, jefe y oficiales, en la toldilla del acorazado, bajo sus grandes



Crucero *Príncipe Alfonso*.

cañones de popa. Había algunos oficiales republicanos, uno de los cuales sugirió la idea de lanzar un ¡viva la República! cuando embarcase don Alfonso en el buque de al lado. Nos opusimos y no se dio el odioso «trágala», que hubiese dicho muy poco de nuestra hidalguía ante una persona vencida y una autoridad caída entonces y acatada tan solo horas antes.

Llegó el rey risueño, tomando con grandeza su situación, dio la mano a los que le recibieron en el portalón del crucero; iba acompañado del infante don Alfonso. Entraron en la cámara del almirante. En un momento su cara quedó enfilada, enmarcada por uno de los grandes portillos... Cambió, en sus facciones se reflejaron las verdaderas negruras del trance, sin máscara alguna de rey depuesto.

Ya el buque estaba en «babor y estribor de guardia», se largaron las últimas estachas (ya antes había sido aligerado). La esbelta silueta del crucero maniobró unos instantes dentro de la bahía, cruzó la línea de malecones (La Curra y Navidad) y se perdieron sus luces rumbo al destierro.

El rey Alfonso XIII, que sintió la Marina, que la comprendió y se identificó con ella, dirigió desde el buque su última proclama dirigida a la Armada:

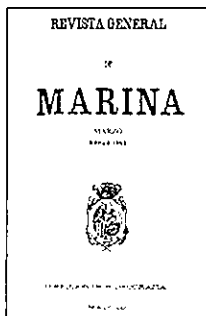
«Convencido estoy de que para ser España algo y pesar en la balanza mediterránea, ostentando nuestro rango y contribuyendo al mantenimiento de la paz, es necesaria la mayor eficacia de nuestras fuerzas navales, tanto en material como en personal. Vosotros, con vuestra lealtad, entusiasmo y disciplina, honraréis siempre la enseña gloriosa de nuestros mayores que, al ondear al viento sobre vuestras cabezas, cobijándose bajo sus pliegues, os hacía sentir la protección y el amparo de la Madre Patria. El crucero que exaltó vuestro orgullo cuando recién construido mostraba la última palabra en aquellos días en que visité puertos de Italia, Inglaterra y Francia en el Mediterráneo, recibiendo por doquier felicitaciones por su estado de eficiencia, es el que ahora me conduce hasta tierra extranjera y la última tierra española en que vivo. Al arriar mi pendón en la seguridad del deber cumplido, y para evitar derramamiento de sangre entre hermanos, os ruego que sigáis laborando con fe por vuestra Marina, y sirviendo a la Patria con el mismo entusiasmo con que lo habéis hecho en mi tiempo, y cuando formadas las brigadas gritéis ¡viva España!, sabed que nunca os olvido y que mi corazón está con vosotros.»

El rey desembarcó en Marsella, a las 0600 horas del día 16, llevando consigo la gloriosa bandera del crucero *Príncipe Alfonso*, que mantuvo siempre a su lado y con la que a petición suya fue amortajado como en un último y ferviente recuerdo y homenaje a la Marina y a España.

INFORMACIONES DIVERSAS



HACE CIEN AÑOS



Se inicia el cuaderno de julio de 1903, y también el tomo LIII, con el trabajo *Commonwealth*, que trata sobre el nuevo acorazado inglés del mismo nombre, firmado por R. Siguen: *Organización de Reservas Navales* (conclusión), por Adolfo Navarrete; *Descripción del telégrafo de artillería de la casa*

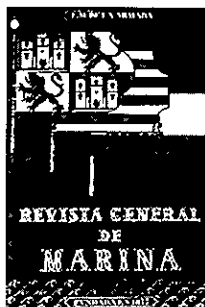
Siemens y Halske, por Luis F. de Parga, teniente de navío de 1.ª; *Enfermerías de combate en los buques modernos*, por Juan Redondo, primer médico de la Armada; *Descripción y manejo de las torres de 24 centímetros de los cruceros tipo Princesa de Asturias* (continuación), por Guillermo Ferragut, alférez de navío; *La importancia estratégica de Bizerta*, de L'Armée et Marine; *Reorganización del Ejército*, por R.

En *Crónica Naval* (junio) se insertan varias noticias sobre diversos temas, la primera es *Experiencia en el Enrique IV* y la última: *Remolque eléctrico*.

Movimiento de buques de guerra, incluye nacionales y extranjeros.

El cuaderno se cierra con *Necrológica*, del capitán de fragata Miguel García y Villar, director del Instituto y Observatorio de San Fernando.

HACE CINCUENTA AÑOS



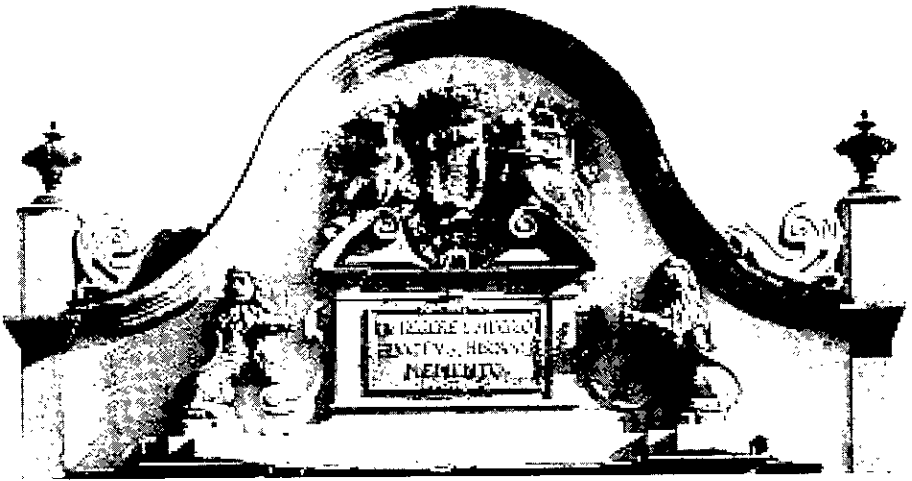
Se inicia el cuaderno del mes de julio de 1953, el primero del tomo 145, con el trabajo *La corriente alterna en los buques de guerra*, del capitán de navío Pedro Núñez Iglesias. Siguen: *Los veriles y el navegante*, por Sebastián Ayala Barahona, cartógrafo de 1.ª clase de la Armada; *Servicio de Intendencia*, por Ángel Vázquez Doce, capitán de Intendencia de la Armada; *Reflexiones en torno al calibre antiaéreo de 120 mm*, por el teniente de navío Gerardo von Wichman.

En *Notas profesionales* se incluyen los siguientes trabajos: *Navegación electrónica, sí, pero...* (A. B. Moody, Navigation. Trad. G. S. Reus, teniente de navío); *Política Militar. Máquinas de guerra del Oeste contra efectivos del Este* (G. Denari. De la *Revista Marítima*); *El submarino en los mares árticos* (Del U. S. Naval Institute Proceedings, traducido por el teniente de navío G. de Alcedo).

En *Notas profesionales* se incluyen los siguientes trabajos: *Navegación electrónica, sí, pero...* (A. B. Moody, Navigation. Trad. G. S. Reus, teniente de navío); *Política Militar. Máquinas de guerra del Oeste contra efectivos del Este* (G. Denari. De la *Revista Marítima*); *El submarino en los mares árticos* (Del U. S. Naval Institute Proceedings, traducido por el teniente de navío G. de Alcedo).

Una Información. Los Jefes de Estado de Portugal y España visitan el Museo Naval y Botadura del petrolero Almirante Moreno. *Protección al pescador*, por el contralmirante Manuel R.-Novás.

Con *Miscelánea, Libros y Revistas y Noticiario* se completa el cuaderno, en el que se insertan 51 ilustraciones.



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

EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO

En tal día como hoy...

Día Año

1 1898.—Junto a Santiago de Cuba se cubre de gloria, en Las Lomas de San Juan, el capitán de navío Bustamante. Es mortalmente herido. Se le concede la Cruz Laureada de San Fernando. Manda las columnas de desembarco de la escuadra de Cervera.

2 1799.—Combate naval de Rochefort, en Francia: una división española (general Melgarejo) combate con una británica. Se vence.

3 1898.—La escuadra de Cervera es destruida frente a Santiago de Cuba por fuerzas americanas muy superiores en buques.

4 1299.—Victoria frente a cabo Orlando (Italia), obtenida por Roger de Lauria sobre una escuadra francesa. Se le hunden cuatro galeras y se le apresan dieciocho: «...ni los peces pueden asomar sus lomos si no llevan en los las barras de Aragón», se dice con justa jactancia.

5 1807.—En Buenos Aires, defendido por Liniers, tiene lugar el ataque general de

los ingleses. Se distingue el batallón «Real Marina», mandando por el capitán de navío Gutiérrez de la Concha.

6 1829.—En Punta Morante, en México, los buques de Laborde hacen posible el desembarco de tropas. El brigadier Laborde es verdadero campeón de la lucha contra la emancipación.

7 1822.—Es rechazado en puerto Cabello (México) el ataque en masa de numerosas flecheras insurgentes. Se distingue en los pontones artillados de la defensa el teniente de brulote Lebrija.

8 1283.—Cerca de Malta, Roger de Lauria derrota a una escuadra provenzal de superior fuerza a la suya.

9 1810.—En Tortosa, en la guerra de la Independencia, se distingue en la defensa del puente el segundo batallón de Marina del tercer regimiento, procedente de Cartagena, mandado por el capitán de fragata Beránger.

10 1884.—En Filipinas, frente a Tuya, tiene lugar el naufragio del crucero *Gravina*. Se salva su dotación gracias al heroísmo del

médico de la Armada Eugenio Fernández que, con grave riesgo, lleva a tierra nadando una guía que permite se dé un andarivel.

11 1836.—El jefe de escuadra José Primo de Rivera se apodera de Fuenterrabía, ocupada por los carlistas.

12 1937.—Frente a cabo Cullera el crucero *Baleares* se bate solo contra la escuadra enemiga y una batería establecida en tierra.

13 1558.—Las fuerzas navales españolas se batan frente a Gravelinas contra una poderosa escuadra francesa. En tierra también se batan los nuestros con nuestras tropas. Se distinguen 500 marineros guipuzcoanos. Se obtiene la victoria y se toma la plaza.

14 1747.—En aguas de Galicia, el navío *Glorioso* combate contra dos fragatas inglesas que intentan darle caza. Logra entrar en Corcubión, donde descarga un rico cargamento.

15 1381.—Frente a Saltés (Huelva), la escuadra castellana, mandada por Fernán Sánchez de Tovar, combate contra una portuguesa de gran fuerza y consigue la victoria.

16 1894.—La corbeta *Nautilus*, mandada por el capitán de fragata Villamil, fondea en San Sebastián después de completar su viaje de vuelta al mundo doblando el cabo de Hornos.

17 1537.—Combate naval victorioso de las islas Mermeyas. Triunfa Andrea Doria, el almirante del emperador Carlos V, ya nombrado Príncipe del Mar. Entra en Messina con doce presas hechas a los turcos, que lleva a remolque.

18 1805.—Dos bergantines ingleses son batidos frente a Sanlúcar por una flotilla de faluchos españoles.

19 1926.—El teniente de navío Antonio Núñez, con gran peligro de su vida, se arroja desde un dirigible en vuelo a unos 50 m de altura para tratar de salvar al del mismo empleo Juan M. Durán (uno de los héroes del *Plus Ultra*) que flotaba herido en el agua después de haber colisionado su hidro con otros en maniobras. Núñez es condecorado con la Medalla Naval.

20 1936.—El teniente de navío Manuel Mora Figueroa pasa con dos faluchos el Estrecho con legionarios, en la noche, estando todo «dominado» por la escuadra enemiga.

21 1595.—En el Pacífico, Mendaña descubre las islas de San Pedro y la Magdalena.

22 1936.—En Ferrol, el capitán de fragata Salvador Moreno, con gran valor y sangre fría, él solo, se hace con el crucero *Almirante Cervera* en poder de los enemigos. Gana la Cruz Laureada de San Fernando.

23 1941.—Se asciende por méritos de guerra al teniente coronel de Infantería de Marina a Vicente Juan.

24 1580.—Bazán, con sus galeras, apoya en Portugal al duque de Alba. Él apresa a dos grandes galcones. Se esfuman las esperanzas del pretendiente, prior de Crato.

25 1543.—Frente a Muros se bate a una escuadra francesa. Bazán «el mozo» es enviado a Santiago a poner el botín de guerra a los pies del apóstol.

26 1582.—Batalla de las Azores, una de las grandes victorias de su tiempo. Bazán derrota a una escuadra francesa, la de Felipe Strozzi. Al no estar en guerra con Francia los prisioneros son considerados piratas.

27 1808.—Sitiada Zaragoza, el teniente de navío Primo de Rivera sale en bote por el Ebro en busca de socorro.

28 1757.—Pasa a la Armada, del Ejército, el sabio Tofiño, gran hidrógrafo.

29 1789.—Quedan listas para su viaje las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, mandadas por Malaspina y por Bustamante.

30 1609.—Luis Fajardo, con lanchas, penetra audazmente en Túnez y quema algunos buques. Mientras, sus buques batan el fuerte de la Goleta.

31 1519.—Queda lista en Sevilla la armada de Magallanes (saldrá al día siguiente). Encontrará el paso de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, que lleva su nombre. Morirá luchando contra los indios en Mactan.

Capitán MARVAL

VIEJA FOTO



Alféreces de fragata y alféreces alumnos de la promoción de 1955 fotografiados a bordo de uno de los buques adscritos a la Escuela Naval Militar para la realización de prácticas.

La fotografía, obtenida en la primavera de 1955 permite la siguiente identificación:

Agachados, general de Intervención (inspector del Cuerpo) José Sempere Miquel y capitán de navío Gerardo Fraile Carlos-Roca.

Primera fila, de pie, coronel de máquinas José Porta de la Encina, general auditor José Cervera Pery y coronel de Intervención Emilio Fernández Martos.

Segunda fila, de pie, capitán de Intervención Fernando Moreno (fallecido en dicho empleo), vicealmirante José Antonio Serrano Punyed.

Obsérvese en la foto que las gorras «invernales» aún no habían sido reemplazadas por el blanco perenne.



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.

26.223.—Murió como un guardia marina



El jefe de escuadra Ventura Moreno (Cádiz, 1736-Madrid, 1784).

diestro marino y de naturaleza valiente y arrojado, aunque de difícil trato debido a su carácter fuerte, pasó los primeros empleos en la Armada navegando por el océano, Mediterráneo y América, tomando parte en diferentes combates.

En 1781, ya brigadier, mandaba el navío *San Pascual* de la escuadra de Luis de Córdoba cuando fue nombrado jefe de las fuerzas navales de la expedición del duque de Crillon para la reconquista de Menorca. En 1783, ya de jefe de escuadra, mandó las operaciones de las famosas y desgraciadas baterías flotan-



tes en el gran asalto a Gibraltar en septiembre de aquel año.

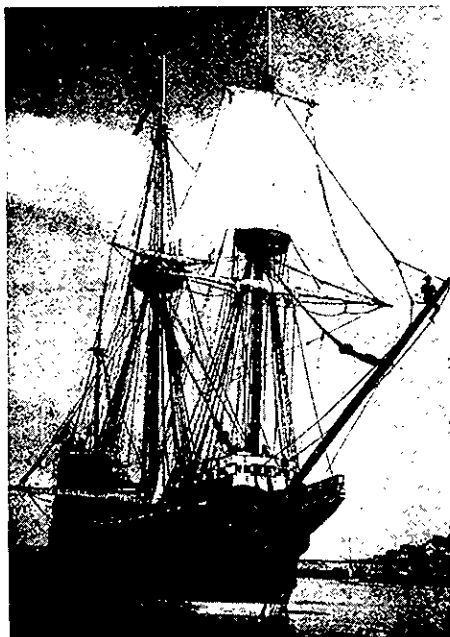
Hecha la paz, se traslada a Madrid donde ocurrió el desgraciado incidente que le causó la muerte: paseando Moreno por la calle del Espejo de Madrid, un caballero de Salamanca llamado Manzano no quiso cederle la acera. En la disputa sacaron las espadas y el almirante cayó herido mortalmente. Se cuenta que el rey Carlos III al conocer la noticia comentó: «Moreno tenía condiciones de general, pero ha muerto como un guardia marina».

Vedrá

26.224.—*Mayflower*



El *Mayflower* era un galeón mercante que el 6 de septiembre de 1620 salió de Plymouth con 104 personas, entre

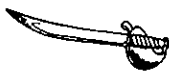


Reconstrucción hipotética del *Mayflower*. Este buque, al mando de Alan Villiers, en mayo-junio de 1957 atravesó el Atlántico, arriando en Plymouth, Massachusetts. (Foto: Keystone).

pasajeros y dotación, y que tenía una eslora de 27,5 m. Después de un viaje tormentoso y con grandes padecimientos, durante el cual llegaron a taponar vías de agua con las ropas de los que iban a bordo, el capitán Christopher Jones lograba alcanzar Cape Cod y fondear en el actual puerto de Princetown, desembarcando a los sufridos peregrinos para fundar la primera colonia de Nueva Inglaterra.

J. M.^a M.-H.

26.225.—Buena armonía



La buena armonía entre dos importantes instituciones con tantos intereses comunes como son la Armada y el Ayuntamiento de Ferrol se consigue no sólo con proyectos transcendentales, sino también con gestos tolerantes que facilitan la vida normal, como demuestra el Acta de Comisión Municipal Permanente del día 8 de mayo de 1943: «Se dió cuenta de un escrito del jefe del Estado Mayor de este Departamento, participando que el Mercadillo, construido por este Ayuntamiento sin la autorización previa de la Marina, lo fue en terrenos de su propiedad, como son los de la Plaza del Almirante Ferrándiz: que cumpliendo orden de S. E. que es su deseo no lesionar los intereses de la población, comunica que el solar en que está emplazado el "Mercadillo" se considerará como de utilización temporal, renovable cada cinco años, a partir del primero de Enero del presente año, abonando un canon de 5 pesetas, y quedando el Ayuntamiento en la obligación de dejarlo libre, en el momento que la Marina lo interese, que al propio tiempo y con el fin de continuar la armonía existente entre la Marina y el pueblo, interesa se tenga en cuenta la conveniencia de recabar en casos análogos el asentimiento previo del Excmo. Señor Capitán General».

Termina dicho escrito con el ruego de acuse de recibo. La Comisión Permanente se dio por enterada y acordó «cumplirlo y dar a S. E. las más expresivas gracias».

P. G. F.

26.226.—Medalla Militar



Con carácter individual le fue concedida al capitán de fragata José

Fernández Almeyda y Manuel.

Después de mandar con brillantez el contratorpedero *Bustamante*, fue nombrado interventor principal de Marina en las zonas españolas de Marruecos. Por acumulación de méritos fue condecorado con la Medalla Militar.

Capitán Marval

26.227.—La Habana y Cádiz



Dice una canción muy de moda hace pocos años que *La Habana es*

Cádiz con más negritos y *Cádiz La Habana con más salero...* y hasta qué punto.

Las murallas de La Habana también sufrieron el acoso de los fanfarrones y tenían, por supuesto, su Puerta de Tierra, en la que figuraba la inscripción siguiente:

«Reinando la Majestad católica del señor Felipe V Rey de las Españas, y siendo Gobernador de esta Ciudad, e Ysla de Cuba el Brigadier de los Reales Ejercitos D. Gregorio Guazo Calderón Fernández de la Vega, Caballero de la Orden de Santiago. Año de 1721.»

Sin embargo, en la media luna habanera que protegía dicha puerta (ver la de la Cortadura de Cádiz si todavía no la han desmochado), existía otra inscripción que puede dejar al brigadier Guazo por «pretencioso», decía así:

«Reinando la Majestad Católica de Carlos II Rey de las Españas, y siendo Gobernador y Capitán general de esta Ciudad e Ysla de Cuba D. Diego Antonio de Viana Hinojosa, Caballero del Orden de Santiago, veinte cuatro perpetuo de la ciudad de Granada, y General de la artillería del reinado de Sevilla, se acabó esta puerta con su puente levadizo, y su media luna... Año de 1668.»

J. B. N.

26.228.—Tránsito



Al ocaso del galeón, en 1653 surge el navío de línea como unidad que

en el futuro constituirá la espina dorsal de las flotas de guerra, y se llamó navío de línea porque entonces se consideraba el único capaz de mantenerse en la línea de combate por su poder ofensivo.

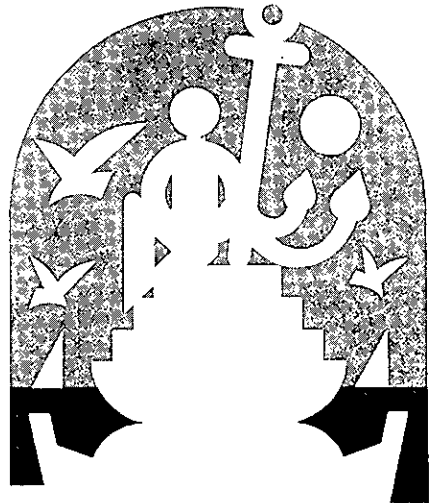
J. M.ª M. H.

26.229.—Barbate marinero



En la triunfante alegoría que acompañamos sobre una embarcación hay un

hombre junto a un gran ferro: un marinero...



BARBATE

una aureola de pájaros marinos y de botes a vela parece rodearle ...Barbate marinero es una fuente de ellos, que pudiéramos decir «del sur». ¡Buenos marineros en verdad! Recordemos los que hemos tenido en servicio activo, de estos hombres de oscura tez, bien tostados al sol.

Los de Barbate nutrieron las grandes escuadras. Cuando no bastaban se traían de las provincias gallegas y del Cantábrico; a éstos se les solía (en el sur) llamar vizcaínos (fuesen de cualquier otra provincial de Santander o Asturias).

La grande España estaba dispuesta toda... pero los de Barbate en cabeza para todas las escuadras que se armaban en Cádiz, que fueron muchas.

Almirante R

26.230.—La intercesión de la Virgen de Loreto en Lepanto



La Virgen de Loreto, consagrada como Patrona de la Aviación por su memorable vuelo, que según la tradición



realizó llevada por los ángeles desde Nazaret hasta Italia. El celestial vuelo, de unos 2,400 kilómetros, se realizó en dos etapas: la primera en 1291 (ante la invasión de Palestina por los mahometanos), de Nazaret a Tersatto (Dalmacia), y la segunda en diciembre de 1294, desde aquella localidad hasta Loreto (Recanati, en Italia).

La hoy protectora de los aviadores también lo fue de los marinos. Una de sus mayores intercesiones navales, y que el papa Pío V atribuyó a la Virgen de Loreto, fue en «la ocasión que vieron los siglos», ayudando a los marinos de la cristiandad contra los turcos en la batalla de Lepanto, que se libró en octubre de 1571, festividad de la Virgen del Rosario. Lepanto es una de las batallas navales más importantes de todas la épocas y la última librada por navíos de remos, principalmente galeras.

Bledas

26.231.—Reglamento de Galeras



En 1745 se dictó el Reglamento de Galeras y su construcción en Cartagena, así como la supresión de las Atarazanas de Barcelona.

J. M.ª M. H.

26.232.—Niñero



Es leyenda en el pueblo marinero de Bagur (Gerona) que en la época en que la piratería berberisca campaba a sus anchas en el Mediterráneo había en el pueblo una familia de apellido Nolasco, uno de cuyos antepasados tuvo la desgracia de caer prisionero, quedando cautivo durante varios años. A su regreso contaba que había servido a una familia mora como criado y que después del trabajo que hacía, le obligaban a mecer la cuna de un niño llorón que no hacía quien lo aguantara; por esta razón, la señora de la casa, o sea, la madre, le manifestó, por señas o como fuese, que debía cantarle algu-

nas canciones; tal le sentó aquello a nuestro cautivo que en vista de lo cual inventó una letra satírica que aplicó a una vieja canción de su pueblo: traducida ésta del catalán dice:

«No-non-non-non-se te lleve el demonio
Non-non-non-non a la cuna y a ti,
Con tu padre y tu madre
Porque sois los herejes
y no creéis en Dios
Se te lleve el demonio a la cuna y a tí.»

Ignoramos el efecto que al niño de marras le producirá oírlo, ¿se dormirá?, ¿llorará más? El «cantautor» afirmaba que el efecto era fulminante, se dormía como un tronco.

J. F. G.

26.233.—Cromos



Minicultura, podríamos decir. En uno de sus aspectos propagaron la

fama de los ilustres; entre los españoles, grandes y chicos... Cultura, al fin.



Tomamos cuatro, hombres de Marina, al azar: Ciscar, conde de Venadito, Cayetano Valdés y Morillo.

En el reverso del cromo iba escrita una corta biografía, que al menos exponía un hecho glorioso.

En esas cortas notas biográficas podemos destacar, en el caso Ciscar, su actuación en Cartagena en 1808; del conde de Venadito (Ruiz de Apodaca, virrey de México), la rendición de la escuadra de Rossilly (1808); de Cayetano Valdés se resalta su jefatura política y militar de Cádiz (sus grandes hechos fueron innumerables). El cuarto es Morillo, que empezó siendo sargento de batallones de Marina. Se distinguió en Bailén y pasó al Ejército: se le rindió Vigo (1809) y su nombre va unido al glorioso del puente Sampayo.

P. de León

26.234.—Casa de Marinos de Aranjuez



La situación de Aranjuez, en la confluencia de los ríos Tajo y Jarama, ha hecho de la real villa un vergel, siendo sus jardines los que gozan de mayor fama. El Jardín del Príncipe, mandado construir por Carlos IV, alberga en su interior la Casa de Marinos, que ahora ocupa el Museo de Falúas Reales, en el que pueden admirarse algunas que antaño navegaban por el Tajo y el mar de Ontígola, un estanque artificial construido para alimentar la arboleda alta. Entre las falúas que se conservan, destacan la *Gran Góndola*, decorada con sirenas, angelotes y tritones y cubierta de pan de oro.

Daus

26.235.—Velas holandesas



Los holandeses modificaron la vela latina quitando la entena y dividiendo la vela en dos. La parte de proa del palo se transformó en un trinquete triangular envergado a un estay (foque). La parte

de popa era una vela de cuatro lados con una percha diagonal y sería la vela tarquina, que luego se cambiaría por la cangreja.

J. M.^a M. H.

26.236.—Felicitación



No es frecuente que un ciudadano reciba del rey una felicitación personal. Desde Valladolid, a 19 de agosto de 1514, escribía Fernando el Católico a Núñez de Balboa:

«Basco Núñez de Balboa. Miguel de Pasamonte... me envió dos treslados de unas letras vuestras que le ynvíastes... y en lo que a vos os toca, ésta solamente será para deciros lo mucho que he holgado de ver vuestras cartas, y en saber las cosas que habeis descubierto. en esas partes de tierra nueva de la Mar del Sur...»

Con esta sencillez se reconocía el descubrimiento del mayor océano del mundo, aunque la circunstancia de su magnitud fuera aún desconocida.

G.

26.237.—Agua de la sentina



Dice Eugenio de Salazar, que ésta sale de las bombas «espumeando y hediendo como el diablo», opinión que comparte su «compadre» en asuntos «navegatorios» fray Antonio de Guevara, y tiene razón: «La Sentina es una especie de pozo destinado á recoger los derrames de agua de la vasijería, y como éstos corren por toda la bodega en contacto con varias materias, y van recogiendo las impurezas, con el movimiento, el calor y la falta de ventilación, se corrompen y llegan á ser foco infecto si no se cuida de extraerlas frecuentemente». (C. Fernández Duro).

J. F. G.

26.238.—Uniforme... divisa



Uniforme de las caballeros guardias marinas. Las Ordenanzas de 1748, de Aguirre de Oquendo, se pronunciaron sobre él en los siguientes términos: «Un vestido entero de paño azul, medias y sombrero: de cuya hechura, adornos, calidad de géneros (que han de ser precisamente de España) y distinción de uniformes de brigadieres y sub brigadieres, dispondrá el capitán como le pareciese más conveniente al mayor lucimiento del Cuerpo; con advertencia de que no vaya a variar la divisa de la Armada, que es encarnada sobre azul». Tratado 7.º, título 2.º, art. 21.



Se ve pues una gran autonomía. Entonces, ¡tan sólo la divisa! La divisa de la Armada se conservó hasta que cesó el uso de la casaca (1931).

C. M.-V.

26.239.—Preferencias



Con motivo del incidente surgido entre el jefe de escuadra don Juan

José Navarro y el comisario real de guerra de Marina Antonio López Márquez, «ordena el sr. Infante Almirante General en 5 de noviembre de 1741 que de los camarotes correspondientes de cámara alta del navío *El Real* le toca por reglamento el de la banda de babor, igual al de estribor, al ministro de la escuadra, para que esté con toda la decencia inmediato al alojamiento del Comandante, sin que el tener un navío dos, tres, ni más, ni menos puentes alteren, ni deben alterar, el reglamento.»

J. A. G. V.

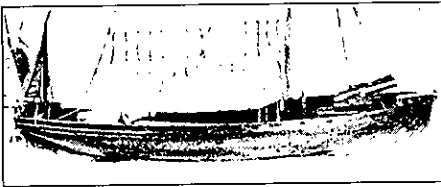
26.240.—Importante mejora sobre la artillería de las cañoneras



El capitán de fragata Francisco de Moyna, de una escuadra mandada

por Mazarredo, estando en Cartagena ideó armar en cañoneras las embarcaciones de servicio de navíos y fragatas. Proyectoó armarlas con un cañón de a 12 libras. Tuvo gran éxito la idea y Mazarredo la mejoró destinando a ellas piezas de a 24.

Y que los cañones tenían una «corredera» por la cual se deslizaba en su disparo, retrocediendo. Pero es que la embarcación entera



retrocedía, dulcificándose así la reacción del disparo. Todo pues permitía un mayor calibre, y ¡adelante!

Las fuerzas sutiles, así constituidas en refuerzo de las armadas por el puerto, tuvieron mucho éxito en Cádiz (en 1797) con ocasión del bloqueo y ataque de los ingleses. Mandaron estas fuerzas sutiles (unas y otras) los generales Gravina y Villavicencio y el brigadier Escaño; también Cayetano Valdés, voluntario para todo riesgo. Atacaron a los enemigos, de noche y muy cerca... Una canción popular dice:

«¿De qué sirve a los ingleses
tener fragatas ligeras,
si saben que Mazarredo
tiene lanchas cañoneras?»

Capitán Marval

26.241.—Lindos gatitos



La fauna del Nuevo Mundo, tan diferente de

la europea, causó no poca admiración a los descubridores. Entre otros, Fernández de Oviedo describía los que llamaban «gatos monillos», de los que decía que «acaece tirarles piedras, y quedarse ellas allá en lo alto de los árboles, y tornarlas los gatos a lanzar contra los cristianos; y de esta manera un gato arrojó una que le había sido tirada, y dio una pedrada a Francisco de Villacastur, criado del gobernador Pedrarias de Ávila, que le derribó cuatro o cinco dientes de la boca...».

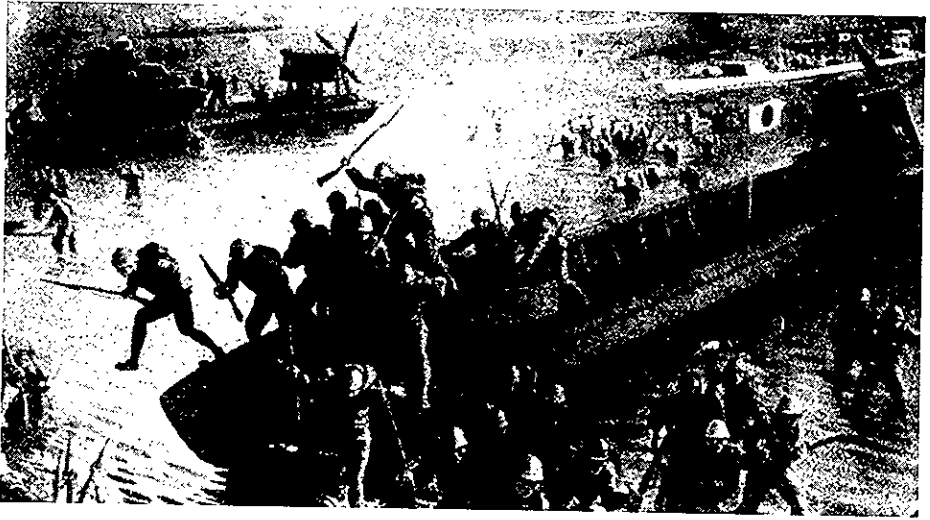
Pues qué monada de gatos. Pero actuaban dentro de los más estrictos límites de la legítima defensa, ¿por qué iban a tener que aguantar que aquellos cristianos les tirasen piedras sin mediar provocación alguna?

G.

26.242.—Desembarco nipón



Al principio de la Segunda Guerra Mundial los japoneses efectuaron abundantes desembarcos para apode-



rarse de la zona de recursos, ya que de ellos carecían en las islas de la metrópoli. La ilustración que se acompaña representa un desembarco japonés en Singapur, el 12 de febrero de 1942. Podemos apreciar en las embarcaciones los motores popeles sobre las cubiertas y con grandes hélices girando en el aire, lo que permitía una varada más tierra adentro. Nos recuerdan las más modernas de «colchón de aire».

El 8 de diciembre de 1941, los japoneses habían desembarcado en Malaca y en Tailandia. También hubo desembarcos en busca de recursos en Borneo. Después, los de ocupación, como base de partida del norte de la isla filipina de Luzón.

C. M.-V.

26.243.—Normas



Conocida es la fama que adquirió el teniente general de la Real Armada Antonio Gaztañeda Iturribalzaga en materia de construcción naval.

Dedicado al estudio de ésta, muy pronto comprendió que para ello había de mantener, frente a la disparidad de criterios, uno fijo,

principalmente en lo relativo a gálibos, estableciendo cinco condiciones para poder calificar a un buque de bueno; eran éstas: «Que gobierne bien y responda pronto al timón; que aguante sus velas á todo tiempo: al viento sin descender, y que la artillería de la primera batería esté floreada para usar de ella en todo tiempo».

La fama que adquirió, justa y merecida, Gaztañeda por este motivo fue tal que Holanda, país marítimo por excelencia, encargó a su Almirantazgo se copiaran estas normas para aplicarlo en los buques destinados a las Indias Orientales.

J. F. G.

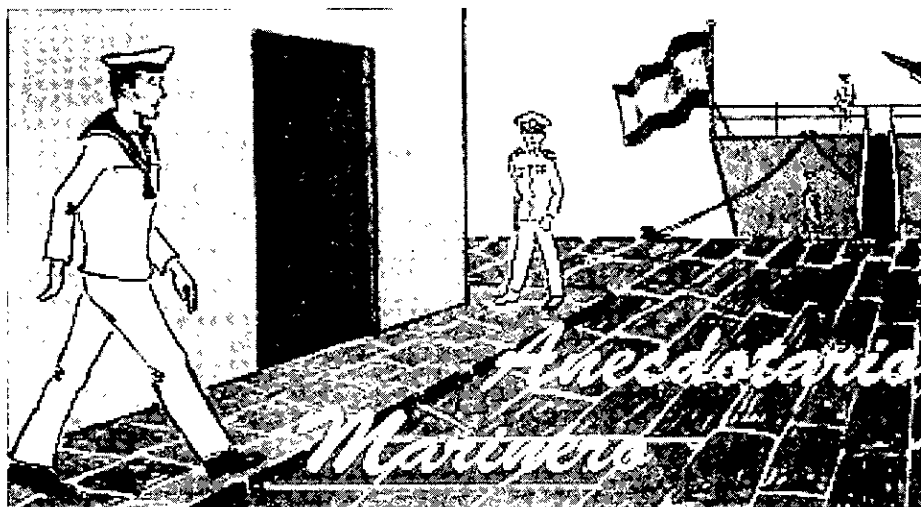
26.244.—Piercing



«Y yo estaba atento y trabajaba de saber si había oro. Y vide que algunos d'ellos traían un pedaquito colgado en un agujero que tienen la nariz...».

Nada hay nuevo bajo el sol. El párrafo anterior es del *Diario de Colón*, fechado el 12 de diciembre de 1492.

G.



NOSTRAMO LOURIDO (*)

En la solana de los montes de Barbanza, que buzan a poniente por punta Falcoeiro y pintan de verde hasta la lumbre misma del agua la ría de Arosa, deshaciéndose en esas maravilla que son Santa Eugenia de Riveira, la Puebla de Caramiñal y Rianjo, cabe unos corpulentos eucaliptos que era todo su retrato, vivía sus saudades de mares y meridianos el casi centenario nostramo Lourido; es decir, don *Guan Lourido Jon-sales*— según su propia fonética—, contra maestre mayor de la Armada, retirado con el empleo honorario de capitán de fragata.

Yo acerté a conocerle por 1916, en ocasión de venir a ofrecerse a



Juan Lourido Gonzalez

Dibujo del almirante don Julio Guillén.

(*) El que fue nuestro genial director (1940-1972), el contralmirante don Julio Guillén, llevo en muchas ocasiones a las páginas de nuestra REVISTA a su Nostramo Lourido. Sobre él también publicó una serie de artículos en diarios de difusión nacional que recopiló en su libro *Cuentos Marineros*, que mereció dos ediciones, agotadas hace décadas.

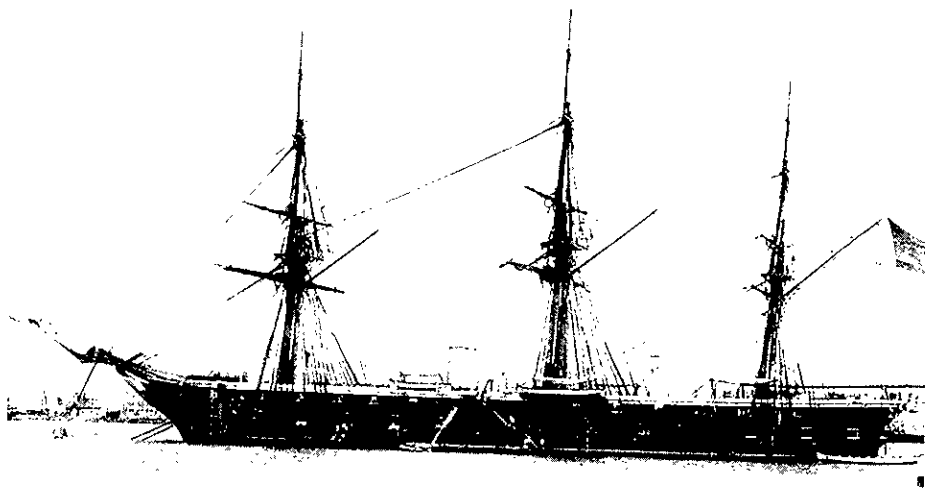
bordo del *Alfonso XIII* cuando se desencadenó aquel furioso temporal en que se dio por perdido el contratorpedero *Terror*; sacrificio enorme para él, que había jurado no pisar la cubierta de ningún buque *de los de humo solo*; y recuerdo la romántica impresión que a los guardias marinos nos hizo su recia personalidad y arrogante figura; alto, enjuto y fuerte, enguantado en aquel levitín con galones de martillo y estrellas en la bocamanga, casi del tiempo del Callao; gorra de cachuca con visera de carey; en desorden, sobre el pecho izquierdo, diez o doce medallas de salvamento de náufragos, con cintas de todas las naciones, y otras tantas condecoraciones más, que los sabihondos en estos achaques aseguraban eran de las campañas de Joló, Cuba, sitio de Bilbao, Cantonales y hasta dos de María Luisa y una de la Diadema Real de Marina, amén de otra de San Fernando, ganada en el juanete el velacho de la *Blanca*. Sus leves patillas negras contrastaban con su pelo blanquísimo; de fijo no le faltaba ni un hueso de la boca, y sin presunción, sino más bien tímido, tenía esa prestancia y aire marinero auténtico, que ni las modernas películas ni la literatura de pandereta —que también, por desdicha, existe una marina de pandereta o, si se quiere, de «emulsión Scott» en torno al mal llamado «lobo de mar»— han sabido captar.

Nostramo Lourido —que éste era el tratamiento de los contramaestres en la Marina isabelina—, ni mascaba tabacó de andullo, ni fumaba pipa de capillo, ni nombraba *remos* a las

piernas, ni siquiera *pañol* al estómago, no se parecía, por consiguiente, en nada a las creaciones literarias consabidas, porque nostramo Lourido era, sencillamente el arquetipo del modesto hombre de mar, lleno de experiencia de los siete mares, baqueteado por todos ellos durante más de medio siglo de vigor juvenil inmovible, leal a ultranza, en continuo y consciente espíritu de sacrificio, que le hacía incluso arriesgar la vida en una faena para salvar tan sólo un bichero o un mecate; oscuro engranaje de la Armada, pero insustituible personaje a bordo, que cuando decía «mi comandante» o «mi barco» sonaba un MI como con mayúsculas.

No creo que supiera leer y escribir «del todo», pero se ufanaba de una cultura vastísima a lo suyo como fruto de sus navegaciones y de lo mucho que había visto y vivido; para todo encontraba explicación; es cierto que en punto a filosofía nadie podía ponerle peros, y aun como heredara de un tío suyo, el cura de Bamio, unos cuantos libros, a su erudición personalísima añadió arrumacos de sentencias y latines.

La facundia de Lourido, que era siempre preciso estimular, pues dicho se está que era tímido, respetuoso y más bien reservado, tenía predilección por lo geográfico y lo anecdótico; todo lo había recorrido, y rara era la efemérides del siglo XIX a la que no hubiera asistido don Juan desde la primera fila; la locuacidad del veterano contramestre no encontraba tope para relatar hechos curiosísimos que, con el correr del tiempo, iban sucesi-



La fragata *Nuestra Señora del Carmen* (la *Carmen*), fotografía tomada hacia 1880. (Extraída de *Buques de guerra de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa, Madrid 2001).

vamente inflándose y transformándose hasta rayar en lo verdaderamente extraordinario: sitios de Bilbao; de cuando la *Berenguela* inauguró el canal de Suez; de la campaña de Cochinchina y el asalto de Saigón, que efectuó la marinería del *Jorge Juan*; de aquel furioso ciclón que asoló La Habana y que solamente la *Triunfo* pudo capear, aun a costa de quedar toda la dotación descalabrada; del increíble abordaje de la *Vencedora*; del mando de Méndez Núñez —cuyo recuerdo veneraba y se le humedecían los ojos al nombrarlo— al castillo de Palangulán...

Mas, sobre todo, Lourido gustaba de relatar aquello en que quedase bien patente su popularidad entre las grandes personalidades del siglo, de tal modo abundantes y tan próximos

al barajar fechas y lugares, que fuerza era el concederle a Lourido don de ubicuidad; pero en su descargo diré que he comprobado que conoció al Gran Turco en la *Arapiles*, cuando la expedición de 1871 de don Juan de Dios de la Rada y S. S. Pío IX pudo «tratarlo», según él afirmaba, en ocasión de su embarco en Gaeta, en el *Vulcano*, por 1849. Y al relatar todo esto, Lourido se regustaba en insinuar, como si tal cosa, que el gran mundo de la Historia le reconocía al punto y le trataba tú por tú.

Esta deferencia, jamás desmentida, que encontraba Lourido entre personajes de tantas campanillas constituía el mayor timbre de su legítimo orgullo; popularidad bien probada en Papeté, capital de las islas de Otahití, en las que aún reina-

ba la gran reina Pomaré, célebre en los anales del Pacífico.

Sucedió que al ir a atracar la falúa real a la *Resolución*, por una mala maniobra dio una trompada contra el portalón y la reina cayó al agua, agobiada por tanto perifollo, aunque sostenida por el bolso de aire del miriñaque; Lourido, como un rayo, se tiró de cabeza desde la borda; mas, próximo a la augusta robustez de Su Majestad, que palmo-teaba tragando agua, respetuoso siempre, se mostraba indeciso en agarrarla bajo el brazo, como un náufrago vulgar, para llevarla a salvo, y como adivinara esta timidez

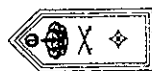
la reina Pomaré, afirmaba Lourido que exclamó, incluso empleando la dulce lengua de Rosalía:

—Lourido, ¡cólleme por donde quieras!

Y Lourido aclaraba rápido:

—Es que allí estuviera yo cinco años antes, de cabo de mar en la Carmen, ¿sabe?

Julio GUILLÉN TATO (†)





MARÍA, MATRÍCULA DE BILBAO, UNA COMEDIA BLANCA

En su breve síntesis argumental, *María, matrícula de Bilbao* (España, Ladislao Vajda, 1960) explica la historia ambientada en una familia de origen bilbaíno, ligada a una larga tradición con el mundo de la mar, en este caso la Marina mercante, no la bélica. Historia de un abuelo, ya retirado pero que en sus tiempos también capitaneó la motonave *María*, que ha dejado en herencia, papel sobriamente interpretado por Alberto Closas, toda una leyenda en el cine español. Un incidente en la vida estudiantil del nieto —y muy probablemente continuador en la mar de la saga familiar—, un suspenso y, por

tanto, un retroceso en su vida de formación como bachiller afectando a una maduración intelectual, obliga, en cierta manera, a enrollar al chaval a bordo del *María* en un largo viaje que lo llevará, zarpando del puerto de Bilbao, hasta la isla de Mallorca, con parada y fonda en las costas gallegas, portuguesas, andaluzas, para desde allí poner proa directa hacia la bahía de Palma de Mallorca. Después, tras el periplo por aguas territoriales españolas, la motonave, en un crucero de mayores ambiciones, se dirigirá a algunos de los puertos más importantes de Latinoamérica. Es entonces cuando la cinta



adquiere tintes de melodrama intenso, pero sin desbordarse, que el aire de comedia —comedia blanca, que es la característica más relevante de *María, matrícula de Bilbao*— nunca es abandonado.

La cinta, desde este punto de vista, se dota y se caracteriza de un ambiente claramente documental. Al estar rodada en color, y en aquellos años no todas las películas podrían presumir de esta faceta, logra que su aspecto documental se pueda potenciar de forma y manera notables. Un sistema de hacer cine muy propio en la década de los cincuenta y sesenta. Eran los tiempos gloriosos y de esplendor del No-Do en su faceta más documental de las tierras de España, que no en su aspecto de noticias de cada día, como habitualmente nos llegaba semanalmente a las pantallas del país. El tema, el transcurso de la historia, se prestaba en todo momento al ejercicio documental, y su director, quizá al objeto de suplir determinadas lagunas de tipo argumental —la idea central,

inicial es simple, pero su desarrollo como guión cae en tópicos excesivos y vistos mil veces—, se quiso centrar en su aspecto documental, de reportaje casi de sentido ecológico, un término, por cierto, desconocido en la práctica en aquellos ya lejanísimos años. De esta manera, tanto los puertos españoles como los americanos aparecen en pantalla con una singular belleza, así como las secuencias donde la mar inmensa adquiere su protagonismo principal. Un uso muy técnico, muy inteligente y sensible del color, con una fotografía radiante que capta en la mayoría de las escenas el clima que su director (y su operador también) pretendía. No en vano, su director, que nació en Budapest en 1906 y fallecería en Barcelona en 1965, destacó por ser un técnico excelente, cualidad reflejada no sólo en sus cintas de mayor calado, *Marcelino, pan y vino* (todo un mito en la moderna historia del cine español), *Tarde de toros* (veraz documental sobre y alrededor del mundo del torero), *Mi tío Jacinto* (una aproximación excelente al neorrealismo italiano trasladado a España), *Carne de horca* (recorrido por el bandolerismo en nuestro país a lo largo del siglo XIX), *Doña Francisquita* (libre interpretación personal de la famosa zarzuela) o *Un ángel pasó por Brooklyn* (intimista y poética, con un agudo duelo interpretativo entre Pablito Calvo y Peter Ustinov), por ejemplo, sino en otros de menor calado, al estilo de *Las aventuras del barbero de Sevilla* y *Ronda española*.

María, matrícula de Bilbao se divide en dos partes. La primera está rodada íntegramente en España, y nos muestra, dentro de un sagaz y sutil dramatismo, el aspecto más amable y dulce de la película. Las reminiscencias de la clásica comedia española y la intervención de un galán como Arturo Fernández le dan un aire al estilo de *Las chicas de la Cruz Roja* o *El día de los enamorados*. La presencia de los realizadores Pedro Lazaga, Fernando Palacios o José María Forqué se nota. Y bastante. En la segunda parte, ya en tierras de Sudamérica, la cinta torna hacia climas de un dramatismo más profundo, en especial cuando una antigua y casi olvidada historia transcurrida en el interior de la embarcación estalla y explota al cabo de los años con toda su virulencia, no obstante contenida y reprimida. Había que evitar que la sangre llegase al río.

Ladislao Vajda, hijo de un conocido escritor y dramaturgo húngaro que colaboró con personalidades como G. W. Pabs, Alexander Korda o Michel Curtiz, filmó en 1932 su primera película, *El estudiante mendigo*, tras un breve pero muy intenso proceso dedicado en exclusiva al mundo teatral. Después de llevar a cabo 12 películas, en los albores de la Segunda Guerra Mundial, concretamente en 1938, y huyendo del nazismo, deja su país natal. Vive varios años en Francia e Italia hasta que finalmente, en 1942, llega a España, donde realiza la parte más fructífera de su carrera, hasta el

punto de ser condecorado diez años después con la Cruz de Isabel la Católica. No tarda en encontrar trabajo en la industria cinematográfica española. No en vano, su larga experiencia en Hungría, Francia e Italia le permite presumir de una formación técnica y narrativa extraordinaria que le ayuda (y mucho) a entrar en contacto con productores y promotores. A modo de curiosidad, constatar el debut cinematográfico de Sarita Montiel en la cinta *Te quiero para siempre*. Corría el año de gracia de 1944. Su encuentro con el guionista José Santugini Parda, con quien trabajaría durante diez años, fue fundamental a la hora de hacer un cine verdaderamente férreo y fuerte. Después de una serie de cintas afortunadas y muy bien logradas, al estilo y condición de las anteriormente citadas, en 1958 rueda la película considerada de forma general y unánime como su obra maestra, *El cebo*, verdadero cine de terror, inhabitual en nuestro país en aquellas épocas. Inspirada en un relato original del dramaturgo suizo Friedrich Dürremant, el director de *Una chica casi formal* plasma a lo largo de apenas hora y media un clima, una atmósfera cruel y tensa, dramática y terrible en torno a un asesino de niños en serie. Auténtico bombazo en su momento, al cabo de medio siglo la cinta conserva intactas todas y cada una de sus admirables cualidades. Una película admirable.

Toni ROCA



Una teniente de navío de la fragata *Canarias* en el Orfanato de las Hermanas de Notre Dame de Djibouti, donde hizo entrega de ayuda humanitaria. (Foto: ORP, Armada).

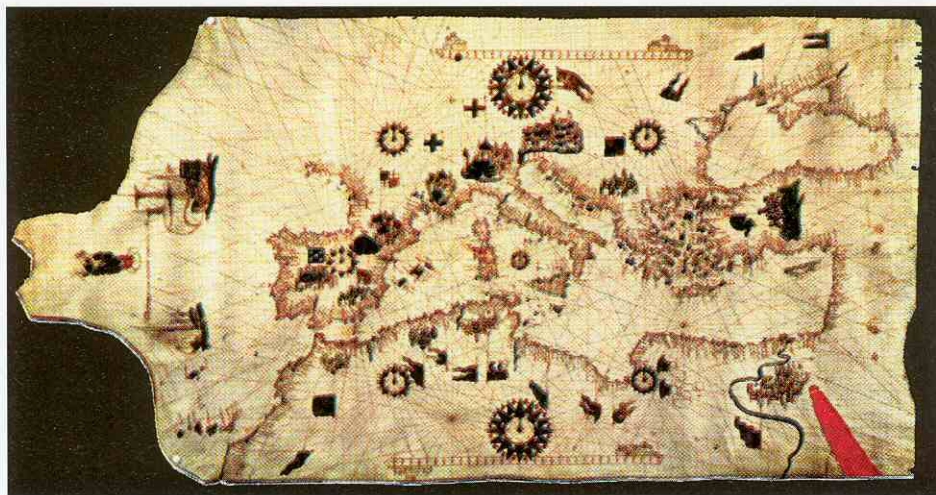
La Mar en la Filatelia



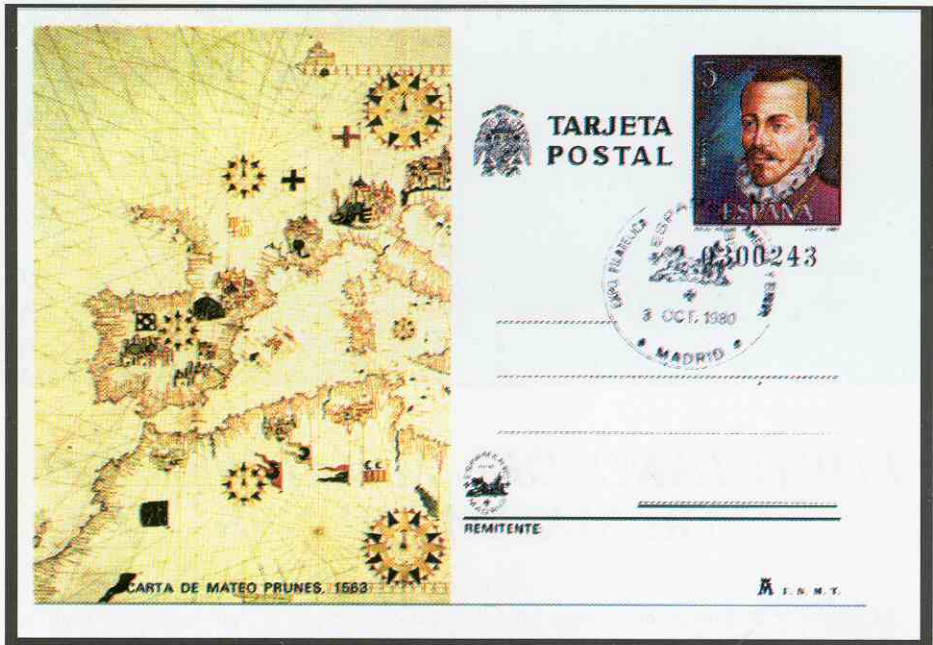
PORTULANO DEL MEDITERRÁNEO, DE MATEO PRUNES

El despertar de Europa en el siglo XII se produjo en todos los campos: económico, comercial, cultural, etc., lo que supuso también un resurgimiento de la cartografía práctica, lejos de la que hasta entonces habían mantenido los monasterios, más preocupados por la interpretación religiosa o bíblica del

mundo que por su representación real. Los navegantes de la época fueron los primeros que sintieron la necesidad de ceñirse a la realidad para saber cómo navegar de un sitio a otro, y comenzaron a anotar en sus cuadernos diversos datos: rumbos, distancias, descripciones de puntos notables de la costa,



Portulano del Mediterráneo, de Mateo Prunes.



Entero postal emitido en 1980. Mateo Prunes y fragmento occidental del *Portulano del Mediterráneo*.

dibujos, croquis, etc. Gracias a la influencia árabe y a sus propios estudios y anotaciones empezaron a trazar sus portulanos; primeras cartas de navegación, que sin ceñirse a ningún tipo de proyección, representaban líneas de costa con rumbos y distancias para poder navegar «de puerto a puerto». Eran bastante exactas en distancias, sólo aproxima-

das en los rumbos, y no tenían coordenadas. A finales del siglo XIII, gracias al desarrollo de la navegación comercial, al uso de la brújula y a la información recabada de viajeros y navegantes, los catalanes y mallorquines fueron capaces de representar el Mediterráneo con una gran precisión. Con el transcurso del tiempo, cristianos, judíos y árabes unieron sus conocimientos y crearon en Mallorca una escuela de cartografía, que alcanzó gran fama. La primera carta conocida, que con certeza fue elaborada en Mallorca, es el *Portulano* de Dulcert (1339), y otra carta importante es el *Atlas Catalán* de Abraham Cresques (1375). Aquella escuela mantuvo su fama y su hegemonía durante mucho tiempo hasta que, a principios del siglo XVI, sus cartógrafos prefirieron emigrar a otras tierras, y se produjo la decadencia de la escuela mallorquina.

No obstante, hubo insignes cartógrafos que prefirieron quedarse en Mallorca, como los componentes de la familia Prunes, que en



Islas Canarias, del *Portulano* de Mateo Prunes. Emisión «España insular», de 8 de julio de 1981.

los siglos XVI y XVII trazaron bellas cartas náuticas, muchas de las cuales se pueden ver hoy expuestas al público en diversos museos, y son motivos de excelentes documentos filatélicos. Uno de aquellos cartógrafos fue Mateo Prunes, que estuvo activo entre los años 1532 y 1594. De su producción se conserva un atlas de cuatro hojas y trece cartas náuticas, una de las cuales es el *Portulano del Mediterráneo*, fechado en 1563 —hace ahora 440 años—, que se conserva en el Museo Naval de Madrid tras su adquisición en 1926. Se trata de una carta náutica, minuciosamente dibujada sobre un pergamino de 95 x 50 centímetros, dorado y coloreado, que abarca todo el Mediterráneo, el mar Negro, parte del mar Rojo y la zona del océano Atlántico, comprendida desde Brest, en Francia, hasta más al sur de cabo Bojador, en África. Las líneas de costas están ilustradas con amplia toponimia escrita en latín, y toda la carta aparece cruzada por una maraña de líneas rectas a modo de rumbos que parten de diversos puntos, entre ellos ocho rosas de los vientos, cuyos nortes están representados por flores de lis. En el cuello del pergamino, que corresponde al extremo oeste de la carta, figura una imagen de la Virgen y la leyenda «Matheus prunes in civitate majoricary 1563», e inmediatamente hacia el este aparecen dos naves muy bien



Mateo Prunes. Sello del entero postal de 1980.

trazadas —una nao al norte y una carabela latina al sur—. La decoración de la carta se completa con representaciones de ciudades, banderas, estandartes y algunos cauces de ríos, de los que destaca el Nilo.

Fragmentos de este *Portulano del Mediterráneo* han aparecido en sellos españoles en

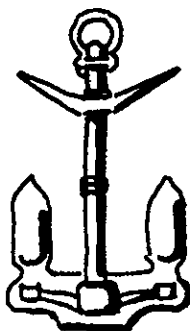


Matasellos y sobre del primer día de circulación de la serie «España insular».

dos ocasiones. La primera fue el 21 de mayo de 1980, cuando con motivo de la exposición filatélica ESPAMER '80, celebrada en Madrid, se pusieron en circulación dos enteros postales que representan sendos fragmentos de cartas náuticas y las efigies de sus autores. Uno de ellos corresponde a Juan de la Cosa y su *Carta Universal*, y el otro es el de Mateo Prunes y su *Portulano del Mediterráneo*, en el que la imagen del cartógrafo aparece en el sello impreso con un facial de cinco pesetas y la parte izquierda reproduce la zona oeste del portulano, en la que se puede identificar la península Ibérica, la parte noroccidental de África, las costas de Francia (la atlántica hasta Brest y toda la mediterránea), parte de las islas Canarias, las islas Baleares, Córcega, Cerdeña, parte de Sicilia y la zona norte del continente Italiano y del mar Adriático; también se pueden ver seis rosas de los vientos y varias ciudades con banderas y estandartes. La segunda ocasión en que apareció parte del portulano fue el 8 de julio de 1981, con la emisión de dos sellos dedica-

dos a la «España insular», en los que aparecen los dos archipiélagos, el Balear, tomado del atlas de Diego Homen, y el archipiélago Canario, tomado del citado *Portulano del Mediterráneo*, de Mateo Prunes. En este sello, el diseñador se ha permitido ciertas licencias con una interpretación un tanto personal del mapa, y la introducción de un buque, un animal marino y una rosa de los vientos que no existen en el original, lo que por otra parte no resta belleza al sello. El sobre del primer día de circulación va más allá, y reúne en un solo mar los dos archipiélagos —el canario, de Mateo Prunes, y el balear, de Diego Homen—, con una extraña costa al noroeste, y completa la decoración con un barco, un animal marino, una rosa de los vientos y una bandera, que tampoco existen en el original.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





LEXICOGRAFÍA

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

LA FUERZA

La ignorancia es la fuerza.

(1984. George Orwell).

La imagen y las palabras

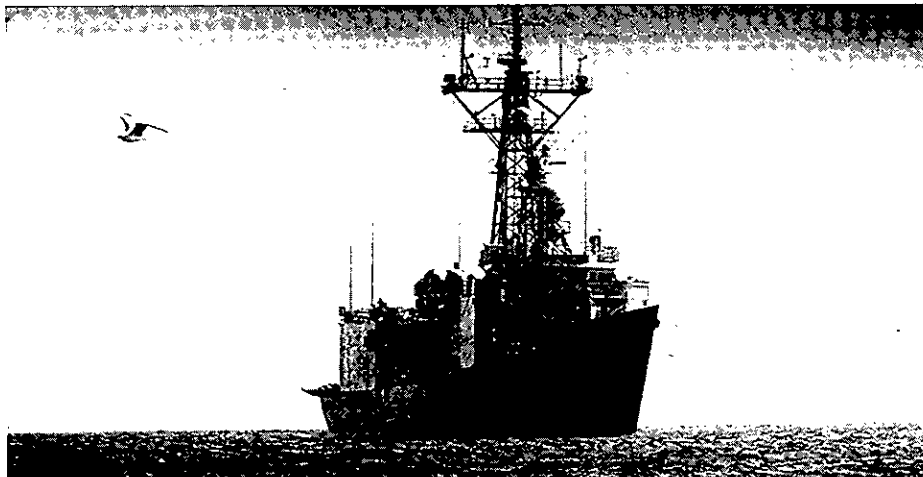
No hay nadie que no haya oído o leído eso de que «una imagen vale más que mil palabras». Algunos incluso se lo creen. Pero hay que decir que pocas cosas hay más manipulables y fáciles de falsificar que las imágenes. ¿Y qué decir cuando la imagen y las palabras están en flagrante contradicción? Veamos algunos ejemplos.

El primero (foto 1) es este bello contraluz de la fragata *Reina Sofía*, imagen muy lograda, con su gaviota en primer término y la ciudad de Cádiz como fondo. Pues bien: el título que le puso el periódico gaditano fue: *Partida. El buque de asalto anfíbio Galicia, en la mañana de ayer, poco después de dejar el puerto de la Base de Rota.*

Vamos por el segundo (foto 2). Como se ve, es la vista parcial de un gran buque tanque, de nombre *Proteo*, correctamente

amarrado con largo, través y esprín (1) al muelle, y ambas anclas perfectamente estibadas en sus bien reforzados escobenes. Debajo figura la siguiente leyenda: *Dos trabajadores de la compañía estatal PDVSA pasan delante de un petrolero anclado en el puerto de Maracaibo.*

(1) Me consta que esta palabra no está académicamente aceptada. Tanto en el *Diccionario Marítimo* de Julián Amich como en el *Diccionario Náutico* de Martínez Hidalgo figura con grafía *spring*, citada como voz inglesa de uso internacional. Los diccionarios digamos «clásicos» (O'Scanlan, Martínez Espinosa) ni la mencionan. En cambio sí aparece como aquí en ambas secciones del *Diccionario Náutico Inglés-Español / Español-Inglés* de Malagón Ortuondo. Creo que debería adoptarse «esprín» como palabra de uso muy común así pronunciada, como ocurre, por ejemplo, con «espardec».



(Foto 1).—La fragata *Reina Sofía*, a la que un periódico gaditano le puso el siguiente pie: «El buque de asalto anfibio *Galicia* poco después de dejar el puerto de la Base Naval de Rota».

El tercero (foto 3) es más divertido. El texto que ilustra la foto dice lo siguiente: *El Rainbow hace escala forzosa en Cádiz. No hay mal que por bien no venga. El remolque del Rainbow Warrior al puerto de Cádiz por parte de la Guardia Civil va a permitir a los gaditanos conocer el mítico buque de Greenpeace por dentro. Su capitán, Daniel Rizzotti, invita hoy a la ciudadanía a visitar el barco durante toda una jornada de puertas abiertas...*

A la vista del letrero colgado en la plancha, hay que admirar el modo tan singular que tiene el capitán del «mítico buque» de «invitar a la ciudadanía» y lo que significa para él «toda una jornada de puertas abiertas». Por otra parte, parece que Rizzotti debió de creer hallarse más bien en el no muy distante puerto de Gibraltar, dado el idioma escogido para su «invitación», aunque el hecho de haber sido conducido su barco por la Guardia Civil, como se hace en el resto de España con cualquier delincuente (presunto, por supuesto), podría haberle dado una pista.

Por último, ahorrando reproducir otra foto que sólo muestra un par de pantallas de situación general, veamos sólo el pie: *Un militar de Estados Unidos observa la evolución del ataque desde el acorazado USS Shiloh.*

En el siglo actual no hay en el mundo ningún acorazado en servicio. El último, el USS *Missouri* (BB -63), se dio de baja hace ya más de once años, el 31 de marzo de 1992. Ya va siendo hora de enterarse. El USS *Shiloh* (CG-67) es un crucero de la clase *Ticonderoga*. Por lo que se refiere al militar, me ocuparé de él en el siguiente epígrafe.

Marinería y tropa

Pese a que la legislación nunca omite citar a la marinería diferenciándola de la tropa, es de notar la confusión que en esto existe si se desciende al nivel —más bien bajo— de la prensa diaria. Marinería es el «nombre genérico de los individuos de la Armada que prestan servicios marineros con las mismas categorías que las clases de tropa»; y tropa es «gente militar, a distinción del paisanaje». Marino es, entre otras acepciones, «el que tiene un grado militar o profesional en la Marina», mientras que militar es «el que profesa la milicia», entendida ésta como el «arte de hacer la guerra y de disciplinar a los soldados para ella». Ejército es el «conjunto de fuerzas aéreas o terrestres de una nación», y Armada el «conjunto de fuer-



(Foto 2).

zas navales de una nación» (Definiciones todas del DRAE). Fácil, ¿verdad? Pues muchos no se enteran.

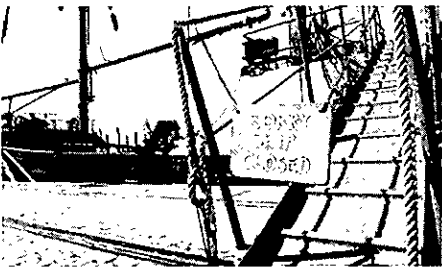
Entre otras, recojo las citas siguientes: *Cuatro marinos del Ejército israelí resultaron heridos en la madrugada del sábado en un ataque suicida palestino, el segundo en 48 horas, contra un navío del Ejército frente a la costa norte de la Franja de Gaza, acción en la que murieron los dos kamikazes...*

O esta otra: *Se necesitan soldados. Exactamente, en estos momentos, hay 49 plazas entre las tres especialidades de las Fuerzas Armadas: tierra, mar y aire...*

Más: *Todos son soldados profesionales, de la Marina, que habían ingresado en el Ejército a través de las convocatorias oficiales...*

No sólo son los periódicos, en TVE, el 15 de febrero de 2002, a las 2120 horas, se dijo: *...la Quinta Flota del Ejército de los Estados Unidos...*

Y hablando del portaaviones *Harry S. Truman*, nos muestran a un oficial en el que se distinguen claramente las barras distintivas de teniente de navío: *Este teniente coronel...*



(Foto 3).

La siguiente es curiosa. Reseñando la película *Botón de ancla* (la versión «moderna», que sólo tiene 43 años; la clásica, que hizo suspirar a las abuelas de muchos de nuestros actuales lectores, era mejor), dice: *Tres inseparables compañeros de la Escuela Naval Militar se ven envueltos en distintas tramas amorosas. Esto se complica cuando uno de ellos se ve involucrado en el rescate de unos naufragos. El honor, la lealtad y la amistad con sus hermanos marines le ayudarán a sobrellevar los percances a los que se enfrenta.*

Pues han debido de cambiar el guión (quizá, entonces, la censura impuso condiciones...) porque a pesar del tiempo transcurrido no recuerdo que saliera ningún miembro del *U. S. Marine Corps* o de los británicos *Royal Marines*...

Lo que nos lleva directamente al siguiente titular: *Los cadetes de la academia de Marín se unen a los voluntarios para limpiar la isla de Ons.*

Ahora son «cadetes» de la «academia de Marín».

Navegación

Los instruidos redactores hacen gala de sus conocimientos de esta antigua ciencia. Así, podemos leer, refiriéndose al cuarto de derrota del *Elcano*: *Aquí hay radar, cartas de navegación digitales y terminal de GPS, el localizador vía satélite que llevan los coches de gama alta. Con eso, trazar el rumbo se ha convertido en algo mucho más sencillo. Y si la electrónica falla, sólo queda coger el sextante, mirar a las estrellas y emular a Juan Sebastián de Elcano de carne y hueso.*

Sin duda Juan Sebastián de Elcano se habría sentido feliz de disponer de un sextante, aunque de inmediato habría reclamado el cronómetro, además de unas tablas y almanques mejores que el sucinto *almanach perpetuum* de entonces, sin los cuales no le serviría de mucho más que su modesto cuadrante. Y no digamos lo contento que se hubiera puesto con un coche de gama alta, o incluso con un modesto utilitario. Pero entonces no había ni sextantes ni automóviles. Ahora, gracias a

estos «coches de gama alta», los buques pueden navegar mucho mejor con el «localizador vía satélite», siempre que no falle la electrónica, claro.

Longitudes y latitudes

El 2 de mayo de 2003 un periódico de tirada nacional perpetra: *El Hespérides batió en este viaje su propia marca al alcanzar la máxima longitud austral lograda hasta ahora por un navío de la Armada española.*

No es una errata: el pie de la fotografía que acompaña al relato, irónicamente incluido en la página titulada «Ciencia», insiste: *El Hespérides, que acaba de regresar de la Antártida, batió su propia marca al alcanzar la máxima longitud austral lograda hasta ahora por un navío de la Armada.*

Aquí las únicas marcas batidas son las de despropósitos.

Otro diario informaba el 3 de febrero del mismo año: *El Cuartel General de la Flota en Rota ha precisado que el entrenamiento es rutinario y se realizará en un área de seguridad de seis millas, delimitada por las coordenadas 36°45'N5 y 07° 09'W6.*

Según la geometría elemental, con un punto no se define una superficie, son necesarios por lo menos tres. Y las áreas, aunque sean para un «entrenamiento rutinario», se miden en millas (o la unidad de longitud pertinente) cuadradas.

Ceremonial

Pero no se crea que el campo de la ignorancia se limita a aspectos técnicos que ampararían la disculpa «es que yo soy de letras». Como ya he venido anotando desde hace tiempo, y me temo que seguiré haciéndolo en el futuro, el panorama de la insipiente, adobada con la habitual cursilería, se extiende como mancha de aceite. Algo tan fácil de explicar como una entrega de mando contiene párrafos

tan grotescos como los siguientes, aparecidos en un periódico local con motivo del acto en la Base Naval de Rota el pasado mes de diciembre. Bajo un titular en gruesos caracteres que dice: *Un vicealmirante asume el mando de la Base de Rota* (se diría que era uno que pasaba por allí), se estampan cosas como las siguientes: *El acto se desarrolló en la plaza de armas del complejo militar... Seguidamente, la compañía de honores cargó las armas al hombro (seña de disposición a órdenes) y tras una pitada del silbato del contramaestre el almirante González-Irún recitó la fórmula ritual de Toma de Posesión, instando a obedecer en nombre de Su Majestad el Rey al nuevo jefe de la Base, que culminó con el grito de rigor de Viva España.*

Y termina asegurando que, al final, *...la compañía conjunta realizó un breve desfile...*

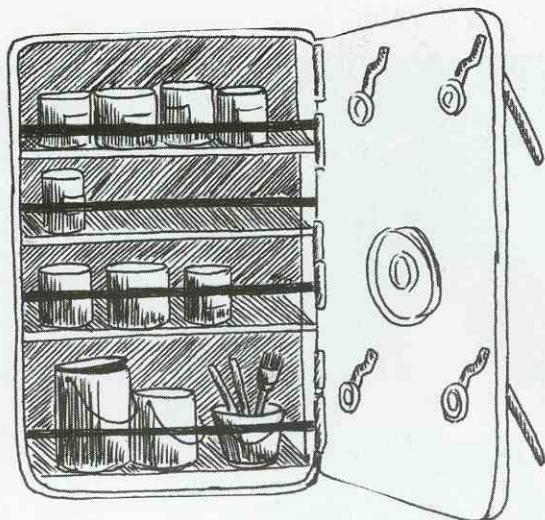
Todo ello viene ilustrado con una foto cuyo pie dice: *Mando asumido. El vicealmirante De Benito Dorronzoro y el almirante González-Irún contemplan la parada de honores.*

Colofón

Se le ha llamado el cuarto poder. El poder y la fuerza son conceptos muy próximos, en cierto sentido complementarios; para explicar el poder hay que hablar de la fuerza. La ignorancia está inundando este poder. Basta que a alguien se le ocurra un tópico estúpido y éste aparezca en letra impresa para que otros lo repitan una y otra vez como si lo hubieran colocado entre espejos paralelos: se diría que su fuerza es irresistible. El sarcasmo del lema orwelliano (en realidad la cita es sólo su tercera parte) cobra aquí una siniestra realidad.

Juan GÉNOVA SOTIL





Pañol de Pinturas

JOSÉ JULIO PAVÍA PARADERA

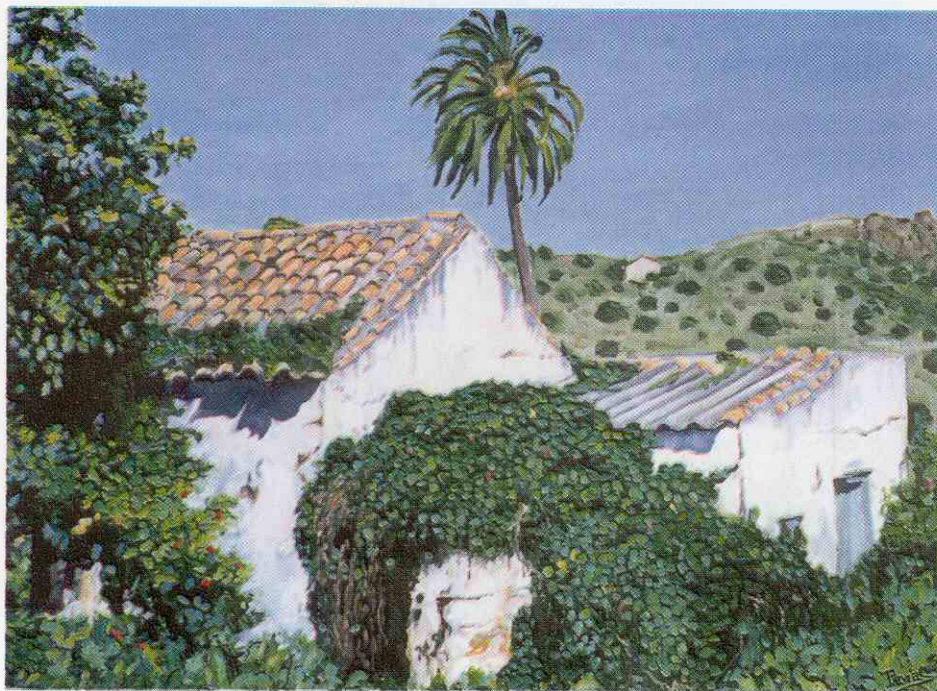
No es la primera vez que alguno de mis sufridos lectores expone su sorpresa al descubrir un compañero más que también pinta.

Éste es el caso de José Julio Pavía Paradera (Guadalajara, 1945), capitán de navío en activo y actualmente comandante de Marina de Santander, que en un encuentro casual en Pontevedra, en la Semana Santa pasada, me comentó la posibilidad de ser «arrachado» en el *Pañol de Pinturas*.

Tengo que confesar que, desconociendo absolutamente su afición a este bello arte, yo he sido el primer sorprendido por la habilidad y oficio que demuestra en su trabajo artístico. Su afición a la pintura y el dibujo es en él algo innato que sale a relucir desde muy pronto, realizando su primera obra al óleo a los 16 años.

Se considera autodidacta y analiza en su andadura pictórica dos etapas: la primera, en la que utiliza la espátula, y





una segunda, que dura hasta la actualidad, en la que manda el pincel, y que en realidad, y desde mi modesto entender, es más clásica y a la postre acaba conquistándonos de tal forma que, como dice Pavía, cada cuadro es una arriesgada e interesante aventura.

Ha practicado el dibujo con asiduidad, que es base imprescindible para una buena pintura, y nuestro protagonista lo demuestra palpablemente en su obra. En relación con este tema cabe destacar su colaboración, durante la estancia en la Escuela Naval, en la revista *Tambo* y en el *Rompeolas*, mural que se colocaba periódicamente en el Casino de Alumnos.

Pavía manifiesta su admiración y considera como preferidos a Velázquez, Renoir, Van Gogh, Degas, Goya, Sorolla y Antonio López.

Le ha ocurrido como a una gran parte de los oficiales de Marina, en relación con el tiempo que ha podido dedicar a esta afición y que, como siempre, es mucho menos del deseado, ya que la profesión obliga sin descanso.

Una mayoría de sus cuadros han sido realizados por encargo, circunstancia que le impide tener obra suficiente para poder exponer.

Hasta la fecha no se ha presentado a ningún concurso.

Con la inminencia de su pase a la reserva, alberga la ilusión de encontrar tiempo suficiente para pintar con más asiduidad y preparar alguna exposición.

Su pintura es eminentemente figurativa, en los paisajes capta la luz con mucha fuerza y maestría, que en ocasiones nos acerca a la pintura de la escuela valenciana.

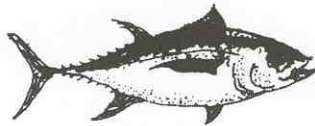


En los óleos donde se evocan escenas marineras, priman los cielos nublados y plomizos típicos del norte, tendencia en cuanto a la luz opuesta a la anteriormente comentada, pero igualmente de un marcado realismo.

Ha expuesto individualmente, en el año 1995, en las Palmas de Gran Canaria y también en exposiciones colectivas.

Con el deseo de que Pavía intensifique su actividad artística y nos deleite con sus exposiciones, con mi afecto y admiración por su obra. Un fuerte abrazo.

Rafael ESTRADA GIMÉNEZ



MARINOGRAMA NÚMERO 392

Por TAL

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

MORENO DE ALBORÁN: *El buque en la Armada española*. Editorial Silx.

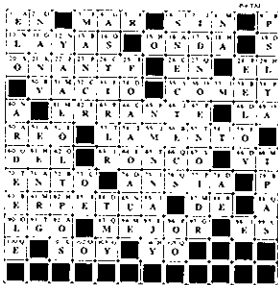
DEFINICIONES

Palabras

- A.— Hist.: El celeberrimo buque de la rebelión del contramaestre Christian Fletcher 4 77 96 51 105 72
- B.— Hist.: Almirante general de la Armada del Mar Océano, nacido en San Sebastián en 1577, a los diecisiete años ya mandaba los bajeles ligeros *Delfín* y *Dobladilla* 19 95 26 48 108 71 34
- C.— Zool.: Oreja de mar (denominación en Galicia y en el Cantábrico) 13 66 113 57 87 24 70
- D.— Man.: Aparejo de un solo motón 21 61 100 42 97
- E.— Zool.: Pez marino olocéfalo, vive en profundidades de mil metros, su carne es blanda y de sabor desagradable, su hígado se utiliza para fabricar productos farmacéuticos 6 102 47 78 91 55 114
- F.— Hist.: Almirante alemán muerto en combate naval el 8 de diciembre de 1914. Mandó la escuadra alemana que en la Primera Guerra Mundial hostigó a las colonias aliadas del Extremo Oriente 3 28 109 84

G.—Org.: Prevención que se tiene de víveres, pertrechos, herramientas, etcétera	25	81	60	5	45	94	31	104
H.— Man.: Ancla de la esperanza	10	64	62	85	20			
I.— Arq. Nav.: Pieza en la que la cadena del ancla se une al firme del buque	38	41	67	112	59			
J.— Astr.: Puntos de corte del eje del mundo a las esferas celeste y terrestre	54	2	101	93	9			
K.— Hist.: Teniente general de la Armada española muerto en 1733 a bordo del buque de su insignia <i>Príncipe de Asturias</i> , participó en las acciones de castigo a Argel, Trípoli y Túnez	37	107	29	80	11	99	56	
L.— Hist.: Ingeniero de origen sueco, proyectista de las primeras hélices utilizadas en la propulsión de buques	8	89	98	88	52	103	39	110
M.—Océa.: Botella usada en oceanografía para la obtención de muestras de agua de profundidad	12	86	65	63	15	33		
N.— Pesca: Cebo	16	7	50	73	18	74		
O.— Hist.: Batalla naval acaecida el año 202 a. de C., combatieron la flota de Filipo V de Macedonia contra la combinada del rey Atalo I.	45	53	106	30	75			
P.— Man.: Recipiente en el que se recoge el cordón de la sonda-leza	40	36	49	32				
Q.— Org.: Siglas que anteceden a los nombres de todos los buques británicos	76	92	82					
R.— Hist.: Almirante inglés nacido en 1740, participó en la toma de Tolón llevada a cabo por Hood	33	22	1	14				
S.— Man.: Introduzca agua del mar intencionadamente en un tanque o compartimento al objeto de modificar la estabilidad del buque	58	27	44	35	69	90		
T.— Org.: Documento que servía de justificante al oficial de cargo cuando entregaba o consumía algún efecto de su cargo	83	17	46	111				
U.—Org.: Letras que constan en la numeral de las embarcaciones matriculadas en una provincia marítima española del Cantábrico	79	68						

MARINOGRAMA NÚMERO 201



IN MEMORIAM

José María Blanca Carlier

En la ciudad departamental de San Fernando, donde residía, ha fallecido José María Blanca Carlier, uno de los colaboradores más veteranos de la REVISTA GENERAL DE MARINA, asomado a sus páginas desde 1964 con *Aquella atracada histórica*, con la que abrió brecha a una vinculación tan mantenida como estimada.

José María Blanca Carlier fue marinero voluntario durante la Guerra Civil y después realizó cursos en el cuerpo de Intendencia de la Armada, del que llegó a ser comandante de la Escala de Complemento. Tuvo, por tanto, en todos sus trabajos una visión de primera mano de hechos y actitudes que se derivaron de aquel último conflicto entre españoles, y supo plasmarlos con objetividad y claridad expositiva, valores inherentes a lo largo de toda su abundante obra.

Un total de treinta y cinco artículos, amén de numerosas *Misceláneas* que enriquecieron las páginas de la REVISTA, discurren desde 1984 a 1996, en que seriamente deteriorada su salud dejó prácticamente de escribir. Pero la huella es lo suficientemente honda para que pueda ser considerado, con toda justicia, uno de los firmes puntales de la literatura naval, de la que también fue conferenciante y ensayista en notables trabajos académicos.

Exigente en sus investigaciones, erudito sin hacer alarde de ello, riguroso pero ameno; el recuerdo de José María Blanca Carlier no caerá en saco roto, en la amplia nómina de lectores que en vida tuvo y a quienes ilustró con el caudal de sus conocimientos y sus enseñanzas.

Descanse en paz —muy cerca del Observatorio de Marina del que tanto se ocupó en sus trabajos— este veterano de las letras navales, buen escritor, ponderado analista y, sobre todo, hombre de bien.



J. C. P.



Galería de capitanes generales de la Armada

CARLOS VALCÁRCEL Y USSEL DE GUIMBARDA

XXX capitán general de la Armada, VI almirante
Caballero del Toisón de Oro y de San Fernando
Grandes Cruces de Carlos III, San Hermenegildo, Mérito Naval
y Militar de Isabel la Católica
Presidente del Centro Consultivo, Senador del Reino,
Ministro de Marina

Nace en Mula (Murcia) en 1819. Ingresa como guardia marina en 1837; alférez de navío en 1842 y teniente de navío en 1846; con este empleo manda el bergantín *Isabel II*, el falucho *Anibal*, los bergantines *Isabel I*, *Soberano* y *Scipión*; asiste a los sucesos de Barcelona de 1850, y por su conducta se le concede la Cruz Laureada de San Fernando. Pasa con el mismo buque al Apostadero de La Habana, donde interviene en los acontecimientos de la isla de 1852. Vuelto a la Península es destinado a la Dirección de Personal, en la que asciende a capitán de fragata en 1857, hasta que en 1860 se hace cargo de la capitanía del puerto de Matanzas (Cuba), donde cesa tras su ascenso a capitán de navío en 1864. En este empleo manda la fragata *Resolución*, en la escuadra del Pacífico (1865), asiste a los bombardeos de El Callao y Valparaíso. En viaje de vuelta, navegando hacia Río de Janeiro, sufrió un fuerte temporal entre cabo de Hornos y las islas de Diego Ramírez, perdiendo el timón y el codaste exterior. A merced de la mar y con un timón de fortuna fondeó en la isla de los Leones Marinos, al sur de Malvinas. Después de numerosas vicisitudes, y habiendo construido otro timón, emprendió larga y



Julio García Condoy (1889-1977). Óleo sobre lienzo, 115 x 68 cm. (Museo Naval, Madrid).

penosa navegación hacia Río de Janeiro. Estos hechos están recogidos por Rafael Monleón en dos acuarelas que se exponen en el Museo Naval. Por su comportamiento en la campaña del Pacífico asciende a brigadier en 1866, y por su actuación en las islas Malvinas se le concede la Cruz del Mérito Naval. Toma parte en la primera y última Guerra Civil de Cuba. Contralmirante en 1869. Capitán general del departamento de Ferrol, Vocal de la Junta Consultiva, comandante general del Apostadero de La Habana (1877). Vicealmirante en 1881. Ministro de Marina (1883). Capitán general del Departamento de Cartagena. Senador por Murcia. Consejero de Estado, senador vitalicio, presidente del Centro Consultivo y de la Junta Clasificadora. Asciende a almirante en 1899. Murió en Madrid en 1903.

Marino ilustrado, su prestigio de perfecto caballero y pundonoroso jefe se reflejó en su entierro, al que asistieron las más altas instancias de la nación.

De pie, tres cuartos a su derecha, con rostro casi de perfil. Viste uniforme de gala de almirante (Reglamento de uniformidad de 1 de enero de 1885), con charreteras (Real Orden de 11 de septiembre de 1886), capa y cubierto con sombrero; collar del Toisón de Oro, Banda y Placa de la Gran Cruz de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III, Grandes Cruces de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, de la Real Orden Americana de Isabel la Católica y del Mérito Naval, pasador con Medalla de Cuba de 1873, Diadema Real de Marina y Cruz Laureada de San Fernando, y otras sin identificar. Su mano derecha coge un guante y el bastón de mando, y se apoya en una mesa, y la izquierda, enguantada, sostiene el sable y recoge el vuelo de la capa. Sobre un fondo claro resalta el escudo de armas.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operaciones CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XX) «Alférez Mayobre», de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la Agrupación Española (SPAGT XX).

El *Martín Posadillo* proporciona apoyo logístico a los contingentes desplegados en Kosovo y BIH. El buque salió de Cartagena el pasado 9 de junio, realizando las siguientes escalas: Valencia (10-11 de junio), Ploce (Croacia) (17-19 de junio), Tesalónica (Grecia) (23-25 de junio) y Valencia (3 de julio), regresando a Cartagena al finalizar.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (26 de octubre-finalización).—La TF-440 (SNFL) TFE está compuesta por las fragatas *Cornwall* (UK) (CTG), *Vasco da Gama* (PO), *Halyburton* (US), *Bersagliere* (IT), *Emden* (GE), el petrolero *Spessart* (GE) y los patrulleros *Votsis* (GR) y *Beykoz* (TU). La TFE desarrolla su actividad en aguas del Mediterráneo oriental en misión de apoyo a la lucha contra el terrorismo internacional.

Desde el pasado 10 de marzo, la operación se extendió al estrecho de Gibraltar, y el día 1 de junio COCEVACO asumió el mando de ACTIVE ENDEAVOUR en el Estrecho como CTG. Del 30 de mayo al 27 junio la fragata *Asturias* (SP) participó en dicha operación, junto con la *Maestrale* (IT) (SNFM) (31 de mayo-9 de junio) y el patrullero *Cándido Pérez*. Las salidas y entradas de Rota se efectúan en función de la actividad prevista, y el buque español que sale a la mar lo hace con una unidad de protección de Infantería de Marina del TEAR a bordo. También apoyan la operación EVIEST TARIFA y CEUTA y el SIVE de la Guardia Civil. Por parte estadounidense participan equipos de *marines* a bordo de buques escoltados y, con carácter ocasional, como ocurre actualmente, una fragata o destructor. Por parte de otras naciones participan los patrulleros daneses *Ravn* y *Viben*, y los patrulleros noruegos *Teist*, *Oern*, *Lom* y *Stegg*. La fragata *Maestrale* (IT) fue relevada por la fragata *Van der Hulst* (NL) el día 9 de junio.

Operación RESOLUTE BEHAVIOUR (EMF) (15 de marzo de 2002-finalización) y LIBERTAD DURADERA (31 de enero

de 2003-finalización).—El día 1 de junio asumió el mando de la TF-150 un contralmirante alemán. Dentro de la TF-150 se encuentran las unidades de la EUROMARFOR realizando la operación RESOLUTE BEHAVIOUR en el golfo de Adén (GOA)/MAR ROJO (ALT. NAS) en apoyo a la operación LIBERTAD DURADERA, para mostrar la solidaridad de los países miembros de la EUROMARFOR con los Estados Unidos en la lucha global contra el terrorismo. La agrupación actualmente está compuesta por las fragatas *Brandenburgh* (GE), *Grecale* (IT), *Reina Sofía* (SP) y *Jacoubet* (FR). La fragata *Reina Sofía* (SP) salió de Port Victoria (Seychelles) el pasado día 26, realizando patrulla hasta el día 9. Posteriormente hizo escala en el puerto de Dubai (EAU) hasta el día 13 de junio.

Operación SIERRA JULIETT (TF-840) (19 de marzo-finalización).—Una fuerza conjunta, que se denomina TF-840, formada por unidades del Ejército de Tierra, la Armada y de Sanidad militar, con apoyos del Ejército del Aire, se encuentra desplegada en Um Qasar (Irak) para proporcionar apoyo a la reconstrucción de Irak y ayuda humanitaria, en un ambiente post-conflicto semipermisivo.

Actualmente sólo queda el buque *Galicia*, integrado dentro de esta operación. Se encuentra atracado en Um Qasar proporcionando el apoyo a la actividad del resto del contingente español.

Fuerza de desembarco (6 de diciembre-finalización).—Presta apoyo en la lucha contra la contaminación producida por el petrolero *Prestige* en la zona de Galicia, el personal de la fuerza de desembarco se encuentra alojado en la Escuela Naval Militar para continuar la limpieza de fuel en la zona del Parque Nacional de las Islas Atlánticas.

Agrupaciones permanentes

STANAVFORMED.—Compuesta por el destructor *Porter* (US), las fragatas *Northumberland* (UK), *Gemlik* (TU), *J. V. Heemskerck* (NL), *Bouboulina* (GR) y *Maestrале* (IT). La agrupación salió del puerto de Palma

de Mallorca el pasado día 16 de mayo, y después de participar en el ejercicio MARE APERTO (19-30 de mayo) se dirigió al puerto de Alicante para asistir a los actos del NAC SEA DAY, donde realizó escala del 2 al 8 de junio. Posteriormente participó en el ejercicio NEO-TAPON. El *Patiño* participó en los actos de celebración del NAC SEA DAY en Alicante, y al finalizar se dirigió a Rota para participar en el ejercicio NEO-TAPON.

MCMFORSOUTH.—La agrupación, compuesta por los cazaminas *Tambre* (SP), *Erato* (IT), *Termoli* (IT), *Bellis* (BE), *Freiburg* (GE), *Passau* (GE) y *Sapanca* (TU), realizó escala en el puerto de Aksaz (Turquía) del 19 al 26 de mayo. En este puerto se realizó el cambio de mando de la agrupación el pasado día 23. Dejó el mando de la agrupación el capitán de navío Fernando Lista, y lo tomó el commander M. Man, de la Marina alemana. El buque de mando *Diana*, una vez realizado el relevo, se dirigió a su base de Cartagena.

Ejercicios

Ejercicio NEO-TAPON 03 (10-19 de junio).—El TAPON es un ejercicio INVI-TEX, organizado por la Armada española y dirigido por el almirante de la Flota, que se realizó del 10 al 19 de junio en aguas del mar de Alborán, golfo de Cádiz y Estrecho de Gibraltar, para incrementar el adiestramiento colectivo de las unidades de la Flota y obtener la acreditación de la plena capacidad operativa del Cuartel General Marítimo Español de las fuerzas de alta disponibilidad de la Alianza Atlántica. Su objetivo es mejorar los planes y procedimientos para conseguir el control naval sobre el Estrecho de Gibraltar y sus accesos durante una crisis multiamenaza.

En el ejercicio participan, además de unidades de la Armada, la SNFM (solamente en fase CET), las unidades participantes en el crucero de fin de curso de la Escuela Naval Militar y fuerzas del Ejército de Tierra y del Aire, así como unidades de otros 11 países: Francia, Grecia, Italia, Estados Unidos, Portugal, Reino Unido, Canadá, Alemania,



Ejercicio internacional MARE APERTO, mayo 2003. Campamento español en cabo Teulada.
(Foto: teniente de Infantería de Marina Jiménez Lara).

Holanda, Dinamarca y Turquía, con un total de 49 unidades navales (un portaaviones, 17 escoltas entre cruceros, fragatas, destructores y corbetas, cinco submarinos, dos transportes, dos buques de desembarco, dos petroleros, tres cazaminas, tres dragaminas, tres buques hidrográficos, tres buques auxiliares y ocho patrulleros).

Ejercicio MARE APERTO (19-29 de mayo).—Ejercicio programado por CINNAV en aguas del Mediterráneo, cuya finalidad es incrementar el nivel de adiestramiento de nuestras unidades, participar y avanzar en la depuración de procedimientos e integración de la SIAF y colaborar con la Marina italiana. Participaron los buques anfibios *Castilla* (con COMGRUFLOT y GETEAR a bordo, Fuerza de Desembarco y UNAEMB) y *Pizarro*, y la corbeta *Cazadora* (12-28 de mayo). Los buques salieron de Rota el pa-

sado día 14 para encontrarse en Cagliari (Italia) el día 17 para asistir a la conferencia PSC el 19. Posteriormente realizaron el ejercicio hasta el día 29, que regresaron a Rota.

Ejercicio GENERAL SHARK (12-23 de mayo).—Ejercicio bilateral hispano-norteamericano para unidades de operaciones especiales, que se desarrolló en zonas y aguas próximas a Cartagena, cuya finalidad es elevar el nivel de adiestramiento de unidades participantes en ejercicios de tiro de armas portátiles y SNIPER, demoliciones submarinas, inserción de equipos con reconocimiento de buques en puerto con la utilización de SDV (minisubmarino SEAL) y desarrollo y conducción en tiempo real.

Participaron un equipo de la Unidad de Operaciones Especiales (UOE) y un equipo operativo de la Unidad de Buceadores de Combate «Comandante Gorordo» (UEBC).

La participación estadounidense consistió en un submarino nuclear y el NSWU-10 (Naval Special Warfare Unit).

Ejercicio TRAFIMAR-29 (15-19 de junio).—Ejercicio de control regional de tráfico marítimo con la participación de toda la Organización de Control de Tráfico Marítimo. Su objetivo es adiestrar a los participantes en los procedimientos establecidos en las publicaciones relacionadas con este tema, tanto a nivel nacional como aliado, y apoyar las operaciones navales en los accesos del Estrecho de Gibraltar durante la fase TACEX del ejercicio TAPON. Se establecerá un centro de tráfico marítimo (SHIPPING CENTRE) en el Cuartel General del ALFUEST, con objeto de recopilar la información del tráfico marítimo.

Adiestramientos

Álvaro de Bazán (27 de mayo-31 de julio).—La fragata *Álvaro de Bazán* participa en el programa de adiestramiento y evaluación operativa CSSQT en los Estados Unidos para probar las principales características y ratificar el correcto funcionamiento del sistema de combate Aegis, de acuerdo con los requerimientos del *Naval Staff AAW*, así

como incrementar el nivel de adiestramiento de operadores y mantenedores de dicho sistema. El buque salió de Ferrol el día 27 de mayo para efectuar R/V con el USS *Mason* el día 1 de junio, dirigiéndose a continuación a Nueva York, donde entró el día 4 de junio. A partir de ese día cumplimenta el programa CSSQT, dirigido por autoridades americanas, entrando en las siguientes bases y puertos: Nueva York (4-9 de junio), Norfolk (10-30 de junio), Yorktown (30 de junio-2 de julio), Filadelfia (3-7 de julio), Norfolk (13-17 de julio y 23-24 de julio).

Crucero de instrucción de alumnos de la Escuela Naval Militar (7 de junio-11 de julio).—El buque de desembarco *Hernán Cortés*, las corbetas *Infanta Cristina* y *Cazadora* y el submarino *Tramontana* efectúan un crucero de instrucción para prácticas de fin de curso de alumnos de la Escuela Naval. Los buques (a excepción del submarino *Tramontana*, que se incorporó en Rota el día 9) salieron de Marín el día 7 para comenzar el crucero.

Durante el crucero, el *Hernán Cortés* y las corbetas efectúan las siguientes escalas: Rota (9-10 de junio y 20 de junio), Ceuta (21-23 de junio), Rota (26-28 de junio), Ferrol (30 de junio-2 de julio), Plymouth (5-7 de julio) y Marín (10-11 de julio).



La fragata *Álvaro de Bazán* y el USS *Mason*, en aguas del Atlántico, navegando en demanda de Nueva York. (Foto: Gabinete Fotográfico de la fragata *Álvaro de Bazán*).

IZAR Y LA ARMADA FIRMAN LA ORDEN DE EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE DEFINICIÓN DEL BUQUE DE APROVISIONAMIENTO DE COMBATE

Izar y la Armada española firmaron el pasado 13 de junio la orden de ejecución para desarrollar el proyecto de definición del futuro buque de aprovisionamiento de combate para la Armada española.

La rúbrica, que se llevó a cabo en la sede de la Jefatura de Apoyo Logístico en Madrid, fue presidida por el almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada (AJAL) Juan José González-Irún, la firma fue realizada por la consejera delegada Esther Rituerto, en nombre de Izar, y por el almirante director de Construcciones Navales Juan José Sala, en nombre de la Armada.

Al acto también asistieron los almirantes y jefes de Programa del AJAL, así como el director técnico, el de ingeniería y el jefe de Programa de Izar. El nuevo buque de aprovisionamiento de combate (BAC) permitirá a la Armada aumentar su capacidad logística-operativa actual con un buque que cumple todos los estándares medioambientales, incluyendo la incorporación de un doble casco.

La intención de Izar y la Armada es formalizar próximamente el contrato de construcción de este buque.

L. FRANCO



En el centro de la imagen el almirante González-Irún; a su izquierda Esther Rituerto firmando la orden de ejecución del proyecto.

VISITA AL ASTILLERO CARTAGENA DE IZAR

Coincidiendo con la 49 Reunión Peninsular de Estado Mayor, que se desarrolló del 5 al 9 de mayo en Madrid, Cartagena y Sevilla, una delegación integrada por altos mandos de la Armada española y portuguesa visitaron el pasado 7 de mayo el astillero de Cartagena, donde fueron informados de los programas de construcción de los submarinos *Scorpene* para la Armada de Chile y Malasia.

Portugal es uno de los clientes potenciales de Izar, ya que tiene intención de adquirir nuevos submarinos para su Armada.

La delegación, que estaba encabezada por el vicealmirante Sebastián Zaragoza, de la Armada española, y el contralmirante Víctor Manuel Berto, de la portuguesa, fue recibida por el director del astillero Javier Cabañas.

La visita comenzó con una presentación

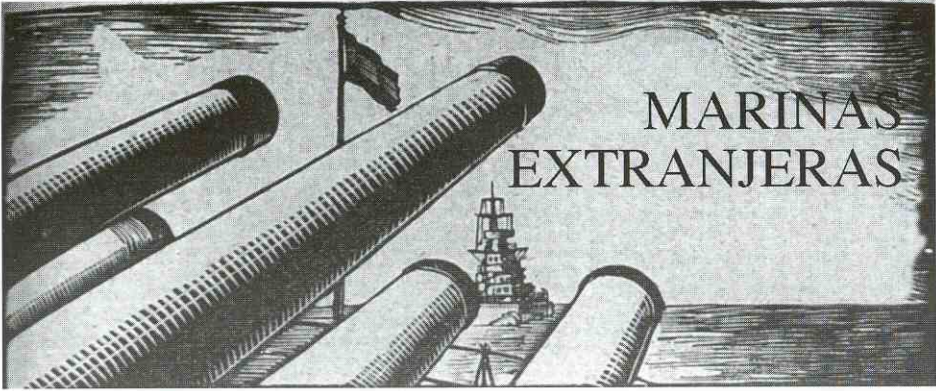
de programas de construcción de las cuatro unidades de *Scorpene* contratadas conjuntamente por Izar y la empresa francesa DCN Internacional (dos para la Armada de Chile y dos para la Real Marina de Malasia).

Posteriormente realizaron un recorrido guiado por aquellas instalaciones del astillero, donde actualmente se está construyendo la popa del segundo *Scorpene* chileno y del primer *Scorpene* malayo.

Además, los integrantes de la delegación visitaron la fábrica de motores de cuatro tiempos que Izar tiene en Cartagena, donde fueron recibidos por el director de la división de Propulsión y Energía, José del Pino, y el director del centro, Luis Rodríguez Bustelo.

L. FRANCO





Australia

Finaliza el programa de construcción de submarinos.—El más controvertido y polémico programa de adquisición de armamento de Australia de toda su historia ha finalizado con la entrada en servicio del sexto y último submarino clase *Collins*. El programa completo, por un importe de 3.000 millones de euros, comenzó en 1984, ganando el Australian Submarine Corporation el contrato

para construir los seis submarinos en 1987. Adelaide fue la localidad elegida para edificar el astillero capaz de construir todo el programa, quedando listas las obras de infraestructura en 1989, permitiendo botar el primer submarino, el HMS *Collins*, cinco años más tarde, entrando en servicio en 1996. Los problemas comenzaron cuando se descubrieron graves errores y defectos en el sistema de combate realizado por Rockwell, problemas que desaparecieron después de



instalar un nuevo sistema de combate, diseñado por Raytheon, el CCS Mk II (Command and Combat System), en el año 2002. La instalación de este nuevo sistema de combate está previsto se realice en el último submarino de la serie, el HMAS *Rankin*, en el año 2009.

El gobierno australiano ha anunciado recientemente que todos los submarinos de la serie utilizarán el torpedo norteamericano Mk-48 Mod 7 Advanced Capability, que serán recibidos en el año 2006.

Chile

Baja de un submarino.—La Marina chilena ha dado de baja oficialmente al submarino *O'Brien*, el último de sus dos submarinos clase *Oberon*, de construcción británica. Chile mantendrá también sus dos submarinos *Tipo 209* cuando entren en servicio los dos submarinos clase *Scorpene* que actualmente se construyen en Cherburgo y Cartagena, y que deben entregarse en los años 2004 y 2006, respectivamente. La Marina chilena no descarta la posibilidad de ampliar en el futuro la orden de construcción de los *Scorpene*, de dos a cuatro unidades, para reemplazar en su día a los dos submarinos del *Tipo 209*, y mantener así una fuerza de submarinos homogénea de cuatro unidades.

China

Destruccioneros con misiles Shtil.—Fotografías recientes realizadas en los astilleros de Jiangnan, en Shangai, de los destructores 168 y 169, del *Tipo 052B*, muestran la instalación de dos radares MR-90 Orekh del sistema de control de fuego del buque en las bandas de babor y estribor. Los dos destructores, en avanzado estado de armamento, muestran también la preinstalación del lanzador de misiles de defensa aérea, del sistema Shtil-1, desarrollado por la compañía rusa Altair State Research, que utiliza el misil ruso 9M317, manufacturado por Dolgoprudny Scientific Production Enterprise JSC.

Los radares de control de fuego MR-90

Orekh proporcionan la iluminación del blanco y una guía semiactiva al misil Shtil, que ya se encuentra instalado a bordo de los dos destructores de la clase *Sovremenny*, que entraron en servicio en la Marina china en los años 1999 y 2001, con un solo lanzador 3S90 y seis radares MR-90 Orekh.

Estados Unidos

Yemeníes responsables del atentado al USS Cole.—Los Estados Unidos han acusado formalmente a dos ciudadanos yemeníes fugitivos de planear el atentado contra el destructor USS *Cole* (DDG-67), en el que murieron 17 miembros de la dotación y 40 resultaron heridos en el puerto de Adén el 12 de octubre de 2000. Jamal Al Badawi y Fahd Al Qusaa, que habían sido descritos como colaboradores de la red terrorista Al Qaeda, son los primeros acusados por el fiscal de los Estados Unidos en relación con el criminal ataque. Sobre ambos pesan 50 cargos de varios delitos de terrorismo, que incluyen el asesinato de ciudadanos norteamericanos y de personal militar de Estados Unidos.

De ser condenados, Al Badawi y Al Qusaa, se enfrentarían a la pena de muerte en los Estados Unidos. Los dos acusados escaparon de una prisión de Yemen el mes pasado. Ambos son presuntos colaboradores de la red terrorista Al Qaeda, desde hace varios años, cuando fueron entrenados en los campos que la organización terrorista tenía en Afganistán a comienzos de los años 90. Según palabras del fiscal general de los Estados Unidos John Ashcroft, en esos campos contactaron con Osama Ben Laden y le prometieron atacar objetivos norteamericanos y matar ciudadanos de esa nacionalidad en cualquier lugar y momento.

En el atentado al USS *Cole* (DDG-67) intervinieron además dos kamikazes, que murieron al estrellarse la lancha que conducían contra la banda de babor del destructor y hacer detonar su carga de explosivos.

Adquisición de aviones españoles para el guardacostas.—El Servicio de Guardacostas norteamericano anunció el 10 de mayo la compra de dos aviones *CN-235 300M* de

patrulla marítima, construidos por la firma EADS-CASA, por un importe de 113 millones de euros.

Esta compra es el primer paso de un contrato que puede llegar hasta los 2.000 millones de euros, si se incluye la electrónica y el mantenimiento, para la adquisición de 35 aviones de patrulla marítima que el Servicio de Guardacostas necesita con carácter urgente para poder impermeabilizar las fronteras marítimas de Estados Unidos.

La adquisición de estos aviones forma parte del programa Deepwater, dentro del proceso de modernización que está sufriendo el Servicio de Guardacostas, y que se inició en junio de 2002. La firma española debió enfrentarse en la adjudicación del contrato a las firmas norteamericanas Lockheed Martin y Northrop Grumman. El precio de venta del *CN-235 300M*, triplica el de un avión normal, pues incluye las modificaciones necesarias al diseño para cumplir los requisitos del *US Coast Guard*. La entrada en servicio de estos dos aviones se prevé en el 2006.

Destructor experimental.—La Marina norteamericana dio de baja el pasado 18 de marzo al destructor *USS Arthur W. Radford* (DD-968), que entró en servicio el 18 de abril de 1977.

Lo prematuro de su retirada se debe a que este buque será reformado en profundidad, de forma que a bordo puedan realizarse una serie de pruebas relacionadas con el diseño del nuevo destructor *DD(X)*, especialmente en lo que se refiere a su sistema de armas, pruebas que deberán estar concluidas a finales del año 2005, antes de que empiece la construcción del buque en el 2006.

Grecia

Llega una nueva fragata a Salamis.—La antigua fragata holandesa *Jan van Brakel*, de la clase *Kortenaer*, llegó a la base naval de Salamis el pasado 21 de abril. Adquirida por la Marina griega en el año 2002 por 38,5 millones de euros, la fragata fue rebautizada con el nombre de *HS Kanaris*, siendo la octava de esta misma clase que adquiere la Marina helénica a la holandesa. El arsenal de Sala-

mis instalará en el combés de la nueva fragata dos rampas lanzadoras del misil antibuque Harpoon, así como el sistema de defensa antimisil *CIWS Vulcan Phalanx Mk-15 Mod I*, de Raytheon, que se instalará sobre el hangar del helicóptero, al haber retirado la Marina holandesa el *Goal Keeper* que realizaba la defensa de punto contra misil.

India

Botadura de una fragata.—La primera fragata stealth del Proyecto 17, construida totalmente en la India, fue botada el pasado 18 de abril en los astilleros de Mazagon Dock Ltd de Mumbai. El programa comprende un total de tres fragatas y sufre un retardo de dos años.

La fragata, de nombre *INS Shivalik*, desplaza 4.900 t, y es una versión alargada de las tres fragatas clase *Talwar* o Proyecto 1135.6, construidas por Rusia para la Marina india. La *Shivalik* deberá entrar en servicio a finales de 2005 e irá seguida por las *INS Sahyadri* y *Satpuda*, que serán entregadas con intervalos de 18 a 24 meses.

Los astilleros franceses de la DCN han estado involucrados en el Proyecto 17 para realizar los estudios de la plataforma. La nueva fragata ha sido diseñada por la Oficina Naval de Proyectos de la Marina india, y tiene una eslora de 143 m y una manga de 16,9 m, contando con una propulsión CODAG, de dos turbinas LM 2500 IEC, que le permiten alcanzar 30 nudos de velocidad máxima.

Como armamento contará con misil de crucero supersónico antibuque *BrahMos PJ-10*, de desarrollo indo-ruso. Para la protección antiaérea dispondrá del misil *Kashmir*, conjuntamente con 24 misiles rusos *Shtil* de alcance medio, pudiendo llevar en su hangar dos helicópteros *Sea King Mk 42B*, en versión *ASW*.

Indonesia

Construcción de una base naval.—La Marina indonesia ha planeado construir una nueva base naval en la costa occidental de

Papua para apoyar desde allí, desde el punto de vista logístico, a los buques que se encuentran realizando operaciones contra el contrabando, tráfico de drogas e inmigración ilegal.

La nueva base, que tendrá una superficie de 12.000 m², quedará ubicada en las proximidades de la ciudad de Fakfak.

Malasia

Entrega de un patrullero de altura.—El primero de seis patrulleros de altura *MEKO 100RMN* para la Marina malaya salió de los astilleros de Blohm & Voss en Hamburgo, a bordo del carguero *Condock*, el pasado mes de abril con destino hacia los astilleros de Lumut, en Perak, Malasia.

Los astilleros de Blohm&Voss fueron elegidos en 1999 para construir un ambicioso programa de seis patrulleros *MEKO 100*, de 1.650 t, para la Marina malaya, como parte de un paquete para construir un total de 21 buques, que suponen la totalidad del programa naval malayo. El contrato comprendía además la transferencia de tecnología a los astilleros malayos de Lumut. Los dos primeros patrulleros debían ser construidos en Hamburgo, aunque su armamento sería finalizado en los astilleros nacionales de Lumut. El resto de la serie, es decir, cuatro patrulleros, serán construidos íntegramente en Lumut. El

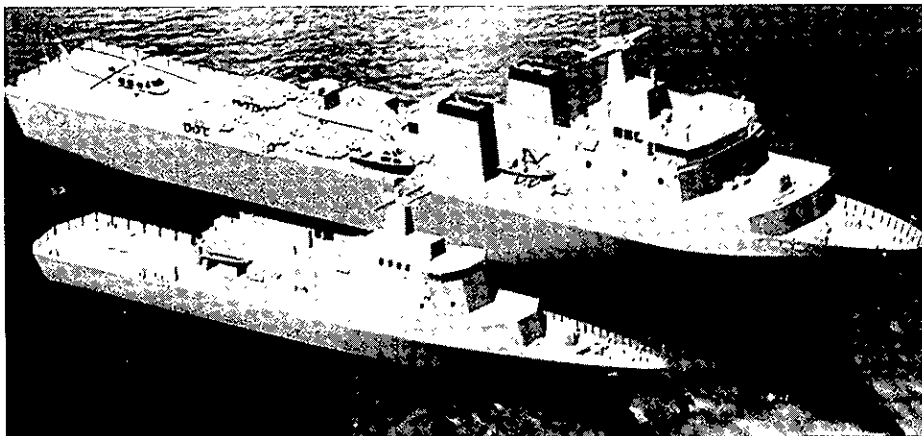
tránsito del primer patrullero hasta Malasia, a bordo del *Condok*, supone un tránsito de 45 días.

Omán

Maniobras navales con la Marina india.—La Marina india ha realizado ejercicios navales con la Marina omaní, del 21 al 30 de abril, en la costa oeste malabar, como preparación para iniciar unas maniobras con la Marina de los Estados Unidos. Para ello, la Marina Real omaní destacó a una de las corbetas clase *Qahir* y a uno de sus patrulleros, mientras que la Marina india participaba con la fragata *Udaygiri*, de la clase *Nilgiri*, el buque de aprovisionamiento *Jyoti* y aviones *Harrier* operando desde su base, *INS Hansa*, en Goa. Ésta será la cuarta vez que la Marina de Omán y una agrupación naval india han realizado ejercicios desde 1998.

Construcción de un transporte de tropas.—La Marina omaní ha convocado un concurso restringido para construir un transporte rápido multipropósito para operar en el golfo Pérsico y mar Árabe.

El buque, que será de tamaño medio, deberá poder desarrollar los tránsitos con 150 personas y su equipo, a una velocidad de 30 nudos y hasta 500 millas de distancia, sin



Versión artística de Blohm & Voss de MEKO 200 y MEKO 100.

tener que hacer combustible, soportando un estado de la mar de hasta fuerza 5. Esto permitiría al sultanato de Omán poder operar en todo el litoral del golfo Pérsico y mar Árabe.

El buque será construido con normas civiles para abaratar costos, dado que los desembarcos de las tropas a transportar serían siempre administrativos. Su propulsión estará asegurada por dos motores diésel que le permitirán una velocidad máxima de 35 nudos. Con estos parámetros, el diseño será el de un catamarán de 40/45 metros de eslora y 10/12 de manga, con el casco construido en aluminio. La dotación no excedería de 10/12 personas.

Perú

Transferencias de fragata clase Lupo.—

La Marina peruana ha recibido la pertinente autorización de su gobierno para adquirir dos fragatas clase *Lupo* de la Marina italiana este año. La transferencia, por un importe global de 30 millones de euros, cubrirá la venta de las fragatas *Lupo* y *Orsa*, que serán rebautizadas con los nombres de *Palacios* y *Aguirre* cuandoicen el pabellón peruano.

De acuerdo con fuentes oficiales, el precio real de cada fragata es de sólo cinco millones de euros al ser transferidas sin armamento ni munición. La venta incluye también 10 millones de euros por las obras a realizar para devolver a los buques a su estatus operacional, después de estar dos años en la reserva. Ambas fragatas deberán llegar a la base naval de El Callao en diciembre de este mismo año. Perú tiene también la opción de compra de las otras dos fragatas clase *Lupo* de la Marina italiana, *Sagitario* y *Perseo*, que posiblemente serán transferidas en el año 2004, aunque una de ellas será canibalizada en beneficio de las cuatro *Lupo* peruanas y las tres recién adquiridas. Estas adquisiciones permitirán a la Marina peruana retirar del servicio a la antigua fragata británica *Ferre*, clase *Daring*, en el 2004, y a la ex holandesa *Graau*, de la clase *De Ruyter*, en el 2005, al mismo tiempo que normaliza el adiestramiento y el mantenimiento con las siete fragatas clase *Lupo*.

Portugal

Sigue adelante el programa de submarinos.—El Gobierno luso ha anticipado nuevas propuestas a los dos consorcios europeos que han quedado finalistas para construir los nuevos submarinos portugueses. Portugal originalmente hizo públicos, en 1998, los requerimientos para reemplazar los tres veteranos submarinos clase *Daphné*, *Albacora*, *Barracuda* y *Delfim*, que la Marina poseía. A mediados del año 2000 fue dado de baja el *Albacora* para proporcionar piezas de repuesto a los otros dos submarinos.

Recientemente, una nueva decisión del primer ministro portugués, José Manuel Durao Barroso, el pasado 15 de abril, rebajaba el número de unidades a construir a tan sólo dos, dentro de una política de contención del gasto público.

Dos consorcios tratan de conseguir el contrato para la construcción de los submarinos portugueses: la DCN francesa junto con la española Izar ofrecen el submarino clase *Scorpene*, mientras que el consorcio alemán ofrece el *Tipo 212 A*. El Ministerio de Defensa ha comunicado que los dos consorcios han acordado proponer nuevos términos y condiciones económicas, de acuerdo con los requerimientos expresados por el ministro de Defensa, Paulo Portas, que busca precios más bajos de ambos contendientes, así como medidas para paliar la falta de submarinos hasta que no entren en servicio los nuevos.

Reino Unido

Comienza la construcción del destructor

HMS Daring.—La construcción del primer destructor del *Tipo 45* comenzó el pasado mes de abril con el corte de planchas de la *Unidad 20*, en los astilleros de BAE Systems Govan, en Clyde. Con un desplazamiento de 7.350 t, el *HMS Daring* será el primero de una serie de doce buques que reemplazará en su día a los ya obsoletos destructores del *Tipo 42*. Estos nuevos buques llevarán una variante del *principal anti-air system*, lo que supone una gran innovación en la defensa antiaérea. De momento se ha firmado la construcción de seis buques con BAE Systems,

que se ha comprometido a entregar el primero de la serie en el año 2007. Los destructores serán construidos por módulos en los astilleros de Systems Govan y Scotstoun, de Clyde, y en los de Vosper Thornycroft, de Portsmouth, para ser ensamblados en Clyde.

El *Tipo 45* ha sido diseñado íntegramente por el centro de diseño de plataformas de Scotstoun, utilizando el CADDSS como herramienta informática de apoyo. Según BAE Systems, el alto nivel de definición del diseño permite que el 100 por 100 de las soldaduras sea interpretado al nivel más bajo, al mismo tiempo que el nivel de acabado al ensamblar los bloques será superior al 80 por 100.

Droga oculta en un torpedero.—Unidades de la Marina británica detuvieron tras una persecución espectacular por el océano Atlántico a un viejo torpedero de nacionalidad alemana procedente de Colombia, que transportaba 3,6 toneladas de cocaína.

Un aviso de las autoridades españolas a las británicas movilizó dos buques y dos helicópteros de la Marina británica y de los servicios aduaneros del Reino Unido, que lograron interceptar el jueves día 8 de mayo a un torpedero alemán de la Segunda Guerra Mundial. La fragata *Cumberland* (F-85), apoyada por el petrolero *Wave Knight* (A-389), se estableció en patrulla en el Atlántico norte, hasta que localizó al torpedero que transportaba un cargamento valorado en 350 millones de euros. El trozo de abordaje de la fragata apresó al capitán del patrullero, de nacionalidad dominicana, y a los siete tripulantes, todos ellos de nacionalidad griega, que dormían en la cubierta, debido a que la gran cantidad de droga ocupaba los alojamientos.

Taiwan

Adquisición de los cuatro DDGs clase Kidd.—La Marina de Taiwan ha finalizado las conversaciones con la Marina de los Estados Unidos para la adquisición de cuatro destructores clase *Kidd*, dados de baja recientemente. El precio final de la transacción ha

quedado fijado en 875 millones de euros, un 15 por 100 menos de la oferta inicial, si bien la reducción ha sido conseguida a costa de recortar en un 30 por 100 el número de misiles Standard SM-2 Block 3 A y Harpoon RGM-84L Block 2.

La Marina norteamericana inicialmente acordó proporcionar 248 SM-2 y 32 RGM-84L, pero la reducción del precio final de la venta ha tenido un efecto similar en las capacidades de misiles. Aún no se conoce el número exacto de misiles a entregar a la Marina de Taiwan, después de la reducción acordada.

Vehículos AAVs para la Infantería de Marina.—La Cámara Legislativa de Taiwan ha aprobado la adquisición de 54 vehículos anfibios AAV-7 A1 para la Infantería de Marina, después que la Marina norteamericana aceptase rebajar el precio original en 10 millones de euros. La cifra final por vehículo queda así en 2,8 millones de euros, en lugar de los tres millones pedidos inicialmente, elevándose el montante total de la compra a 155,2 millones de euros.

Estos vehículos, que proceden de los *marines*, serán modernizados antes de su entrega por la compañía United Defense LP Ground Systems, instalándoseles un motor turbopropulsor más potente de 52 CV, así como una nueva suspensión procedente del vehículo *Bradley*.

El propósito de esta compra es reemplazar su veterano parque de 150 vehículos LVTP-5 A1 (*landing vehicles tracked personnel*), adquirido a comienzos de los años 70. Para ello, aparte de las nuevas adquisiciones, la Marina está modernizando 50 LVTP5A1, mientras los nuevos AAV-7 A1 entran en servicio.

Los planes de compra del Cuerpo de Infantería de Marina de Taiwan incluyen otros 199 AAV-7 A1, más 54 vehículos acorazados para la defensa de las bases navales, LAV-III 8x8 de General Motors, por un importe individual de 1,8 millones de euros.

J. M.ª T. R.



Jornadas técnicas sobre seguridad marítima en el Estrecho

La Dirección General de la Marina Mercante ha organizado sus segundas jornadas sobre la seguridad en la navegación en el Estrecho, que se celebraron en la sede de la Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras. En dichas jornadas participaron el director general de la Marina Mercante, José Luis López Sors, y el director de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Javier Gárate, así como, por parte marroquí, el director de la Marina Mercante, Azzedine Diouri, y distintos representantes del futuro centro de tráfico marítimo de Tánger.

Se debatió un curso práctico de una supuesta colisión en el estrecho de Gibraltar y se confrontaron igualmente diversas ponencias relativas a la cooperación España-Marruecos en diferentes aspectos.

Inauguración de un servicio de contenedores entre Algeciras y el Far East

El buque *Maersk Tokyo* ha sido el encargado de inaugurar el nuevo servicio de la naviera Maersk entre Algeciras y el Far East o Lejano Oriente. Este nuevo servicio contará con una periodicidad semanal.

La rotación prevista en el mismo es Giogia Tauro, Génova, Fos, Valencia, Alge-

ciras, Damietta, Jedda, Salalah, Tainging, Pelepas y Hong Kong.

Además del *Maersk Tokyo*, otros dos buques se encargarán de cubrir este servicio. Los llamados *Maersk Toba* y el *Marseial Maersks*, que cubrirán también el itinerario de Livorno, Giogia Tauro, Algeciras, Howland, Hook, Norfolk y Charleston.

La naviera danesa tiene también previstos otros servicios, en los que no se descarta una mayor presencia en puertos españoles.

Naviera italiana adquiere buques embarcados de Isnasa

Los buques de la desaparecida compañía naviera Isnasa, *Antonio Machado*, *Miguel Hernández*, *Punta Europa* y *Bahía de Ceuta*, que se encontraban amarrados en el puerto de Algeciras y sometidos a embargo, han sido comprados por la naviera italiana Enermar, que ha adquirido estos bienes a los 194 trabajadores de Isnasa. El precio final de la venta, según fuentes sindicales, es de 950.000 euros, de los que Enermar ya ha abonado una cuarta parte.

El remolcador de bandera italiana *Maria Onorato* llegó a Algeciras con el fin de remolcar al *Antonio Machado* hasta el puerto de Génova, el primer buque que perteneció a Isnasa que se encuentra inoperativo desde 1998 y, por tanto, el que está en peores condiciones, y posteriormente realizar la misma operación con los restantes.

Según sentencia del Juzgado de lo Social de Algeciras, los buques fueron declarados propiedad de los trabajadores de la extinta naviera, por lo que su venta ha producido general satisfacción entre los afectados que han tenido que esperar varios años para ver realizados sus deseos.

J. C. P.

Formación mínima de las tripulaciones mercantes

La Unión Europea va a exigir un nivel mínimo de formación a las tripulaciones de terceros países, enrolados en buques que naveguen por las aguas comunitarias.

Se trata de modificar la directiva actual y reforzar las exigencias de conocimientos a las tripulaciones como primer paso para evitar posibles accidentes marítimos. El accidente del *Prestige* ha sido determinante para poner en marcha estas iniciativas, ya que está demostrado que la tripulación, mayoritariamente de origen filipino, no fue capaz de controlar la situación y no se contó ni con personal cualificado para dar el remolque automático de emergencia.

En la actualidad, para contratar tripulaciones de terceros países se le exige un certi-

ficado de reconocimiento, cuya obtención no es uniforme en todos los estados de la Unión, lo que dificulta el seguimiento y control del personal enrolado; este problema afecta gravemente al conjunto de la seguridad marítima, ya que en numerosas ocasiones se contrata a personal con formación insuficiente.

Una de las modificaciones principales prevista es la creación de un sistema de reconocimiento comunitario unificado de los certificados de competencia marinera, en el que participará la Agencia de Seguridad Marítima Europea. También, se propone que el inglés sea la lengua de trabajo obligatoria cuando la tripulación del buque y las autoridades de tierra no tengan otra lengua común. Paralelamente, se iniciará una campaña de imagen a favor de las profesiones marítimas para aumentar la captación de personal comunitario en éstas y lograr disminuir la actual carencia de personal cualificado.

Se calcula en 140.000 personas el total de los marineros enrolados en buques comunitarios, de los que 47.000 son procedentes de terceros países. A éstos hay que añadir las tripulaciones de buques extracomunitarios que navegan por aguas de la comunidad.

A. P. P.



Buques en reparación en el muelle del carenero múltiple Izar de Cartagena. (Foto: M. M. J.).



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Izar San Fernando pone la quilla del *ferry* para las islas Feroe

Izar San Fernando ha efectuado la puesta de quilla del *ferry* contratado por el Ministerio de Comercio e Industria de las islas Feroe y que será operado por la naviera, Strandfaraskips Landsins. La construcción que generará más de medio millón de horas de trabajo, ha supuesto para este astillero especializado en buques ligeros y de alta velocidad abordar también la construcción de buques *ferries* convencionales, lo que amplía su mercado potencial en el sector civil.

El *ferry*, que realizará el trayecto entre el puerto Thorshavn y las islas del sur del archipiélago, ha sido especialmente diseñado para operar en condiciones climáticas extremas, con temperaturas de hasta 20 grados bajo cero, con vientos de fuerte intensidad y elevados estados de mar. A estos condicionantes se suman las difíciles condiciones de acceso a los puertos de las islas.

El buque es un *ferry* tipo Ro-pax con capacidad para mil pasajeros, estando repartida la acomodación en dos cubiertas con inclusión de amplios salones y camarotes, así como un amplio garaje dividido en dos cubiertas.

El *ferry* reúne los requisitos de seguridad de SOLAS y los de la administración danesa para buques de pasaje.

Nueva embarcación para el puerto de Barcelona

Recientemente ha entrado en servicio la nueva embarcación destinada a la recogida de residuos, *Marpol Spra*, destinada al puerto de Barcelona, con 30 m de eslora, 7 m de manga y 2,8 m de puntal. Dispone de seis tanques de 32,4 m cada uno.

En dicha embarcación se han adoptado medidas de seguridad y protección medioambiental extraordinarias y adicionales requeridas por la Administración marítima, tales como doble casco protegiendo todos los espacios de carga, bombas de aspiración, descarga de residuos o alarmas de alto nivel de tanques, siendo la primera embarcación destinada a este servicio que cuenta con tales características.

El objetivo de estos dispositivos no es otro que el de aumentar la calidad y seguridad en la presentación de un servicio que requiere el máximo nivel de profesionalidad, tanto en los medios técnicos como en el equipo humano.

J. C. P.



Izar opta, junto con Lockheed Martin, a desarrollar el proyecto del buque LCS para la Marina de Estados Unidos

Izar ha llegado a un acuerdo con Lockheed Martin para colaborar en la fase de proyecto preliminar del Littoral Combat Ship de la Marina norteamericana (LCS).

El LCS es un buque clave en la visión estratégica del poder naval de la Marina norteamericana, que tendrá que ser capaz de aproximarse y tener el control de las aguas territoriales, poco profundas, en las proximidades de las costas enemigas.

Este proyecto tiene una alta prioridad en la Marina norteamericana, según está previsto, la primera unidad estará operativa en el año 2007.

El pasado 14 de abril, seis grupos de empresas americanas lideradas por Lockheed Martin, Northrop Grumman, General Dynamics, Textron, Raytheon y Titan System presentaron a la Marina de los Estados Unidos sus ofertas para el desarrollo de un proyecto preliminar del LCS.

A mediados del próximo mes de julio la Marina norteamericana seleccionará tres de estas ofertas para realizar dicho proyecto preliminar, con un presupuesto de 10 millones de dólares cada uno.

Los trabajos tendrán una duración de siete meses. Gibbs and Cox, diseñador norteamericano de buques de guerra, los astilleros Bollinger y Marinette Marine, e Izar forman parte del grupo liderado por Lockheed Martin.

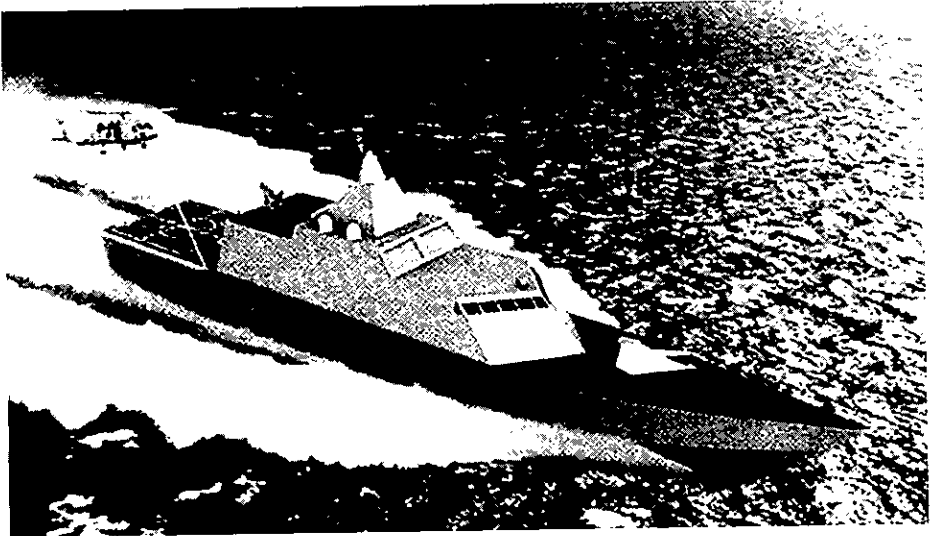
Izar aportará al grupo su experiencia como diseñador y constructor de buques de guerra, así como integrador y fabricante de equipos de Sistema de Combate.

La Dirección de Innovación y la División de Sistemas FABA han negociado con Lockheed Martin la participación de Izar en este programa.

La ministra de Defensa de Suecia en el astillero Cartagena Izar

La mandataria nórdica conoció *in situ* las obras de construcción de los submarinos *Scorpene* para las Armada de Chile y Malasia y del sexto cazaminas de la clase *Segura* para la Armada española.

La ministra de Defensa de Suecia, Leni Björklund, y el jefe de la Armada de dicho país, el almirante Jörger Ericsson, visitaron el pasado 27 de mayo el astillero Cartagena, donde fueron recibidos por el director del centro, Javier Cabañas.





Björklund y Ericsson pudieron conocer *in situ* las obras de construcción de los submarinos clase *Scorpene* para la Armada de Chile y la Marina de Malasia, así como el sexto cazaminas de la clase *Segura* para la Armada española. Actualmente Izar y DCN Internacional están construyendo conjuntamente cuatro unidades de los citados sumergibles, dos para Chile y otros tantos para Malasia.

La ministra de Defensa y el jefe de la Armada de Suecia llegaron al astillero, procedentes del arsenal militar de Cartagena, acompañados por los almirante jefes de Estado Mayor de la Armada española, Acción Marítima y arsenal de Cartagena.

L. F.



PUERTOS

Puertos pone fin a meses de conflictividad en el sector

La firma del secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, ha puesto fin a meses de negociación, discusión y conflictividad en los puertos españoles. El documento firmado fue consensuado a raíz del acuerdo que alcanzaron las tres partes de la negociación sobre el proyecto de ley de régimen económico y prestación de servicios en los puertos.

El acuerdo suscrito se compone de la redacción definitiva que deberán tener las enmiendas a la futura ley, que serán trasladadas al grupo parlamentario, además de por el acta de acuerdo en el que se pone de manifiesto que éste es el desarrollo del alcanzado el 14 de mayo último.

Fuertes inversiones en el puerto de Huelva para el próximo cuatrienio

Las inversiones de la Autoridad Portuaria de Huelva durante el periodo 1999-2002 ascendieron a 58,8 millones de euros. Este esfuerzo inversor se continuará e incrementa-

rá en los próximos cuatro años, en los que están previstas inversiones por valor de 100 millones de euros.

J. C. P.

Inaugurado el dique de Botafoc en el puerto de Ibiza

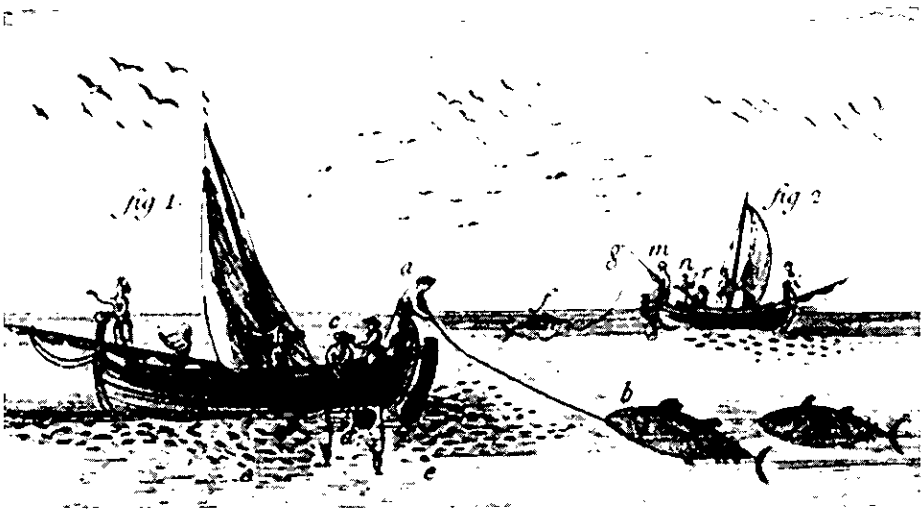
El ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, inauguró el pasado 12 de abril el dique de abrigo Botafoc en el puerto de Ibiza. Las obras, adjudicadas a la UTE en 1999, han supuesto una inversión de 48,8 millones de euros.

Se trata de un dique de tipología vertical de 516 metros de longitud, con un espaldón de siete metros de altura sobre el nivel del mar y con un paseo peatonal hasta la baliza de un extremo. El espigón, con un calado de 20 metros, permite el atraque de buques petroleros y cruceros de gran tonelaje, además de dotar al puerto de Ibiza de una mayor seguridad, al contar con una terminal de descarga de combustibles líquidos-granel.

S. N.



El crucero *Albatros*, primer buque que atracó en el dique de Botafoc. (Foto: C. Noguera Wilson).



MARINA DE PESCA

Expuesto el proyecto del real decreto sobre medidas estructurales del sector pesquero

El ministro de Pesca ha expuesto recientemente a los consejeros de las comunidades autónomas en el marco sectorial el proyecto de real decreto sobre medidas estructurales del sector pesquero, texto derivado de la adaptación a la legislación nacional de las nuevas condiciones de política estructural en la Unión Europea. El documento recoge las condiciones que deberá cumplir el sector pesquero español a la hora de proceder a la renovación de la flota, la modernización de los buques dedicados a la pesca y el ajuste del esfuerzo pesquero. Igualmente, se incluirán normas relativas a las ayudas a la pesca costera artesanal, la formación de sociedades mixtas, el registro de buques y las ayudas para el desarrollo de proyectos de pesca experimental en aguas exteriores.

Se incluyen además los requisitos para acceder a las medidas socioeconómicas y la compensación financiera por paralización

temporal de la actividad. La futura regulación contempla, en relación con la renovación de la flota, los requisitos para la construcción de nuevos buques sobre arco o potencia y el procedimiento a seguir para la tramitación de las solicitudes de autorización y de construcción y la concesión de ayudas. También se ha previsto la regulación del procedimiento de tramitación de solicitudes, así como los requisitos para la concesión de ayudas en concepto de modernización de los buques pesqueros. En cuanto al ajuste del esfuerzo pesquero, el real decreto contemplará las condiciones para la percepción de ayudas por paralización definitiva o cese de la actividad.

El comisario Fischler pide a los estados miembros de la UE más fondos para ayudas a la pesca

El comisario de Agricultura y Pesca, Franz Fischler, pidió recientemente a los estados miembros de la Unión Europea que programen más fondos para medidas sociales

con el fin de compensar a los pescadores afectados por los recortes de capturas aprobados por la Unión, señalando que los estados miembros deben «asumir sus responsabilidades» y reprogramar más créditos para acciones sociales destinadas a los pescadores y armadores, dentro de los fondos disponibles para la pesca.

En concreto, Fischler se refirió a los países más afectados por las reducciones drásticas de la pesca para recuperar el bacalao —especie que apenas pesca la flota española— y otros recursos pesqueros, apuntando que Bélgica, Dinamarca, Francia y Holanda ya han previsto créditos para esos fines, pero Alemania, Reino Unido e Irlanda no han puesto en marcha tales iniciativas.

Por otro lado, el comisario recordó que Bruselas ha propuesto rectificar el presupuesto correspondiente a 2003 para destinar treinta y dos millones de euros adicionales al desguace de barcos, para que con ese nuevo importe se empiece a aplicar la demolición prevista dentro de la reforma de la política pesquera común. La UE cifra en 272 millones de euros los fondos adicionales para subvencionar el desguace de barcos durante 2003-2006 en el marco de las reformas, que se suman a las partidas de los estados miembros destinadas a medidas estructurales.

Delimitación de zonas aptas para la acuicultura

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía delimitará antes de finalizar este año las zonas del litoral andaluz aptas para la actividad de acuicultura.

Este proyecto tiene como principal objetivo delimitar las zonas con mayor potencialidad para la cría de especies marinas mediante jaulas coincidentes con las zonas de valor ecológico, para así disponer de criterios que posibiliten la toma de decisiones en materia de autorización ambiental para esas instalaciones.

Con esta zonificación se evitaría la realización innecesaria de estudios y evaluaciones del impacto medio ambiental de las instalaciones, con el consiguiente ahorro de tiempo y dinero.

Para determinar la idoneidad de una zona para las instalaciones de acuicultura y su viabilidad en función de criterios de calidad y fragilidad ambiental de la misma, el trabajo comenzará en una fase exploratoria, en la que se determinará una zonificación relacionada con la fragilidad y calidad ecológico-ambiental, basada en la exclusión de determinadas zonas.

J. C. P.



Pesquero dirigiéndose a puerto al finalizar la faena. (Foto: C. Noguera Wilson).

NÁUTICA

EL TELEFÓNICA MOVISTAR MEDALLA DE ORO MUNDIAL DEL IMS

El barco español *Telefónica MoviStar*, representando al Real Club Náutico de Sangenjo, venció el pasado 24 de mayo en las regatas correspondientes al Mundial de IMS, que ha tenido por escenario la isla italiana de Capri. Es el segundo título consecutivo que logra este velero —el primero fue en octubre pasado en Bayona (Pontevedra)— y el noveno de su patrón, el gallego Pedro Campos, quien con este nuevo cetro mundial ratifica, si cabe, todavía más su buen estado de forma tras las victorias de 2002, como la Copa del Rey, Trofeo Presidente de la Xunta y el Mundial de IMS 600.

Tras siete días de duras regatas con vientos de casi 300 nudos y encalmadas desesperantes, el velero español logró imponerse a

sus adversarios más directos, el *World Cargo QQ7*, de Ricardo Simoneschi, que quedó segundo, y el *X-Sport*, de Gabriele Benussi, que consiguió el bronce.

Los 10 miembros de la tripulación española recibieron del presidente de Rolex, patrocinador del mundial, el cetro de campeones mundiales.

Un nuevo título para la vela española, que se consagra como uno de los deportes más laureados internacionalmente. Un triunfo no sólo de los deportistas españoles, sino también de la industria española, ya que el barco vencedor está construido netamente en los astilleros vigueses de Rodman Polishyps.

J. J.



(Foto: Carlo Borlenghi).

EXPEDICIÓN RUSIA 2003

El navegante español Álvaro de Marichalar logró completar con una moto acuática en solitario un recorrido de 1.600 km, desde Moscú a San Petersburgo.

La pequeña embarcación es la misma con la que consiguió cruzar el Atlántico en 2002 (récord del mundo) y el canal de Inglaterra en enero de 2003 (récord del mundo).

La travesía ha estado incluida en los actos de conmemoración del 300 aniversario de la fundación de la ciudad de San Petersburgo, que recientemente se han celebrado en Rusia, y estuvo apoyada por el Ayuntamiento de aquella ciudad imperial y la primera cadena de la TV rusa, ORT. La travesía ha supuesto seis días de navegación, del 2 al 7 de junio, y con un frío intenso, navegando con temperaturas en torno a los tres grados y en unas condiciones de gran dificultad por el fuerte viento. En algunos lagos se forman grandes olas que obligan en ocasiones a cerrarse a la navegación.

Durante las noches, el navegante español acampó en la *taiga*, durmiendo a la intemperie.

Ha sido muy remarcable la ayuda que le prestaron personas desconocidas y que le asistieron siempre en las pequeñas poblaciones.

En el momento de la llegada a San Petersburgo, el navegante navarro ondeó juntas las banderas de España y Rusia frente al marco incomparable de la catedral de San Isaac, el Museo del Ermitage, Museo Naval de Rusia y Kunst Camera.

Álvaro de Marichalar (hijo de militar) ha dedicado el triunfo de su expedición en honor a los 62 miembros de las Fuerzas Armadas españolas que recientemente perdieron la vida en un accidente aéreo cuando regresaban de su misión humanitaria en Afganistán.

S. N.



REGATA DE *SNIPES*. XXXVI TROFEO «LAS ANCLAS»

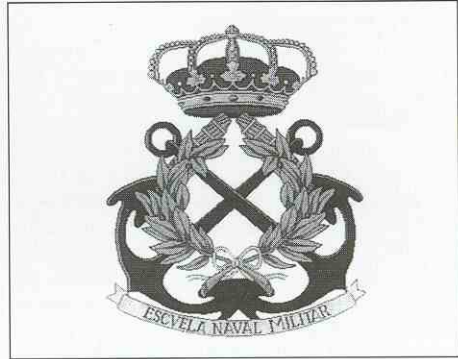
A lo largo de los días 10 y 11 de mayo, organizada por la Comisión Naval de Regatas de la Escuela Naval Militar, se desarrolló la tradicional regata de *snipes* XXXVI Trofeo «Las Anclas».

Esta prueba es la primera regata clasificatoria del calendario de la Federación Gallega de Vela y una de las más antiguas de la especialidad de las que se disputan en la ría de Marín.

Esta edición ha contado con la participación de veinticinco embarcaciones de diferentes clubes de Galicia, destacando, por el mayor número de participantes, el CNR Marín, RCN de Vigo, Casino Villagarcía, RCN Coruña, RCN Galicia y CNR Ferrol.

La clasificación final fue la siguiente:

Primero: Manuel Bermúdez de Castro (patrón) y Fernando Valderrama (proel), del SCC Coruña.



Segundo: Jaime de Miranda (patrón) y Cristina Osset (proel), del RCN Coruña.

Tercero: Yago Roquette (patrón) y Tiago Marcelino (proel), del YC Porto.

(Texto y foto: ORP, E. N. M.).



VII REGATA «ALMIRANTE RODRÍGUEZ-TOUBES»

A lo largo de los días 17 y 18 de mayo se celebró la séptima edición de la Regata de Cruceros «Almirante Rodríguez-Toubes», organizada conjuntamente por el Real Club de Regatas de Galicia de Villagarcía y la Comisión Naval de Regatas de la Escuela Naval Militar. Esta regata inició su andadura en el año 97 como homenaje al que fuera comandante militar de Marina de Villagarcía y miembro distinguido del R. C. R. de Galicia, almirante Rodríguez-Toubes. Desde la cuarta edición cuenta con la presidencia de honor de S. A. R. el Príncipe de Asturias Felipe de Borbón y Grecia.

La regata se desarrolló en aguas de las rías de Pontevedra y Villagarcía, constando de dos recorridos: Marín-Villagarcía, el día 17, y Villagarcía-Marín, el día 18.

Competieron cruceros procedentes de clubes náuticos de la zona y de la Escuela Naval Militar. Por parte de esta Escuela Naval Militar participaron cuatro barcos, además de las goletas escuela *Giralda* y *Arosa*, que acompañaron a la regata para seguridad y protección de la flota.

Los resultados finales de la competición han sido los siguientes:

Grupo IMS Regata: primer clasificado, yate *Marka*, RCN Vigo. Segundo clasificado, yate *Etea*, Comisión Naval de Regatas. Tercer clasificado, yate *Aldán*, Comisión Naval de Regatas.

El primer clasificado del grupo D, yate *Albatros*, CM Aguete.

El primer clasificado del Grupo C, yate *Sin Nombre*, CM Aguete.

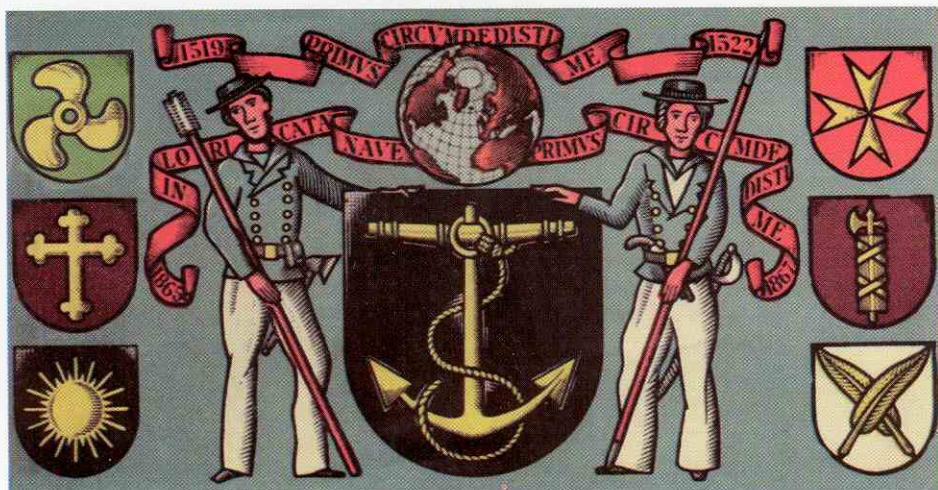
La clasificación global fue la siguiente: primer clasificado, yate *Sin Nombre*, CM Aguete. Segundo clasificado yate *Arroas*, CM Caramiñal. Tercer clasificado, yate *Señorío de Beade*, LC Villagarcía.



Destacar la actuación del yate *Etea*, de la Escuela Naval Militar, patroneado por el teniente de navío Gerardo González Cela, con un meritorio segundo puesto en la clasificación IMS Regata.

Como colofón a la regata tuvo lugar en el Casino de Alumnos de la Escuela Naval Militar la entrega de trofeos, que contó con la presencia del contralmirante Rodríguez-Toubes, hijo del oficial que da nombre a la regata, y de numerosos familiares del mismo.

(Texto y foto: ORP, E. N. M.).



Cultura Naval

PREMIO INTERNACIONAL «JORGE JUAN»

Cristina González Carrión, con su trabajo titulado la *Red política de Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada*, ha sido galardonada con el Premio Internacional «Jorge Juan», dotado con 6.000 euros, que por segundo año consecutivo ha convocado la Fundación «Jorge Juan», que preside Mercedes Cort Gómez-Tortosa. El trabajo galardonado describe cómo fue la red política del marqués de la Ensenada, que fue ministro de Hacienda, Marina, Indias y Guerra con Fernando VI, desde 1743 hasta 1754.

El *accésit*, dotado con 1.800 euros, recaó en José M. Vallés Garrido, por su trabajo que trata sobre Alcalá Galiano.

La entrega de premios se celebró en la sede madrileña de la Fundación, que también tiene otra en Novelda (Alicante), cuna del marino y sabio Jorge Juan, siendo uno de los fines de dicha Fundación difundir la obra y la vida del ilustre marino de Novelda, que siendo muy joven formó parte de una expedición para medir el grado del meridiano para determinar la forma de la tierra. Además fundó el Observatorio Astronómico de Cádiz, dirigió la



A la derecha, Mercedes Cort entregando el premio a Cristina González Carrión.

construcción de los tres arsenales, fue el artífice del extraordinario desarrollo de la construcción naval y embajador en Marruecos.

EXPOSICIÓN «BIZANCIO EN ESPAÑA Y LA FRAGATA ARAPILES»

Del 22 de abril al 6 de julio de 2003, se celebró en el Museo Arqueológico Nacional de Madrid una exposición titulada «Bizancio en España. De la antigüedad tardía a El Greco». Fue una magnífica muestra de obras bizantinas de todo tipo de las muchas que se conservan en España, para cuya obtención la

Armada jugó un importante papel hace muchos años, gracias a un viaje realizado por la fragata *Arapiles* en 1871, que patrocinó la Comisión Arqueológica a Oriente, dirigida por el arqueólogo Juan de Dios de la Rada.

La *Arapiles* (1868-1881) era una fragata blindada construida en Londres y entregada a la Armada a finales de 1868. Desplazaba 5.468 toneladas, medía 85 m de eslora, 16,3 m de manga y 7,25 de calado, tenía aparejo de fragata con tres palos y contaba con dos máquinas y una hélice que le permitían alcanzar los 12 nudos. Armaba 17 cañones de diferentes calibres y su dotación era de 530 hombres.

Juan de Dios de la Rada y Delgado (1827-1901) fue un gran gestor y estudioso. En 1858 ingresó en el Cuerpo de Archiveros y Bibliotecarios, y diez años más tarde lo hizo en el Museo Arqueológico de Madrid, del que fue director desde 1891 hasta 1901.

El 10 de junio de 1871, la fragata *Arapiles* recibió la orden dirigirse al Mediterráneo oriental con la Comisión Arqueológica a bordo para mostrar el pabellón y realizar misiones científicas. La comisión, dirigida por De la Rada, la integraban otros dos componentes: el diplomático, helenista y políglota Jorge Zammit y el dibujante Ricardo Velázquez. El barco salió de Nápoles el 17 de julio, recorrió todo el Mediterráneo oriental, sobre todo Grecia, Fenicia y Egipto, y regresó a Cartagena el 22 de septiembre. Fue una misión científica muy corta, de sólo dos meses, pero muy fructífera, y —como se indicaba en la exposición— fue la más importante de las realizadas para investigar y conocer el arte bizantino. El resultado, en el que la Armada tuvo su protagonismo, quedó reflejado en tres libros titulados *Viaje a Oriente* —presentes en la exposición— y en los 319 objetos coleccionados durante el viaje, que pasaron al Museo Arqueológico Nacional como partes importantes del patrimonio cultural e histórico de España.

M. G. F.



CICLO DE CONFERENCIAS SOBRE «ASPECTOS DE LA SEGURIDAD Y DEFENSA EN EL MEDITERRÁNEO: INFORMACIÓN, GLOBALIZACIÓN Y CONFLICTOS»

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 (DIGERINS) del Ministerio de Defensa y la Caja de Ahorros del Mediterráneo, la celebración durante los pasados meses de mayo y junio el VI Ciclo de Cultura de Defensa, titulado «Aspectos de la Seguridad y Defensa en el Mediterráneo: Información, Globalización y Conflictos».

Durante los días 29 de mayo, y 2, 5 y 10 de junio, el Aula de Cultura «Antonio Ramos Carratalá» de la Caja de Ahorros del Mediterráneo en Cartagena, acogió la exposición de cuatro conferencias impartidas por expertos conocedores de los asuntos que se abordaron durante el ciclo, que fueron los siguientes: *El Mediterráneo en el ámbito de la Seguridad y*

Defensa, por el general Miguel Alonso Baquer; *El Mediterráneo en la era de la globalización*, por el coronel del Ejército del Aire José García Caneiro; *El Mediterráneo en la Política Europea de Seguridad y Defensa*, por el teniente coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) José Antonio Vergara Melero, y *La política global de los Estados Unidos y sus efectos en el área mediterránea*, por Pablo Blesa Aledo, licenciado en Periodismo

Finalizada la última conferencia se procedió a la presentación del libro *En nombre de la paz, ¿por qué la guerra?*, de Ricardo Muñoz Juárez, recientemente editado por el Aula de Cultura e Historia Militar «Comandante Villamartín».

J. A. G. V.



(Foto: J. A. Gómez Vizcaíno)

DONACIÓN DE DOCUMENTOS AL MUSEO NAVAL

El día 13 de mayo de 2003 se firmó acta de entrega de una importante remesa de casi medio centenar de documentos de principios del siglo XIX, donados al Museo Naval de Madrid por los hermanos Rosario y Ricardo de Vargas Ruiz. La mayor parte son documentos de 1809 que pertenecieron a su antecesor José de Vargas, capitán general de Ferrol, entre los que se encuentran índices y extractos de correspondencia oficial con buques y mandos británicos, cartas, oficios, copias de noticias extranjeras, listas de buques en puerto, nombres de sus comandantes, dibujos de banderas, etc. Los restantes documentos pertenecieron a otro antecesor,

el oficial de la Armada Francisco de Vargas, y abarcan el periodo 1816-1837; entre ellos figuran relaciones de navegaciones, hojas de servicios, certificados de condecoraciones, reales órdenes, etc. Son documentos que amplían los ya muy extensos fondos del Museo, y tienen gran interés para los investigadores que deseen profundizar en las relaciones de la Armada con unidades británicas a principios de la Guerra de Independencia y en actividades de la Armada durante el reinado de Fernando VII y primeros años del reinado de Isabel II.

M. G. F.



Los hermanos Vargas Ruiz hacen entrega de documentos de principios del siglo XIX.
(Foto: ORP, Armada).

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *LA HEREDAD DE FADRIQUE*

En la sala de conferencias del Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz), el pasado día 8 de abril tuvo lugar la presentación del libro *La heredad de Fadrique*, escrito por Miguel Ángel López Moreno, ingeniero técnico de la Armada, destinado en el laboratorio de pólvoras de los polvorines de Rota y uno de los componentes de la última dotación de los polvorines de Fabricas. El acto fue presidido por el alcalde de la Real Isla de León, Antonio Moreno, que, tras una breve introducción, dio paso al historiador Juan Torrejón, quien esbozó muy brillantemente una semblanza de la personalidad del autor y de los méritos, tanto documentales como literarios, de la publicación. A continuación,

Miguel Ángel López hizo una reseña de los contenidos de su libro.

El libro *La heredad de Fadrique* está patrocinado por la Delegación de Urbanismo del Ayuntamiento de San Fernando y por la entidad financiera Caja Sur. A lo largo de sus páginas se van desgranando los casi trescientos años de historia de los polvorines de Fabricas, desalojados por la Armada en agosto de 2001, historia por la que el autor transita, con un lenguaje ameno y coloquial, enraizándola en los orígenes de la Real Isla de León y en los avatares de la Armada y de España desde finales del XVIII.

A. E. G. M.



En el centro, el alcalde de San Fernando, Antonio Moreno; a la izquierda, el director de Caja Sur de San Fernando, Manuel Fera, y a la derecha, el autor de *La heredad de Fadrique*, Miguel A. López Moreno.

VISITA DE LOS ALUMNOS DE LA CÁTEDRA «ALMIRANTE DON JUAN DE BORBÓN» A CENTROS DE LA ARMADA

En la mañana del 21 de marzo de 2003, los alumnos de la asignatura Economía de la Defensa, perteneciente a la Cátedra «Almirante Don Juan de Borbón» de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), visitaron la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada (JAL), acompañados por el vicerrector de 3.^{er} Ciclo y Formación Continua, y el general jefe de la Escuela de Altos Estudios de la Defensa.

Durante la visita fueron atendidos por el almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada, llevándose a cabo exposiciones sobre la «Determinación de las necesidades y requisitos operativos», el «Desarrollo de un programa de una nueva construcción» y el «Proceso de construcción de un buque de guerra», realizadas por un oficial de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada (EMA), un oficial ingeniero de la JAL y el director de Innovación de Izar, respectivamente, que sirvieron para mostrar a los visitantes de forma clara y precisa cómo se obtiene un buque de guerra.

Asimismo, en la mañana del día 2 de abril, los alumnos de la asignatura Psicología de los recursos humanos en la Defensa, perte-

neciente a la misma cátedra, visitaron el Cuartel General de la Armada, acompañados por el profesor-coordinador de la asignatura y un oficial del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), realizándose las siguientes actividades: conferencias sobre «Misiones y Organización de la Armada» y «Operaciones Navales», impartidas por un oficial de la División de Planes del EMA y otro del Mando Operativo Naval, respectivamente. Visita al Museo Naval. Conferencia sobre «Psicología Naval», impartida por dos oficiales del Servicio de Psicología.

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 2002-2003, la mencionada cátedra está impartiendo trece asignaturas de libre elección, que tienen plena validez académica para los alumnos de las titulaciones oficiales de la UCM.

J. M.ª S.



CIERRE DEL CURSO ACADÉMICO 2002/2003 Y RELEVO DE LA DIRECCIÓN DE LA CÁTEDRA INSTITUCIONAL «JORGE JUAN»

El pasado día 17 de marzo tuvo lugar en la sede de la Cátedra «Jorge Juan» el acto del cierre del curso académico 2002/2003 y el relevo de la dirección de la misma, del director saliente, capitán de navío Alberto Lens Tuero, al director entrante, José María de Juan-García Aguado, catedrático de la Escuela Universitaria del Área de Construcción Naval, acto que estuvo presidido por el Excmo. Sr. almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico y Excmo. Sr. rector magnífico de la Universidad de La Coruña.

Durante el curso clausurado se han desarrollado las actividades propias de la cátedra, creada al amparo del acuerdo de colaboración suscrito entre la Zona Marítima del Cantábrico y la Universidad de La Coruña. Así, un ciclo de conferencias, ocho en total, en las que se han abordado temas de actualidad: el derecho internacional humanitario, la inmigración, la política medioambiental, la ilustración, la globalización, el futuro de la educación en Europa, el mar en su relación con la cultura y el universo. Sobre este último tema disertó, precisamente el día del cierre

del curso, el catedrático y ex rector de la Universidad de Santiago de Compostela Carlos Pajares Vales.

Se desarrollaron, asimismo, durante el curso unas jornadas sobre la *F-100*, en colaboración con la empresa Izar, y en las que se demostró la elevada cualificación tecnológica de nuestra industria naval.

Especialmente emotivo fue el acto de presentación del libro *In memoriam: general Querol Lombardero*, acto en el que, por prestigiosos juristas, se glosó la entrañable figura del que en su día fue general del Cuerpo Jurídico Militar y muerto en criminal atentado terrorista.

Durante el acto de cierre, el director saliente analizó y evaluó el curso que termina, y el entrante fijó los objetivos para el periodo de su dirección. Finalizó el acto académico con sendos discursos del profesor Mielan, rector de la Universidad de La Coruña, y del almirante Rapallo, almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.

TAL



CONFERENCIA DEL NAVEGANTE JAVIER BABÉ
EN LA FUNDACIÓN «JORGE JUAN»

En la madrileña sede de la Fundación «Jorge Juan», el pasado 5 de junio el capitán de la Marina Mercante y experto navegante trasatlántico Javier Babé pronunció una conferencia titulada «La Navegación Oceánica: de arte y ciencia».

El conferenciante, que fue presentado por el vicepresidente de la Fundación, José de la Sota, hizo un documentado y ameno recorrido del arte de la navegación y de cuando éste se convierte en ciencia al aparecer en el siglo XVIII los cronómetros marinos.

Javier Babé, madrileño, fue el capitán y armador de la goleta *Idus de Marzo*, que llevó a cabo en 1982-1983 la primera expedición española a la Antártida. Desde hace años navega con el queche de su propiedad, *La Peregrina*, por aguas del Caribe, dedicado al chárter náutico. Actualmente está preparando la travesía Galicia-El Caribe con una dorna que está en construcción, que atravesará el Atlántico con los mismos instrumentos, alimentos y vestuario utilizados en la época del Descubrimiento.



S. N.



EXPOSICIÓN «EL WESTMORLAND: RECUERDOS DEL GRAND TOUR»

El pasado 10 de abril se inauguró en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (calle Alcalá, núm. 13, Madrid) la exposición de un centenar de valiosas piezas —esculturas, partituras, libros, documentos, pinturas, dibujos y grabados— procedentes de un gran botín artístico apresado a un barco inglés a finales del siglo XVIII. La muestra permaneció abierta hasta el 8 de junio.

El hecho se produjo cuando dos barcos de guerra franceses, el *Destine*, de 70 cañones, y el *Caton*, de 64, que habían zarpado de Tolón y se dirigían a las Indias occidentales, interceptaron y capturaron a tres barcos británicos que habían partido de Italia y se dirigían al Reino Unido: los bergantines *Triton* y *Southampton*, cargados con bacalao, y la fragata de 26 cañones *Westmorland*, que llevaba a bordo algunos pasajeros y un cargamento de piezas de arte. Los barcos franceses entraron en Málaga con sus presas el 8 de enero de 1779 y, como tenían que continuar viaje sin pérdida de tiempo, vendieron con toda rapidez los barcos apresados y sus cargas.

El conde de Floridablanca se interesó por el cargamento de los cajones: su venta fue retenida, se realizó un detallado inventario y

comenzaron las gestiones para su posible adquisición para la Corona. Al final fueron adquiridos con fondos del Banco de San Carlos y trasladados a la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, en Madrid, donde se han conservado hasta ahora, salvo algunas piezas que, siguiendo instrucciones de Carlos III, pasaron a otras instituciones, museos y palacios (Museo del Prado, Museo Arqueológico y Palacio Real, entre otros), y un cargamento de reliquias que fue devuelto al Vaticano. Casi dos siglos y cuarto más tarde, se llevó a cabo una intensa investigación a través de la documentación conservada del apresamiento del *Westmorland* —fletes, seguros de carga, cartas, informes, inventarios, reclamaciones, etc.—, dispersa entre la propia Academia y otros archivos y bibliotecas, en la que fueron de gran ayuda las siglas «PY» —de «Presa Ynglesa»— con que habían sido marcados muchos de los cajones y envoltorios. Los resultados permitieron reconstruir sus orígenes y vicisitudes, verificar y certificar su catalogación y organizar la presente exposición.

M. G. F.



PREMIO «NAUTA MAYOR» DEL CLUB AMIGOS DE LA MAR

En el Palacio de Congresos de Madrid se ha celebrado la entrega del premio «Nauta Mayor» otorgado por el Club Amigos de la Mar, que este año ha recaído en la Cofradía de Pescadores del Norte de España, en los voluntarios españoles cooperantes con la Comunidad de Madrid, en las Fuerzas Armadas españolas y en el subsecretario de Fomento, por su ejemplar comportamiento en la catástrofe del *Prestige*.

En nombre de las FAS recibió el galardón el jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante general Antonio Moreno, que aparece en la fotografía (tercero por la izquierda) junto al resto de los galardonados y flanqueado por el presidente del club Juan B. M. Rodríguez Pérez-Prado (primero por la derecha) y el vicepresidente José M. Martín Durán (primero por la izquierda).

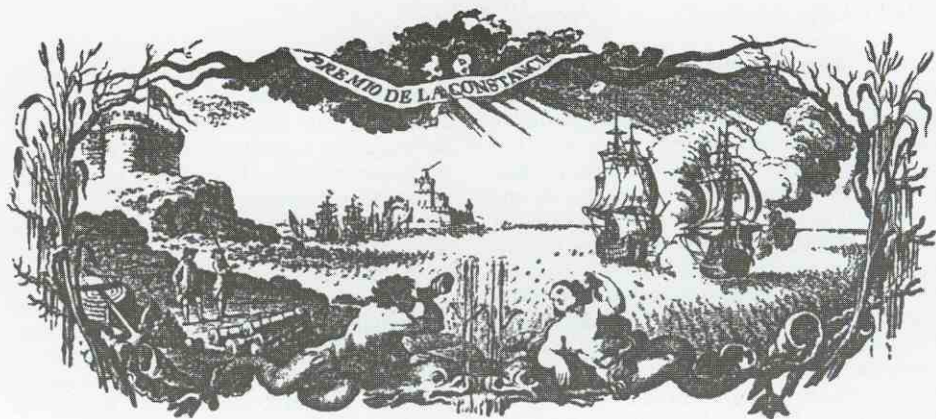
El Club Amigos de la Mar se constituyó

el 18 de junio de 2001, fecha en la que su fundador y actual presidente —periodista y profesor de Teoría de la Opinión Pública, que en 1960, a los 18, años sirvió a España en la Armada como timonel-señalero en la fragata *Legazpi*— convirtió en realidad una antigua ilusión: crear un corporativo en el que tengan cabida cuantos sientan amor por la mar.

El Club Amigos de la Mar es apolítico y sin ánimo de lucro. Su domicilio social está ubicado en la calle Lagasca, 26-10 D, 28001 Madrid (teléfono de contacto 676 96 27 16), y el acta fundacional establece que «acogerá a cuantas personas se sientan unidas por la atracción, el cariño, naturaleza, encanto, riqueza, amor, ilusión, agradecimiento, ocio, etcétera, que sobre ellas ejerza la mar...».

F. A.





GACETILLA

Setenta y cinco aniversario de la creación del Canal de Experiencias de El Pardo

En la localidad madrileña de El Pardo se celebraron el pasado 3 de junio los actos centrales programados para conmemorar el 75 aniversario de la creación del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR), organismo autónomo dependiente del Ministerio de Defensa —aunque durante sus primeros cincuenta años fue un centro de la Armada—, siendo su actual director el contralmirante ingeniero Jaime Rodríguez Pampillón.

En el salón de actos del centro, se celebró una sesión académica bajo el título «La Hidrodinámica y la Construcción Naval. Ayer, hoy y mañana», cuya apertura corrió a cargo del director general de Armamento y Material, y en la que intervinieron con sus ponencias el propio director del CEHIPAR, dos de sus más inmediatos colaboradores —Adolfo Marón Lourerio y Jesús Valle Cabezas—, José R. López Díaz-Delgado, de Izar, y Ramón Núñez, director de la E. T. S. de Ingenieros Navales de Madrid.

Acto seguido, se procedió a la inauguración de un monumento conmemorativo,



El SEDEF y el AJEMA inaugurando el monumento conmemorativo. (Foto: M. M. J.).

consistente en un ancla donada por la Armada con una placa alusiva a la efemérides, que fue presidida por el secretario de Estado de Defensa, Fernández Díez Moreno. El almirante director del CEHIPAR pronunció unas palabras de agradecimiento, seguidas de una alocución del jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, y de otra a cargo del SEDEF, que clausuró los actos. Además de las personalidades reseñadas, asistieron a los actos el jefe del Apoyo Logístico de la Armada almirante Juan González-Irún, el vicealmirante ingeniero José Salas, los contralmirantes ingenieros José Castro, José M. Salvadores, José M. Sevilla, y el también contralmirante ingeniero en la reserva Pascual O'Dogherty, durante muchos años director del CEHIPAR y principal artífice de su modernización.

En el vestíbulo del edificio principal, ha permanecido abierta, del 27 de mayo al 6 de junio, una exposición histórica sobre el CEHIPAR, creado en 1928 por S. M. el rey Alfonso XIII con la misión esencial de estudiar, experimentar e investigar los aspectos

hidrodinámicos de la construcción naval, tanto militar como mercante, pesquera o deportiva. Sus actividades comprenden la investigación hidrodinámica y la experimentación con modelos de carenas y propulsores, así como su proyecto, con el fin de conseguir un óptimo comportamiento hidrodinámico del buque en su conjunto.

El CEHIPAR cuenta con un personal altamente cualificado y experimentado y con modernas instalaciones (Canal de Aguas Tranquilas, Laboratorio de Hidrodinámica del Buque, Túnel de Cavitación, etc.) que le permiten adaptarse fácilmente a las nuevas estrategias de la demanda tecnológica.

Los trabajos realizados por el CEHIPAR contribuyen decisivamente a optimizar las condiciones de operatividad de los buques, bien sea a través de las disminuciones de consumo energético por una menor resistencia al avance y mejor rendimiento del propulsor, o bien por mejoras en sus condiciones de maniobrabilidad y de comportamiento en la mar.

J. J.



Visita a España del jefe del Estado Mayor General de la Marina griega

El vicealmirante Antonios Antoniadis, jefe del Estado Mayor General de la Marina griega, giró una visita a nuestro país, del 4 al 7 del pasado mes de mayo. A primeras horas de la tarde del día 4, llegó por vía aérea al aeropuerto de Madrid-Barajas. Al día siguiente se trasladó al Cuartel General de la Armada, donde fue recibido por el AJEMA, almirante general Francisco Torrente. Después de que ambos almirantes mantuvieran una entrevista, asistió a una exposición en la sala de juntas del EMA sobre la Armada, fragatas tipo *F-100* y tipo *F-310*. Posteriormente, visitó el Museo Naval, donde almorzó. El día 6 se trasladó al Estado Mayor de la Defensa, donde mantuvo una entrevista con el JEMAD, almirante general Antonio Moreno. Al día siguiente, por vía aérea comercial, regresó a Atenas.

El vicealmirante Antoniadis (Atenas, 1946) ocupa el cargo de jefe de Estado Mayor General de la Marina griega desde el 2 de marzo de 2002.

F. A.



La Armada restaura un barco histórico

Desde finales del pasado mes de abril, el personal del Ramo de Casco del arsenal de Cartagena trabaja en la recuperación de un barco histórico. Se trata del yate *Giraldilla*, que perteneció a Don Juan de Borbón, y que ha sido adquirido recientemente por la Asociación Hispania de Barcos de Época.

Este yate, de dos mástiles, mayor y mesana, tiene una eslora de 15,84 metros, una manga de 3,59 y un puntal de 3,6 desplazando 21 toneladas, habiendo sido adquirido por Don Juan a principios de la década de los 60, ya que, como es sabido, el padre de S. M. el Rey era persona que tenía una gran afición a la mar, gustando de surcarla, sobre todo a vela.

Tras disfrutarlo unos años, sobre todo en aguas portuguesas en la época en que su propietario vivía en Estoril, Don Juan se desprendió de él cuando compró el *Giraldilla*, que ofrecía más y mejores prestaciones. Posteriormente, este *Giraldilla* ha tenido otros dueños, y tras su localización en el puerto deportivo luso de Cascais por la citada asociación, de la que precisamente el padre

del Rey era presidente de honor, como una manera de rendir homenaje a su memoria, han logrado hacerse con él.

Tras efectuar la derrota Cascais-Cartagena de forma no muy marinera (a bordo de un camión *trailer*), el *Giraldilla* ha quedado finalmente varado en el arsenal de Cartagena para someterse a las oportunas y necesarias obras de acondicionamiento. Cuando finalice su restauración, en la que ya se trabaja a buen ritmo, y se garantice que puede volver a surcar los mares con plenas garantías de seguridad, está previsto que participe en eventos tales como la regata anual de barcos de época, que organiza precisamente la ahora propietaria Asociación Hispania, evento marinero que lleva además el nombre de «Almirante Juan de Borbón» y que reúne todos los años a un importante número de buques con muchos años y muchas millas en sus cuadernas y, lo que es más importante, en ocasiones mucha historia, como es el caso del *Giraldilla*.

D. Q. C.



Yate *Giraldilla*, que perteneció a Don Juan de Borbón. (Foto: D. Quevedo Carmona).

Imposición de condecoraciones en Capitanía General de Cartagena

El almirante de Acción Marítima, Luis Roca Ramírez, acompañado por el delegado del Gobierno en Murcia, José Joaquín Peñarubia Agius, y otras autoridades civiles y militares presidieron el acto de imposición de condecoraciones en el Salón del Trono de Capitanía General.

El almirante Roca Ramírez entregó varias cruces del Mérito Naval con distintivo blanco a personal militar y civil de la Armada, destacando, asimismo, la concedida al jefe superior de Policía de Murcia Juan Antonio González García y al empresario José María García-Carreño Martínez.

El personal militar y civil de la Armada condecorado fue el siguiente:

Capitán de navío Ramón Jáudenes Argüelles, jefe del Centro de Buceo; brigada Joaquín Cánovas Campos, CAI; sargento primero Miguel Aladino Pazo Pereira, Sección de Personal; Álvaro Gimeno Bacho, Sección de Operaciones; administrativo Salvador Gutiérrez López, Archivo General; motorista Francisco Ballesta López,



CECOM; limpiadora Carmen García Moreno, Club Naval oficiales.

(Texto y fotos: ORP, ALMART).



Visita al Santuario de Torreciudad de tres delegaciones provinciales de veteranos de las FAS

Unas 130 personas pertenecientes a las Hermandades de Veteranos de las FAS de las provincias de Huesca, Lérida y Zaragoza visitaron el pasado 14 de mayo el Santuario de Torreciudad.

Un breve recordatorio del motivo: el polo de atracción además del santuario en sí, fue su padre rector: Javier de Mora-Figueroa. Aquí se puede aplicar el dicho de que fue cocinero antes que fraile, pero en la versión de que fue militar antes que religioso. Así que Javier de Mora-Figueroa ingresó en la Escuela Naval Militar y empezó a desarrollar su vocación de servir a la Patria en la Armada, pero, siendo ya teniente de navío, sintió la vocación —sin duda superior— de servir a Dios, por lo que cambió el uniforme por la sotana, aunque sin olvidar a la Patria, a la que también se puede servir desde el altar y el púlpito, alcanzando al cabo del tiempo la responsabilidad de la Rectoría de Torreciudad.

El padre Javier nos recibió con gran cordialidad y nos condujo en un recorrido por el santuario, para después officiar la Santa Misa; en la homilía habló principalmente de la amistad y —cómo no— del compañeris-



mo; cuando llegó el momento del ofertorio, los tres presidentes provinciales avanzamos hasta el altar entregándole una ofrenda floral.

Después nos trasladamos todos a un restaurante próximo para compartir una comida de confraternización.

E. L.-S. V.



La OTAN celebró el NAC/MC SEA DAY en Alicante

Para presenciar la demostración naval NAC/MC SEA DAY, que cada año celebra la OTAN, las más altas autoridades civiles y militares de la Alianza, junto con el ministro de Defensa español, embarcaron el pasado 5 de junio en el puerto de Alicante a bordo de los buques de la Fuerza Naval Permanente de la OTAN del Mediterráneo (STANAVFORMED) dependiente del Comandante Supremo Aliado de Europa (SACEUR), general del Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos James L. Jones.

A tal efecto el lunes anterior, 2 de junio, entró en el puerto de Alicante la STANAVFORMED, compuesta por la fragata norteamericana *Porter*, la griega *Bouboulina*, la holandesa *Jacob van Hemmskerk* (buque insignia), la británica *Northumberland* y la turca *Gemlik*, así como los buques de la Armada que participaron en las maniobras: fragata *Navarra*, buque de apoyo al combate



Salida de Alicante de STANAVFORMED para el SEA DAY. (Foto: B. N.).



Las autoridades asistentes al acto en el puerto de Alicante antes de embarcar. (Foto: ORP, Armada).



El secretario general de la OTAN saluda al almirante Miguel A. Fernández, en presencia del SACEUR y del AJEMA. (Foto: ORP, Armada).

Patiño y los patrulleros *Toralla* y *Ordóñez*, además del submarino alemán *U-18*.

El secretario general de la OTAN, Lord Robertson, el Consejo del Atlántico Norte (NAC) y el Comité Militar de la OTAN (MC), que habían sido invitados por el SACEUR al SEA DAY, volaron a Alicante desde Madrid el día 4 al finalizar el Consejo del Atlántico Norte de Ministros de Asuntos Exteriores que se había reunido en Madrid.

El invitado de honor de este año fue el ministro de Defensa español, Federico Trillo-Figueroa, que estuvo acompañado por el jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante general Antonio Moreno, y por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente.

El objeto del SEA DAY, con los buques en la mar, era presentar a las autoridades aliadas el alto nivel de interoperatividad entre las fuerzas navales de la OTAN y su capacidad de reacción inmediata, que se está demostrando diariamente en el desarrollo de la operación ACTIVE ENDEAVOUR, contribución

marítima de la Alianza a la lucha contra el terrorismo internacional en el Mediterráneo oriental y en el Estrecho de Gibraltar.

Las autoridades, una vez en la mar en los buques asignados, asistieron a una exposición en las respectivas cámaras de oficiales sobre la SNFM y las capacidades de los buques, para a continuación presenciar desde el puente la demostración naval que se inició con la formación «F», a la que siguió maniobra de petróleo en la mar, con ataques simulados de los patrulleros y *fast rope*. Seguidamente presenciaron una demostración de guerra antisubmarina, antiaérea y fuego con armas de pequeño calibre.

En ella participaron aviones de despegue vertical *Harrier* de la Armada y un avión de patrulla marítima *P-3 Orion* del Ejército del Aire. Después de almorzar a bordo, los buques regresaron a Alicante y desde el aeropuerto de dicha ciudad las autoridades regresaron a Bruselas por vía aérea.

F. A.

S. A. R. Ana de Francia visitó el Centro de discapacitados de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil

S. A. R. la princesa Ana de Francia, esposa de S. A. R. don Carlos de Borbón-Dos Sicilias, presidente del Patronato del Museo Naval, visitó el pasado día 12 de junio el Centro de Empleo para Discapacitados de la Fundación Asistencial para las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil, ubicado en el Cuartel de San Nicolás (San Nicolás, 11, Madrid).

La princesa, acompañada por la presidenta de la fundación, Concepción Martín, miembros de la junta directiva y un buen número de miembros del patronato, recorrió los talleres de impresión de camisetas, encuadernación y ensobrado de revistas, interesándose por la labor que desarrollan y por sus proyectos de futuro.

Como ya hemos informado en anteriores números de la REVISTA, el fin de la fundación es la capacitación profesional y promoción laboral, así como todo tipo de ayuda similar o filantrópica a las viudas, separadas y huérfanos de los miembros de las FAS y de la Guardia Civil, con preferencia a los discapacitados.

A. G. (Texto y fotos).



XLI Campeonato Mundial de Pentatlón Naval

Las instalaciones de la Escuela Naval de Marín han acogido desde el día 20 hasta el día 28 de mayo la celebración del XLI Campeonato Mundial Militar de Pentatlón, en el que han participado más de 200 atletas pertenecientes a equipos de 15 naciones (Alemania, Argentina, Dinamarca, Estados Unidos, España, Finlandia, Holanda, Italia, Noruega, Pakistán, Polonia, Rusia, Sudáfrica, Suecia y Turquía). Además, los equipos de Portugal y Arabia Saudí asistieron al campeonato en calidad de observadores.

El acto inaugural fue presidido por el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, acompañado por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente. Igualmente asistieron numerosas autoridades civiles y militares, y se contó con la presencia de más de seiscientos niños y jóvenes de los colegios e institutos de la provincia de Pontevedra. Dicho acto comenzó con el desfile de los participantes, seguido de la exhibición de la Patrulla Acrobática «Águila» del Ejército del Aire, la actuación de la Banda de Gaitas «de Mos» de

la Diputación de Pontevedra y finalizó con la exhibición de la Patrulla Acrobática Paracaidistas del Ejército de Tierra.

El pentatlón naval es un deporte muy joven en España, donde se instauró en 1999, lo cual no ha impedido que haya tenido una excelente acogida.

El pentatlón consta de cinco disciplinas: carrera de obstáculos, natación de salvamento, carrera náutica, natación con obstáculos y carrera campo a través anfibia, en las que se combinan cualidades como fuerza, velocidad, habilidad, agilidad, puntería e inteligencia. Los tiempos empleados en cada una de las pruebas se traducen en puntos de cuya suma sale un vencedor.

Las pruebas deportivas se desarrollaron del 23 al 26 de mayo, destacando la supremacía de los equipos nórdicos, donde tuvo origen esta modalidad deportiva.

En las clasificaciones por equipos se comprueba ese dominio, ocupando el primer lugar Alemania, seguida por Finlandia, Noruega y Suecia. Mención especial merece la participación española, que consiguió un





más que interesante sexto puesto, ya que era la primera vez que tomaba parte en una competición de estas características.

En la clasificación femenina, el dominio nórdico fue también considerable, aunque no tan aplastante; el triunfo fue para el equipo sueco, cuyas chicas se colgaron la medalla de oro. En el segundo escalón del podio se situó Estados Unidos, y en tercer lugar, el equipo noruego.

El mejor español fue, sin lugar a dudas, el soldado de Infantería de Marina Salvador Gil Martínez, consiguiendo un cuarto puesto en pista de obstáculos, un merecidísimo segundo puesto en carrera náutica y un tercer puesto en la modalidad de *cross* anfibio.

El día 26 tuvo lugar la ceremonia de clausura y entrega de trofeos, presidida por el contralmirante director de Enseñanza Naval, Emilio Nieto Manso.



(Texto y fotos: ORP, E. N. M.).

El almirante general Francisco Torrente, AJEMA, galardonado con *The Legion of Merit* de los EE. UU.

The President of the United States of America, authorized by Act of Congress, July 20, 1942, has awarded the Legion of Merit (Degree of Commander) to

NAVY ADMIRAL FRANCISCO TORRENTE SÁNCHEZ SPANISH NAVY

For exceptionally meritorious conduct in the performance of outstanding service as Chief of Staff of the Spanish Navy from December 2000 through June 2003. During a period of increasingly complex security challenges, Admiral Torrente's clear vision and exemplary leadership significantly enhanced cooperation and trust between the United States and Spanish Navies. His unwavering support of a strong bilateral maritime relationship was key to his nation's active participation as a coalition partner during Operation

IRAQI FREEDOM and the Global War on Terrorism, and evidence of his dedication to shared values vital to world peace. With remarkable foresight and speed, he provided highly capable naval escorts to protect coalition vessels transiting the Strait of Gibraltar, there by forcefully deterring terrorism and piracy. Admiral Torrente's resolute effort to transform his force to a volunteer, professional service and his pursuit of an ambitious modernization program contributed significantly to improved regional peace and stability. With extraordinary vision and initiative he demonstrated strong support for coalition partnerships, the Atlantic Alliance and the United States Navy. Admiral Torrente's decisive leadership, superior judgment, and inspiring devotion to duty reflected great credit upon himself, the Spanish Navy, and the Kingdom of Spain.



THE UNITED STATES OF AMERICA

TO ALL WHO SHALL SEE THESE PRESENTS, GREETING:

THIS IS TO CERTIFY THAT
THE PRESIDENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AUTHORIZED BY ACT OF CONGRESS JULY 20, 1942
HAS AWARDED

THE LEGION OF MERIT

(DEGREE OF COMMANDER)

TO

ADMIRAL FRANCISCO TORRENTE SANCHEZ, CHIEF OF STAFF OF THE SPANISH NAVY

FOR
EXCEPTIONALLY MERITORIOUS CONDUCT
IN THE PERFORMANCE OF OUTSTANDING SERVICES

FROM DECEMBER 2000 TO JUNE 2003

GIVEN UNDER MY HAND IN THE CITY OF WASHINGTON

THIS 12th DAY OF JUNE 2003

Hansford T. Johnson

SECRETARY OF THE NAVY, ACTING



R. M. Gates

SECRETARY OF DEFENSE

Premios REVISTA GENERAL DE MARINA 2002



Vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado, premio **Álvaro de Bazán**, por su artículo *La importancia del Índico en el siglo XXI*.



Capitán de corbeta (RNA) Luis Jar Torre, premio **Roger de Lauria**, por su artículo *La noche más negra del capitán Lord*.



Capitán de corbeta José M.º Godín Porto, premio **Francisco Moreno**, por su artículo *El enemigo global*.



Teniente de navío Tomás Dolarea Fernández, premio **Antonio Oquendo**, por su artículo *Chapuzas.com*



Sargento primero de Infantería de Marina Francisco Baena García, premio **a la mejor fotografía**, en la RGM del año 2000.

Premio Photo Contest del *Proceedings*



Capitán de corbeta Luis Díaz-Bedia Astor, galardonado con *First Honorable Mention*, por su fotografía *A Harrier approaches the sky jump for take-off from the Príncipe de Asturias*.



Subteniente electrónico Diego Quevedo Carmona, galardonado con el *Second Honorable Mention*, por su fotografía *The Spanish Turia is scuttled to serve as an artificial reef*.



Coronel de Infantería de Marina (R) Gonzalo Parente Rodríguez, que ha obtenido el doctorado en Ciencias Políticas y Sociología por la Universidad Complutense de Madrid, con la calificación de sobresaliente *cum laude*, con la tesis *Evolución crítica del espectro del conflicto durante la segunda mitad del siglo XX y sus consecuencias para el nuevo orden mundial*.



El capitán de fragata José M.º Prats Marí, que ha sido galardonado con el tercer premio de la revista *Ejército*, por su artículo *Centros de gravedad, anillos de Warden y otros misterios de planeamiento de las operaciones militares*, publicado en el cuaderno de marzo de 2002 de la citada revista. (Foto: Departamento Comunicación Ejército de Tierra).



Capitán de corbeta Juan Bautista Pérez Puig, que ha obtenido el número uno de la Armada en el cuarto curso de Estado Mayor de las FAS.



Soldado de Infantería de Marina Salvador Gil Martínez, español mejor clasificado en el XLI Campeonato Mundial de Pentatlón Naval.



Su Majestad el Rey Don Juan Carlos entrega al regatista Pedro Campos la Medalla de Oro de la Real Orden al Mérito Deportiva en el acto celebrado en el Palacio Real de El Pardo en Madrid. (Foto: T. MoviStar).



Asociación de Voluntarios Culturales del Museo Naval que ha sido galardonada con el Diploma de Honor de los Premios «Virgen del Carmen» para el 2003 por su destacada contribución al fomento de los intereses marítimos españoles.



LIBROS

RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, Gonzalo, y GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: **Submarinos republicanos en la Guerra Civil española**.—Librería Gabriel Molina. M. Abella asociados. Madrid 2003 (198 págs., ilustraciones).

En 1982, los entonces capitán de navío Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo y de fragata José Ignacio González-Aller Hierro publicaron la primera edición de *Submarinos republicanos en la Guerra Civil española* como fruto de una colaboración bien entendida y asumida, abordando toda la problemática creada en torno a los submarinos republicanos con plena autoridad y rigor histórico, exponente de sus pacientes y bien orientadas investigaciones, consiguiendo un libro veraz y documentado en esa particular faceta de la guerra en el mar.

Veinte años más tarde, se publica nuevamente en una segunda edición, revisada y aumentada con respecto a la primera, con la utilización de



nuevas fuentes directas, nuevos testimonios y, sobre todo, con revisión documentada y actualizada de cuanto había quedado expuesto en la edición original. Desgraciadamente, el almirante Rodríguez Martín-Granizo, fallecido en 1992, no ha podido ver culminada la obra, pero el contralmirante González-Aller ha impulsado todos los resortes de su buen hacer y logrado este testimonio esencial para comprender muchos de los interrogantes planteados a lo largo de nuestra última guerra entre españoles.

En la Guerra Civil española la totalidad de los submarinos de las clases *B* y *C* quedaron en poder de la República tras la detención o destitución de buena parte de sus comandantes y oficiales por sus dotaciones. Sin embargo, de esa potente fuerza naval no se obtuvieron resultados positivos ni brillantes para el gobierno del Frente Popular. ¿Incompetencia?, ¿desidia?, ¿actitudes pasivas de entorpecimiento o sabotaje? Muchas fueron durante tiempo las respuestas que pudieron darse a tanto interrogante. Hoy ya no guardan secretos, ya que se desvelan en el amplio capitulado del presente libro.

Tiene además el libro la virtud de su amenidad y de un claro lenguaje literario que le permite su seguimiento tanto cronológico como operativo de las vicisitudes y contratiempos (porque éxitos no tuvieron apenas) de esta tan importante como desaprovechada herramienta naval.

Ya su introducción, «el factor humano, antecedentes sobre la ideología de las dotaciones, y el factor material», anticipa la importancia del libro en esta nueva revisión, que mantiene todo su interés en los capítulos que siguen; «La incidencia del alzamiento nacional en ambas flotillas (Mahón y Cartagena)», «La camapa submarina y sus primeras pérdidas»; «La actuación de los submarinos *C* en el Mediterráneo»; «La campaña del Cantábrico y las últimas acciones —tras las deserciones o internamientos— de los pocos que fueron quedando». Todo ello tratado con solvencia y objetividad sin caer en fáciles efectismos y con la claridad suficiente para que sea el propio lector quien saque las conclusiones de algunas actitudes que en algunos casos fueron poco menos que rocambolescas.

Extraordinario valor adquieren los nuevos apéndices con los partes oficiales rusos que nunca gozaron de la confianza de las dotaciones, así como cartas del ministro de Defensa Indalecio Prieto al contralmirante Valentín Fuentes, inéditas hasta ahora, que convierten en todo al libro en un documento de excepcional valía.

J. C. P.



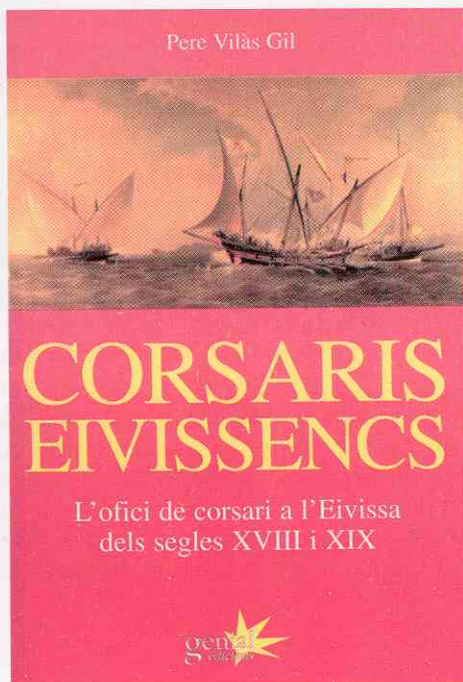
VILÁS GIL, Pere: **Corsaris eivissencs**.—(ISBN 84-932553-3-5). Genial Edicions Cultural. Ibiza 2003. 182 páginas; ilustraciones; 16,5 euros.

Escasa y poco recomendable es la bibliografía sobre el corsarismo español, actividad poco conocida y valorada a pesar de la gran influencia que tuvo en nuestro pasado histórico, en especial en las costas peninsulares e insulares del Mediterráneo, a lo largo de más de tres siglos y que condicionaron la ubicación de sus núcleos urbanos, así como la vida económica, social y cultural, y forjaron una personalidad muy peculiar de sus habitantes.

Dicho esto, debemos declarar que nos ha llenado de gozo la lectura del trabajo de Pere Vilás titulado *Corsaris eivissencs* (Corsarios ibicencos), que trata de los más aguerridos del Mediterráneo, según la autorizada opinión del que fue director de nuestra REVISTA, el almirante y biacadémico (de la Real Española y de la Real de la Historia) don julio Guillén, dándose la circunstancia de que la capital de la mayor de la pitiusas es, junto con la localidad francesa de Saint Malo, los únicos lugares del mundo que han erigido sendos monumentos para honrar a sus corsarios.

Corsaris eivissencs se trata de un trabajo serio a la vez que ameno, que el autor, manejando documentación de primera mano, ha estructurado en dos partes. En contra de lo habitual, empezamos por la segunda parte —que contiene los datos obtenidos en la paciente investigación del autor en los archivos generales de Simancas, General de Marina Álvaro de Bazán en Viso del Marqués y de la Zona Marítima del Mediterráneo en Cartagena—, en la que se detallan, con la referencia documental correspondiente, las circunstancias de medio centenar de corsarios ibicencos y las acciones y campañas que al mando de jabeques de la matrícula de Ibiza armados en corso llevaron a cabo, aunque alguno de los referidos también llegó a mandar buques de la Real Armada, como es el caso del más famoso de los corsarios ibicencos, el heroico Antonio Riquer Arabí, oficial graduado de la Armada, que consiguió en su larga vida en la mar más de cien presas enemigas.

De los conocimientos del autor sobre el fenómeno del corsarismo —ha



publicado varias obras y escrito numerosos artículos—, junto con el análisis de los datos de la segunda parte a la que nos hemos referido, Pere Vilás ha elaborado un magnífico y profundo ensayo sobre el oficio del corsario en la Ibiza de los siglos XVIII y XIX, que constituye precisamente la primera parte del libro. El ensayo se ocupa de lo siguiente: «¿Qué es el corso?», «La legislación del corso», «El entorno social», «Los buques y las armas», «Los cargos a bordo», «Metodología del corso», «Las presas», «El ámbito de actuación y Consideraciones finales». Sobre el ámbito de actuación de los corsarios ibicencos hay que señalar que no se limitaron a operar en las aguas próximas a las pitiusas, sino que el mayor número de acciones las llevaron a cabo en aguas del Estrecho y mar de Alborán, aunque también operaron en las costas del levante español, norte de África, costa de poniente de la península italiana, e incluso, como excepción, en la costa gallega de Vigo.

La obra se completa con un epílogo a la memoria de Antonio Riquer Arabí, un anexo que contiene legislación sobre el corso, notas y bibliografía.

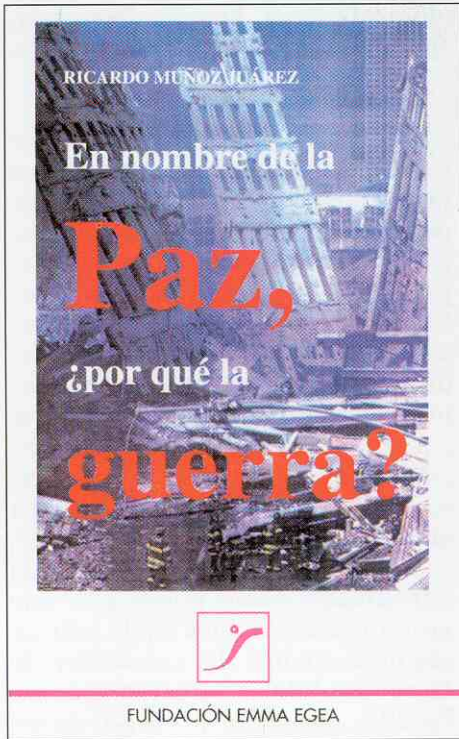
Estamos ante un libro riguroso y ameno, escrito en catalán, pero tenemos la esperanza de que en fechas próximas se publique en castellano para poder ser leídos por los lectores que no tienen la suerte de dominar la lengua de Verdaguer. Pero en todo caso, nos atrevemos a recomendarlo a todos los amantes de las cosas de la mar y su historia, conozcan o no el catalán, pues, además de contener las transcripciones de mucha documentación escrita en castellano, el cuidado estilo del autor facilita su comprensión.

F. A.



MUÑOZ JUÁREZ, Ricardo: **En nombre de la Paz, ¿por qué la guerra?**.— ISBN (84-932329-2-0). Editado por Fundación Emma Egea. Aula de Cultura e Historia Militar «Comandante Villamartín». Cartagena 2002. 160 páginas.

El autor, teniente vicario de primera del Cuerpo Eclesiástico de la Armada en situación de retiro por edad, licenciado en Sagrada Teología y veterano colaborador de nuestra REVISTA, ha dedicado una buena parte de su vida al estudio sobre la teología de la guerra. Materia ésta que no ha merecido una atención especial por parte de los teólogos, y es por ello que, pese a la inagotable bibliografía existente sobre la guerra —ha sido estudiada desde todos los aspectos: históricos, políticos, militares, jurídicos, económicos, sociales, literarios, cinematográficos, etc.—, no existe, en castellano ni en otros idiomas, un trabajo global y adecuado al mundo de hoy que profundice en los criterios teológico-morales con que el magisterio de la Iglesia contempla el tema.



Desde hace más de treinta años ha sido afán de Ricardo Muñoz llenar ese vacío. Así en 1973 publicó en nuestra REVISTA un estupendo trabajo con el título *¿Ha cambiado la doctrina de la Iglesia sobre la guerra?*, que mereció el premio Antonio de Oquendo de aquel año. Posteriormente y en esta misma línea, nuestras páginas se vieron honradas con la publicación de otros trabajos: «La legitimidad moral de la disuasión nuclear», en el cuaderno de marzo de 1985, y «Entre la paz y la guerra», en noviembre del mismo año.

Con tales antecedentes y por su dominio del tema, es claro que el autor ha llenado con creces el vacío existente con este magnífico ensayo que aquí presentamos, escrito con maestría y buen estilo y apoyado en la copiosa documentación que se cita en la bibliografía con que se cierra la obra. Su punto de partida es la

importancia del pecado en el estudio teológico de la guerra y que, según los documentos del Concilio Vaticano II, «la guerra permanecerá sobre la Tierra en la medida en que los hombres sigan siendo pecadores, y continuará ensangrentando a la humanidad hasta el retorno del Cristo».

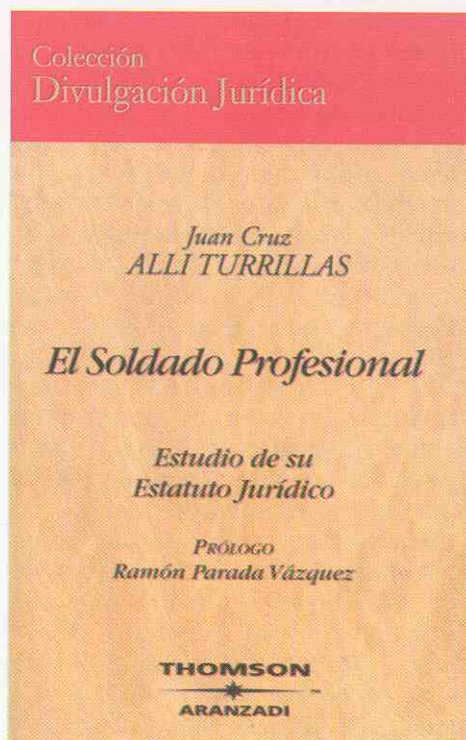
El libro —que recomendamos a nuestros lectores, en especial a los militares ante eventuales problemas de conciencia— está estructurado en cuatro capítulos: I. *¿Por qué una teoría de la guerra?*; II. Fundamento teológico de las guerras; III. La guerra durante la teología moral, y IV. Reflexión pastoral, siendo precisamente en este último capítulo donde se tratan temas tan actuales como el belicismo, el pacifismo, teología de la paz y realización de la paz.

Por último, reseñar la oportunidad de su publicación —por los últimos conflictos bélicos que acaba de vivir el mundo—, ya que no se trata de una concesión al actualismo del autor, sino que es la culminación de muchos años de trabajo e investigación que han fructificado con este magnífico ensayo.

S. N.



ALLI TURRILLAS, Juan Cruz: **El soldado profesional. Estudio de su estatuto jurídico.**—(ISBN:84-9767-077-9). Colección Divulgación Jurídica. Editorial Aranzadi. Navarra, 2003. 259 páginas.



Se trata de un libro que ofrece más de lo que anuncia su título, con la circunstancia de que, al formar parte de una colección de divulgación jurídica y estar editado por la prestigiosa firma Aranzadi, no invita a la lectura a no ser que se sea jurisculto, que no es el caso del autor de estas líneas, pero que no tiene más remedio que proclamar su error por su reticencia a iniciar su lectura, pues es de los que casi y sin querer se leen de un tirón, que es lo mejor que se puede decir de un libro.

Está escrito por un especialista consumado como pocos con una visión multidisciplinar de la milicia, según la opinión del catedrático de Derecho Administrativo Ramón Parada, autor del prólogo, quien añade que «le debemos la obra más completa sobre el militar profesional (*La profesión militar*, INAP. Madrid, 2000). Es de justicia coincidir con el prestigioso prologista después de

haber leído el libro que aquí presentamos: una brillante monografía, resultado de una profunda investigación, que la convierte en una obra indispensable de consulta para todos aquellos que quieran profundizar en el conocimiento de la verdadera naturaleza de los ejércitos modernos. A lo largo de sus páginas, el autor trata la evolución de los asuntos militares en el marco internacional y nacional, la comparación de los modelos de los ejércitos profesionales occidentales, el modelo de reclutamiento español, la profesionalización de las Fuerzas Armadas, el estatus jurídico del soldado profesional, la relación jurídica de éste y las consecuencias jurídicas de la realidad sociológica (y viceversa). Todo ello con rigor y seriedad y con un elegante estilo literario.

S. N.

DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: **La Palma, escala en la ruta de América.**— Tauro Producciones. 2001, 230 páginas; ilustraciones; 24 euros.

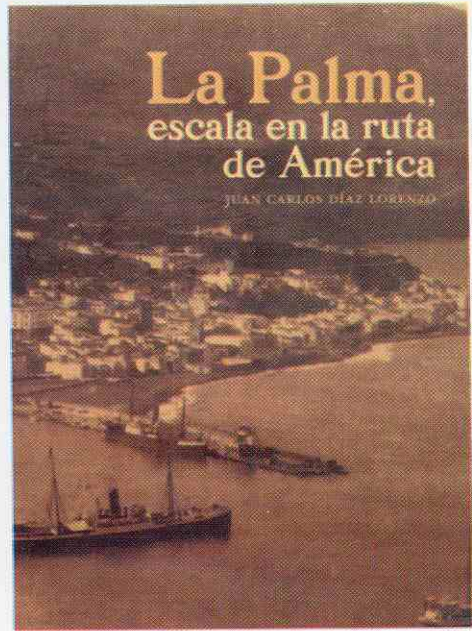
El fenómeno migratorio que vio nuestro país durante la primera mitad del siglo pasado hacia tierras americanas marcó un modo de vida para generaciones enteras en determinadas regiones de España.

Los puertos canarios fueron escala obligada durante décadas, con los grandes y fantásticos *liniers* procedente de Europa rumbo al Atlántico sur. Sus aguas despidieron a miles de emigrantes que embarcaban a bordo de los flamantes trasatlánticos con destino al continente hermano, cargados de ilusiones a partes iguales, tanto para los que tenían la suerte de hacer la travesía en los lujosos camarotes de primera clase como los más sufridos de las bodegas con camarotes improvisados.

Los barcos y la historia de toda una época son tratados aquí. El autor, ya veterano en publicaciones de temas navales de diversa índole, nos adentra en una de esas islas afortunadas. La Palma, y su papel de puerto de recalada obligada en la travesía del Atlántico. Un estudio pormenorizado de los buques que marcaron una época con su historia completa, desde su proyecto hasta el final de su vida operativa, con desigual final para todos, además de la detallada historia de aquellos sucesos más relevantes por entonces en el entorno naval, como el desastre de el *Valbanera*, con un terrible tifón, la del *General Álava*, la odisea de la goleta germana *Pamir*, refugiada en el puerto palmero durante la Primera Gran Guerra, el naufragio del *Príncipe de Asturias* son narrados con rigor y amenidad.

Es pues una pequeña enciclopedia de los buques principales que recalaron en el puerto de La Palma con todo su historial, lo que amén de su indiscutible valor didáctico se convierte en un volumen de obligada referencia documental para los expertos en la materia.

A. O. G.





FUNDADA EN 1877

AGOSTO-SEPTIEMBRE 2003

REVISTA GENERAL DE MARINA



CARTA DEL DIRECTOR	195
EL GENERAL DE GALINSOGA, UN INFANTE DE MARINA	197
Coronel de Inf. de Marina Gonzalo Parente Rodríguez	
EL ALMIRANTE PASCUAL PERY JUNQUERA	205
Capitán de navío José M. Pery Paredes	
CABO DE MAR ESTEBAN FRADERA	215
José Ramón García Martínez	
DON MARCIAL GAMBOA Y SÁNCHEZ-BARCÁIZTE-GUI, ALMIRANTE DE LA ARMADA Y SENADOR	225
Capitán de navío José Gamboa Ballester	
DON LUIS GONZÁLEZ DE UBIETA, ALMIRANTE DE LA FLOTA REPUBLICANA	235
General Auditor José Cervera Pery	
EL CONTRALMIRANTE HONORARIO E INGENIERO NAVAL JOSÉ M.ª GONZÁLEZ-LLANOS	243
General del Cuerpo de Intervención Ramón Blecua Fraga	
EL VICEALMIRANTE PASCUAL DÍEZ DE RIVERA, MARQUÉS DE VALTERRA...	249
Teniente de navío Ignacio López de Ayala y Díez de Rivera	
EL CAPITÁN DE NAVÍO MANUEL CARBALLO GOYOS (1829-1883)	261
Vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado Muela	
LA HEROICA MUERTE DEL ARTILLERO DE 1.ª DE LA ARMADA ENRIQUE PITA FERNÁNDEZ...	273
Capitán de corbeta Juan Escrigas Rodríguez	
CAPITÁN DE NAVÍO MANUEL LÓPEZ IGLESIAS: LUCES Y SOMBRAS DE UN MARINO	283
Alejandro Anca Alamillo	
FERNANDO VILLAAMIL, CIRCUNNAVEGANTE Y PRECURSOR DEL BUQUE ESCUELA ESPAÑOL	293
Profesores de universidad Rafael García Méndez, Abel Cambor Ordíz y teniente de navío Luis Antonio García Martínez	
LEANDRO DE SARALEGUI Y MEDINA, INTENDENTE DE LA ARMADA	303
Coronel de Intendencia Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto	
JEFE DE MÁQUINAS MONTERO VIDAL	315
Capitán de navío Antonio de la Vega Blasco	
LA CREACIÓN DEL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE Y SU PRIMER COMANDANTE GENERAL, EL TENIENTE GENERAL DE LA REAL ARMADA MIGUEL DE SADA Y ANILLÓN, CONDE DE CLAVIJO	325
Coronel de Artillería (R) Juan Antonio Gómez Vizcaino	
FRANCISCO CANIVELL CIRUJANO MAYOR DE LA REAL ARMADA	335
Coronel de Sanidad Manuel Martínez del Cerro	
DON FRANCISCO JAVIER CORNEJO Y VALLEJO	343
Capitán de navío José María Blanco Núñez	
COSME GARCÍA: UN GRAN DESCONOCIDO	351
Agustín Ramón Rodríguez González	
RAFAEL MONLEÓN Y TORRES (1840-1900), PINTOR-RESTAURADOR DEL MUSEO NAVAL	359
Hugo O'Donnell y Duque de Estrada	
SOLDADO DE INFANTERÍA DE MARINA LOIS, CABALLERO LAUREADO	367
Capitán de navío Mareclino González Fernández	

Nuestra portada: Niño guardia marina en una playa de Barcelona. Óleo de Ángel Cortellini, pintado en 1851. Cuartel General de la Armada, Madrid.



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: 076-03-008-7

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@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

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

Coincidiendo con el cuaderno bimestral de agosto-septiembre, un año más nos internamos en los mares de la historia. En esta ocasión, siguiendo la estela de una veintena de personajes que no forman parte, por ahora, de la flotilla integrada por las grandes celebridades de nuestro frondoso pasado naval, aunque con una destacada trayectoria vital y profesional que les hace acreedores del reconocimiento de la Corporación.



En las páginas que siguen encontrará el lector, en un *totum revolutum*, las semblanzas de unos personajes, desde almirantes y generales hasta los más modestos empleos del escalafón, independientes entre sí, que nos muestran, desde distintos ángulos, cierta luz sobre acontecimientos relevantes de nuestra Armada, con sus páginas de gloria y de adversidad.

Para tratar las semblanzas de estos hombres punteros, algunos de ellos completamente desconocidos por la mayoría de nuestros queridos lectores, se dan cita en nuestras páginas —como vienen siendo habitual en nuestros cuadernos de carácter histórico— las firmas de los más acreditados historiadores y tratadistas navales de nuestra nación.

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 deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

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

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

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

EL GENERAL DE GALINSOGA, UN INFANTE DE MARINA

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ



Introducción



UE lo que quiso ser, un infante de Marina que sirvió, se preparó y reunió las circunstancias de tiempo y espacio para llevar al cuerpo a la situación de prestigio y eficacia de que goza hoy, reconocido como el más antiguo del mundo.

Nació en el arsenal de Cartagena un 27 de diciembre de 1910, hijo del capitán de Infantería de Marina José Martínez de Galinsoga y Martínez de Galinsoga. Su abuelo fue alcalde de Cartagena, donde tiene una calle. Paquito, como se le conocía familiarmente, mostró muy pronto una atracción hacia la Infantería de Marina. Ello pudiera ser debido a la impresión que le causó ver desfilar a los infantes de Marina, con la marcialidad que lo hace la Sección de Honores que tradicionalmente salfa en las procesiones de Semana Santa, junto a los «marrajos y los californios». Tuvo que ser algo así para que un niño sintiese la llamada a vestir el uniforme de la franja roja cuando la Infantería de Marina no era ni sombra de lo que es hoy. Estando en el arsenal, lo normal hubiese sido sentirse llamado a embarcar en los buques allí atracados, pero no, Paquito quiso ser infante de Marina, y así, a la vez que estudiaba en el colegio de los Maristas, se alistó como soldado del 3.^{er} Regimiento de Infantería de Marina de guarnición en la Base de Cartagena. Allí sirvió cuatro años hasta su ingreso en la Academia del Cuerpo (1928), donde obtuvo una de las primeras plazas para hacer los estudios de oficial.

Así dejó de ser Paquito al convertirse en un joven oficial soltero que ocupó diversos destinos en Ferrol, Cádiz y Cartagena, hasta que, como corresponde a un aguerrido infante de Marina, pasó a Toledo para hacer el curso de Gimnasia. Dos años más de soltería sin compromiso hasta que conoció a una joven madrileña (Angelita de Vega), con la que se casaría en Barcelona, tras cuatro años de noviazgo obligado por el paréntesis de la Guerra Civil. Sin embargo, su espíritu de compromiso humano, familiar y profesional le hicieron desde aquí llevar una vida de entrega y servicio a los demás.



Don Francisco Martínez de Galinsoga y Ros tenía una personalidad prometedora por su capacidad de entusiasmo, lealtad y afán de superación que en un joven oficial le habrían de llevar muy lejos.

El matrimonio fructificó en diez hijos, que hoy sienten veneración por su padre, de cuya personalidad están muy orgullosos, a pesar de las enormes dificultades económicas que la familia tuvo que superar —como otras muchas— para sacar adelante una prole tan numerosa, lo que en el ámbito de la Armada era bastante normal.

En la personalidad de De Galinsoga destacan dos facetas fáciles de reconocer: el afán de superación, que se manifiesta en su relación con el estudio, y su concepto de la lealtad, que demostró asumiendo voluntariamente la defensa de sus compañeros

y amigos, caídos en desgracia al final de la guerra. La síntesis de su personalidad le llevó a estudiar la carrera de Derecho en Sevilla, desde San Fernando, estudios que no pudo terminar, a falta de unas asignaturas. También resulta curioso que ya de general obtuvo el posee de ruso, teniendo el francés y el inglés. Hizo el Curso de Estado Mayor con el Ejército de Tierra y posteriormente el de Guerra Naval. En aquellos tiempos ser bidiplomado de Estado Mayor era bastante difícil. También completó su formación con el Curso Superior de los *Marines* en Quantico y el de Defensa Nacional en el CESEDEN.

La estancia en Estados Unidos le dio la motivación y el estímulo que habría de llevarle a la modernización de la Infantería de Marina, adoptando y asumiendo el estilo de los *marines* en versión española. Conocí al teniente coronel De Galinsoga cuando era jefe de Estudios y subdirector de la Escuela de Aplicación. Entonces ya brillaba el afán de modernización, una sala de demostraciones impresionante —todavía en uso— servía para estudiar y exponer las fases de la operación anfibia, especialmente el movimiento buque-costa. Hay que destacar que también fue profesor de la Escuela Naval en dos ocasiones.

En el ámbito familiar puedo dar dos pinceladas de su talla humana, mostrando todo mi respeto hacia la intimidad de cada circunstancia. Tenía un hijo que sufría la enfermedad de hemofilia. Pues bien, Francisco Martínez de

Galinsoga y Ros fundó la Asociación de Hemofílicos en Madrid, que hoy preside la infanta doña Margarita. Respecto a su esposa, copió una expresiva dedicatoria que le hizo a su mujer en la contraportada de las Reales Ordenanzas, que dice así: *A Angelita, que en nuestros cuarenta años de feliz matrimonio ha sabido, no sólo soportar, sino compartir y alentar mi cariño hacia la Infantería de Marina, en cuyo Cuerpo he tratado siempre de servir a España del mejor modo posible. Con todo mi amor, Paco. Madrid, 1979.* Su nieto, el teniente de Infantería de Marina Ignacio Martínez de Galinsoga, suponemos que ha recogido este amor de su abuelo por el Cuerpo y le hará sonreír de satisfacción desde el más allá. Sus restos mortales reposan en su querida Cartagena que le vio nacer. En la esquela de su fallecimiento, por expreso deseo, debajo de su nombre figura el título de infante de Marina.

Trayectoria militar

Para abordar la tarea de resumir la vida de un personaje como la del general De Galinsoga, dispongo de su hoja de servicios y del resumen del acto de despedida que se le hizo en la Comandancia General, en donde figura una síntesis de su carrera militar. Además tengo mis propias vivencias personales, al haber estado a sus órdenes en dos momentos estelares de su vida, como comandante general y como presidente de la Comisión de Reales Ordenanzas.

La Guerra Civil sorprendió al teniente De Galinsoga recién incorporado al Grupo de Infantería de Marina de la Base Naval de Ferrol. El 21 de julio de 1936 mandó la sección de tropa que recuperó el crucero *Cervera*. Posteriormente embarcó primero en el acorazado *España*, donde naufragó y tuvo que rehacer su hoja de servicios que se perdió con el barco, y después a bordo del crucero *Canarias* vivió las campañas de este buque hasta 1938, en que fue destinado como profesor de la Escuela Naval Militar en San Fernando. Pronto volvería a las operaciones de combate, esta vez por tierra, con el segundo batallón del





Primer Regimiento de Infantería de Marina, mandando la compañía de ametralladoras primero y una compañía de fusiles después. Con el segundo batallón participó en diversos combates en la zona de Córdoba. Finalizada la guerra regresó a la Escuela Naval Militar de San Fernando, como profesor, donde permanecería tres años, hasta que ya de comandante ingresó en la Escuela de Estado Mayor del Ejército. Con estos estudios, transcurridos tres años, en 1946, ya diplomado de Estado Mayor en plaza de superior categoría, es nombrado jefe de estudios de la Escuela de Aplicación del Cuerpo. En este destino ascendió a teniente coronel en 1947, donde permaneció hasta 1955, en que marchó a Estados Unidos para hacer el curso con los *marines* en Quantico. Finalizado éste, regresó al centro de formación y especialización de

los infantes de Marina, pero con nuevas ideas que pronto habrían de germinar en los primeros manuales y prácticas de la guerra anfibia.

La integración de la EAIM como órgano de doctrina en el Grupo Especial (1958) hizo posible que la gran unidad de Infantería de Marina abordase la práctica de los primeros ejercicios anfibios que merecieron el beneplácito y reconocimiento del ministro de Marina (almirante Abárzuza). La aportación y el entusiasmo del teniente coronel De Galinsoga de los conocimientos adquiridos en Quantico fueron inestimables. Así, teoría y práctica pusieron el germen de la moderna Infantería de Marina.

En 1963, fue nombrado alumno del Curso de Guerra Naval, en donde ascendería al empleo de coronel. Finalizados los estudios del Estado Mayor naval asumió el mando del Grupo de Apoyo, unidad fundamental del Grupo Especial de Infantería de Marina. A partir de aquí la hoja de servicios se intensifica en comisiones, conferencias, planeamientos y ejercicios anfibios en los que participó activamente para mejorar el adiestramiento y modernización de la fuerza de desembarco de la Flota, hasta que 1966 fue ascendido a general de brigada para el Mando del Grupo Especial.

Como muestra del intenso adiestramiento anfibia, podemos reseñar el año 1967, en el cual el general Martínez de Galinsoga embarca en febrero como



jefe de la FD compuesta por un BRD del Grupo Especial, una unidad de fusileros navales franceses y una compañía de Paracaidistas del Ejército, con los que realizaría la operación conjunto-combinada ATLANTIDE-67.

En noviembre vuelve a embarcar esta vez en el USS *Chilton* como jefe de la FD, compuesta por fuerzas de las infanterías de Marina española y norteamericana, para realizar la operación CARBOLANDEX-I, con un desembarco en la playa de Carboneras.

En el mando del Grupo Especial permaneció hasta que 1969 surge el Tercio de Armada y meses después es nombrado segundo jefe de la COMGEIM, destino en el cual sólo permanecería dos semanas, al ser ascendido a general de división y nombrado comandante general.

Desde el más alto puesto en la dirección del Cuerpo, el general Martínez de Galinsoga desarrolló un frenético dinamismo, reflejado en la hoja de servicios, con numerosas comisiones para visitar, inspeccionar y participar en las distintas actividades de las unidades y centros de la Infantería de Marina.

En los seis años que ejerció como COMGEIM se consiguieron notables mejoras para la Infantería de Marina. Una de ellas, muy importante, fue la adquisición de las LVTP, vehículos anfibios de dotación propia en el TEAR, imprescindibles para el asalto anfibio.

Durante su mandato se intensificaron los contactos con el USMC, normalizándose los adiestramientos combinados anfibios tipo PHIBLEX que se realizaban semestralmente. El Campo de Adiestramiento del Retén, los nuevos buques de desembarco —uno de los cuales llevó el nombre del soldado de



Audiencia con S. M. el Rey del general Martínez de Galinsoga y familia con motivo de las Bodas de Oro de su matrimonio.

marina *Martín Álvarez*—, los ejercicios de puestos de mando (CPX), la multiplicación de especialidades para oficiales y suboficiales, la coordinación de los fuegos de apoyo aéreos, terrestres y navales, con los TACP y FSCC, y tantas innovaciones que se introdujeron en los procedimientos anfibios, fueron debidas al entusiasmo de muchos infantes de Marina, pero de todos ellos se destacó Martínez de Galinsoga con su capacidad de liderazgo.

Los infantes de Marina de las décadas sesenta y setenta, inmersos en la modernización del Cuerpo y sabiéndose observados desde el exterior y el interior de la Armada y de España, tuvieron buenos líderes que les condujeron para salir del atraso y pobreza en que se encontraban al terminar la guerra. También es verdad que no se puede olvidar que la República puso el Cuerpo a extinguir.

El comandante general Francisco Martínez de Galinsoga y Ros dio un gran impulso a la Infantería de Marina. Fue el personaje providencial para el Cuerpo. Sus conocimientos, su capacidad de ilusión y su saber hacer le granjearon el respeto y aprecio, no sólo de sus subordinados, sino también de los mandos de la Armada y de otros ejércitos. Ello se transluce en numerosas cartas que figuran entre su correspondencia, homenajes y distinciones a él otorgadas por

diversas personalidades, desde almirantes como Nieto Antúnez o Felipe Pita da Veiga hasta los embajadores de Estados Unidos y de Holanda o el Gran Canciller de la Orden de San Raimundo de Peñafort. El embajador norteamericano, al otorgarle la Legión del Mérito en grado de Comendador, dijo textualmente: *Como resultado de su esfuerzo personal, el Cuerpo de Infantería de la Marina española organizó y desarrolló una fuerza anfibia para la Flota, apta para cubrir las necesidades del almirante, la cual continúa desarrollando su capacidad, competencia profesional y eficacia material. Jefe entregado a su labor y experto diplomático, el general De Galinsoga comprendió perfectamente la importancia de proyectar el poder naval sobre la tierra para preservar la paz en el mundo. Por su dinamismo personal y extraordinario don de mando, el general Galinsoga ha conseguido gran prestigio para él y para la Marina española.*

Una persona tan sincera como el general Marqués, en el acto de despedida, dijo: *El general Martínez de Galinsoga ha conducido la nave que es la Infantería de Marina con mano firme y segura, con singladuras en las que se han mezclado la mar llana con las borrascas, y los fondos limpios y seguros con escollos más o menos ocultos.*

No se puede terminar este breve repaso de una vida ejemplar sin hacer mención especial a la lección magistral que cada día nos ha dado nuestro muy querido general; ante la historia de nuestro Cuerpo, el general Martínez de Galinsoga ha expuesto y desarrollado con serenidad y honestidad: su profunda humanidad, su saber escuchar, su sincera humildad, su comportamiento ejemplar como padre y esposo y su flexible adaptación a cuantas situaciones ha tenido que enfrentarse la Infantería de Marina en los últimos años.

El día 9 de enero de 1975 pasó al Grupo B y cesó en el mando de su querida Infantería de Marina. Pero todavía la vida militar le habría de reservar un puesto de responsabilidad máxima, en donde tendría que demostrar sus condiciones de militar y persona humana, de gran valía y estima, esta vez a nivel nacional con un servicio a España.

Presidente de la Comisión de Reales Ordenanzas

Al cambiar de situación, el general De Galinsoga fue nombrado presidente de la Comisión que revisaba las Ordenanzas de la Armada en relevo del almirante Marquez, que desempeñaba el cargo hasta que por orden ministerial del 13 de diciembre de 1978 se le destinó con carácter exclusivo como presidente de la Comisión de Reales Ordenanzas para las FAS, cargo que venía desempeñando desde el 31 de octubre de 1977.

En esta circunstancia y por designación directa del general De Galinsoga, tuve el honor de colaborar en la redacción de las Reales Ordenanzas. A lo largo de los meses de intensos trabajos de la Comisión, pude apreciar la deli-

cadeza y el tacto con que actuaba el presidente, combinando el consejo experimentado con el respeto de las opiniones de los vocales, miembros seleccionados de los tres ejércitos para tan importante misión.

Recurro a las propias opiniones del general De Galinsoga extraídas de un artículo publicado en *El País*, en fecha 28 de enero de 1982, al cumplirse el tercer aniversario de la Ley que puso en vigor las Ordenanzas.

Soy testigo del buen hacer del general De Galinsoga, no sólo durante las sesiones de trabajo de la comisión que presidía, sino en situaciones de gran relevancia, como las presentaciones a Su Majestad el Rey, a la JUJEM o a la Mesa del Congreso. También es necesario recordar situaciones de tensión al presentar las nuevas Reales Ordenanzas a grupos de militares de los tres Ejércitos en las regiones militares y zonas marítimas y aéreas. En todo momento su personalidad y prestigio sirvieron para salvar situaciones comprometidas.

El mencionado artículo escrito por el general termina textualmente: *...Y estén seguros que, conscientes de que su razón de ser es la defensa militar de España, las Fuerzas Armadas se encuentran a las órdenes del Rey, exclusivamente consagradas a la defensa de la patria y dispuestas en todo momento a cumplir la misión de garantizar su soberanía e independencia y defender la integridad territorial y el ordenamiento constitucional.*

El general Martínez de Galinsoga fue un infante de Marina que en todo momento supo estar a la altura de las circunstancias.



EL ALMIRANTE PASCUAL PERY JUNQUERA

José M. PERY PAREDES



L repasar la lista de los ministros de Marina y ver que el último de ellos estuvo en el cargo tan sólo ochenta días puede hacer pensar que el desempeño de la cartera por el almirante Pascual Pery apenas debió significar poner fin en julio de 1977, hace ya más de un cuarto de siglo, a una época de la Armada. Pero si hoy nos resulta familiar ver que nuestros buques son equiparables a los de las marinas más avanzadas y habitual su presencia internacional se

debe al punto de inflexión que produjo su gestión en la realización del programa naval. Su actuación fue decisiva para lograr que se construyesen los buques del grupo de combate con los que desde hacía tiempo aspiraba a contar la Armada para contribuir adecuadamente a nuestra seguridad, defensa y política exterior. Cuando se hizo cargo de la cartera de Marina, esta aspiración no podía hacerse realidad. Existía cierto desánimo y la actitud pesimista y resignada de que no merecía la pena intentarlo, por tratarse de algo casi imposible de conseguir. Faltaba algo más que los medios económicos necesarios para acometerla.

El paso por el Ministerio del almirante Pery supuso para la Armada empezar una nueva época porque asumió el empeño de superar esa situación con decisión, inteligencia y tenacidad. Concentró su esfuerzo en las gestiones imprescindibles para ello. En los momentos que fue necesario, las llevó a cabo personalmente ante las autoridades del Gobierno y la Administración. Dirigió y apoyó la actuación de los colaboradores inmediatos esenciales, adecuados y suficientes, sin dar ocasión al desánimo. Cuando le hicieron llegar el temor de que la propia burocracia interna podía retrasar sus esfuerzos, dijo que si hacía falta para completar a tiempo el expediente de las nuevas construcciones pondría al Ministerio a «guardias de mar», para advertir gráficamente que no iba a dejarse vencer por dificultades de ese orden. Dado su carácter, no habría aceptado que el esfuerzo que realizaban sus próximos colaboradores en el Gabinete, Estado Mayor y Dirección de Construcciones Navales, almirantes Franco, Suanzes y Arévalo, hubiese sido inútil.



Fotografía de su promoción.

Si algo caracterizó su actuación, fue dedicarla exclusivamente en interés del futuro de la Armada; por eso su empeño primordial en sacar adelante el programa naval. Y porque nada de cuanto hizo entonces fue fruto de la casualidad o consecuencia de aprovechar que se presentaba una buena oportunidad. Todo lo contrario. El momento no era favorable y alguien sin su determinación, inquietudes y preparación tal vez hubiese concentrado su atención en las supuestas inquietudes en el seno de la Armada que circulaban en algunos ambientes a consecuencia de la legalización del Partido Comunista y la dimisión del anterior ministro. Con razón, no dedicó a ello, ni a desmentir algunas versiones sobre su elección para desempeñar la cartera, el menor esfuerzo. Nada le distrajo lo mas mínimo de su empeño principal. Pero no por ello dejó en segundo lugar cuestiones que creaban justificada inquietud o descontento y que podían afectar a la moral y espíritu de la institución. Ni cuantas convenían para mejorar la acción de la Armada.

Entre otras, tomó las medidas necesarias para que al final del año naval no hubiese que producir vacantes para el ascenso, objetivamente muy rigurosas, sólo porque las naturales hubiesen sido pocas. Resolvió el estancamiento que sufrían en el empleo los tenientes del Cuerpo de Máquinas, y ascendieron. Actuó con rapidez y autoridad para que la presidencia de las cámaras de oficiales a bordo y el honor de ser abanderado en las formaciones militares

recayese por antigüedad, sin que fuese impedimento no pertenecer al Cuerpo General, cuestión que verdaderamente creaba malestar. Mayor alcance tenía su empeño en resolver la unificación de los cuerpos de oficiales de la Armada, asunto recurrente durante años y cuyo decreto de unificación tenía redactado para que el Gobierno lo llevase a las Cortes en cuanto volvieran a reunirse después de las inminentes elecciones generales, convocadas para el mes de junio de ese año. Lo que pone de relieve que ningún asunto de interés dejó de merecer su atención.

Si pudo actuar como lo hizo fue porque estaba acostumbrado a mandar y había forjado las cualidades necesarias para ello con una hoja de servicios muy completa y destacada. Para él siempre fue muy importante cuidarla, como se decía entonces, tratando de prestar en todo momento el mejor servicio, ajeno a las repercusiones desfavorables que pudieran causar en su carrera exponer leal y abiertamente sus desacuerdos en determinados momentos. Aunque cuando asumió la cartera de Marina el almirante Pery hacía tres años que había pasado a la reserva a petición propia, la situación de la Armada no le era ajena y sabía bien lo que hacer. Así, desde el primer día se dedicó muy en particular a que le actualizasen los datos sobre el programa naval que, de todos conocido, era lo más importante. Este asunto fue el que trató en su primer despacho oficial con el presidente del Gobierno, Adolfo Suárez, para lograr su apoyo, sin el que difícilmente podría llevarse adelante.

Uno de los escollos más difíciles de superar para que el programa naval continuase —con la construcción de un portaaviones (*Príncipe de Asturias*), que sería el primer buque de guerra de gran porte que se construiría en España desde la monarquía de Alfonso XIII, además de tres fragatas de tecnología avanzada (clase *Santa María*), para constituir el núcleo del grupo de combate— era contar con el dinero necesario para firmar las órdenes de ejecución al astillero. Para ello era preciso que el Gobierno concediese un importante anticipo de tesorería que en el mes de mayo, en que estaban, no era cosa fácil. El almirante Pery se comprometió ante el Consejo de Ministerio a que lo conseguiría. Fue un envite arriesgado que estaba convencido de ganar y lo acometió con total dedicación.

Al conocer la noticia, vino a verle a su residencia el almirante Pieltain, por el que tenía gran aprecio y sabía bien lo difícil del empeño, a exponerle su



De aspirante.

temor de que si fracasaba al no cumplir el compromiso adquirido diese fácil satisfacción a quienes seguían aceptando mal su nombramiento. El almirante Pery le tranquilizó y aseguró que la satisfacción sería la de los muchos más que de verdad luchaban por el bien de la Armada y que su empeño no era ni siquiera de mínimos. Además de las unidades del grupo de combate, conseguiría los medios para completar la serie de cuatro submarinos S-70 (clase *Galerina*), con la orden de construcción de los dos últimos previstos y la adquisición de los aviones *Harrier* pendientes. Si no incluyó los ocho patrulleros contemplados también en el programa naval fue porque el proyecto que le presentaron, los conocidos luego como «tacañones», no le satisfizo en absoluto.

A las siete semanas de haber tomado posesión como ministro de Marina, el escollo principal para sacar a flote el programa naval empezó a superarse tras su entrevista con el ministro de Hacienda, que aceptó llevar al Consejo de Ministros la propuesta de concesión del anticipo de tesorería necesario. Una semana después el Consejo lo concedió. Faltaba entonces completar el proceso hasta dar las órdenes de ejecución al astillero de todos los barcos que habían merecido su conformidad. Lo que se hizo en muy pocos días, ya que evitó cualquier posible dilación que pusiese en riesgo la utilidad de los pasos dados hasta entonces e impulsó todos los trámites necesarios para que los barcos empezasen a construirse a tiempo. El principal empeño de su gestión lo logró de esta forma cinco días antes de cesar y suprimirse el ministerio de Marina.



En el puente de cañonero *Calvo Sotelo*.

Tenía en mente otros proyectos e ideas relacionados con cuestiones de las que más preocupaban en la Armada, que habría acometido sin demora dado su carácter resolutivo. De hecho pensaba en un programa naval más ambicioso. No por ello sintió la más mínima frustración al cesar en el cargo. Lo había aceptado con absoluto desinterés personal y, por otra parte, su confianza en el rumbo que a partir de entonces podían tomar los asuntos de España y de la Armada era muy grande.

La actitud con que el almirante Pery asumió la dirección de la Armada fue consecuencia de su acendrada vocación marinera y del desempeño eficaz de todos los destinos que había tenido a lo largo de su vida en diferentes sectores profesionales,

siempre vinculados con la mar. Su vocación naval le venía de familia, ya que pertenecía a la quinta generación ininterrumpida de oficiales de Marina. Ingresó joven, a los quince años, en la Escuela Naval de San Fernando en 1927. Su contacto profesional con la mar empezó de forma muy afortunada, ya que su promoción tuvo la suerte de hacer dos cruceros de instrucción a bordo del *Elcano*. El primero de ellos, dando la vuelta al mundo, les ofreció la ocasión, como a muy pocos compatriotas, de sentir la realidad española de la época. Y además, no necesitaron muchas lecciones para comprender la influencia del poder naval después de rodear el mundo haciendo escala, prácticamente una tras otra, en bases navales inglesas. El acostumbrado ocho en el Atlántico del segundo viaje de instrucción a vela le daría la visión —que no podemos perder— de una zona de nuestro mayor interés. Por otra parte, la formación que se impartía entonces en la Escuela Naval ya había adquirido un excelente nivel.

Su nombramiento de alférez de navío en 1933 coincidió con cierta recuperación de la Marina que después de los desastres de Cuba y Filipinas empezaba a contar con cruceros y destructores modernos en los que ejercitarse profesionalmente a buen nivel, así como con una incipiente pero pujante aeronáutica naval y fuerza de submarinos, en las que cursaban un ciclo de ambientación todos los oficiales recién graduados. En otros aspectos, la recuperación tenía rozamientos. Cuando un diputado a cortes puso en duda la aptitud militar de los oficiales del Cuerpo General, protestó de forma que le valió una nota de demérito en su expediente. Perteneció a una generación que tuvo que vivir muy diversas circunstancias en las que la Armada se vio envuelta en situaciones de guerra declarada o posible. En todas ellas participó a bordo por el predominio que los destinos de mar tuvieron sobre los de tierra a lo largo de su carrera activa en la Armada y porque siempre procuró estar en lugar avanzado. La última vez en la mar, ya contralmirante, fue con ocasión de la retrocesión de Ifni en 1969, cuando, por grave enfermedad del jefe del Mando



Segundo comandante del *Juan S. de Elcano*.



Siendo comandante del *Castilla* con el almirante de la Flota, Faustino Ruiz.

Anfibio designado para mandar la agrupación que había de garantizar la seguridad de la operación, pidió reemplazarlo. Acababa de ser nombrado jefe del Mando de Escoltas. En su hoja de servicios cuenta con todos los abonos de tiempo en campaña que se dieron en su vida activa, con excepción de la campaña de Rusia.

Su carácter decidido y competencia profesional lo manifestó desde los primeros empleos. Con ocasión de la explosión del depósito de minas de defensas submarinas de Cádiz en agosto de 1947, actuó de forma que el capitán general del Departamento, almirante Estrada, le propuso para la concesión de la Cruz Laureada. La nave donde se almacenaban minas y cargas de profundidad de distintas procedencias explotó, causando ciento cincuenta y dos muertos, muchos

heridos, la destrucción del barrio más próximo de la ciudad y numerosos incendios. En la otra nave, donde se almacenaban casi quinientas minas de procedencia más uniforme, se produjo otro incendio que de no ser sofocado, podría haberlas hecho explotar. El entonces capitán de corbeta Pery se puso al frente de un grupo de marineros y lograron apagarlo.

Al producirse la explosión, salió de su casa hacia el muelle donde estaba atracado el cañonero *Calvo Sotelo*, del que era comandante. Antes de llegar supo que el barco no había sufrido daños, comprendió que la explosión se había producido en la base de defensas submarinas y siguió hacia allí sin parar de correr. A la entrada de la base encontró a un grupo de marineros, casi todos francos de paseo, que habían ido rápidamente a su destino. Sólo uno era superviviente entre los que estaban de guardia. Ninguno dudó en seguirle. Por esta actuación se le concedió la Medalla Naval Individual a propuesta del ministro almirante Regalado. El voto de calidad del presidente del Consejo Supremo de Justicia Militar le había negado la Laureada, alegando que no hubo acción en campaña. Años después, el Ayuntamiento de Cádiz lo nombró hijo adoptivo, y a los marineros que le ayudaron a apagar el fuego, hijos predilectos o adoptivos.

En julio de 1936, siendo alférez de navío, al iniciarse la guerra civil, acababa de llegar con permiso a Ferrol y le ordenaron incorporarse a su desti-

no en el cañonero *Laya* con base en Cádiz pero destacado en Huelva. Cuando el tren en el que viajaba no pudo pasar de León, debido a la huelga general, y regresaba a Ferrol, tuvo que detenerse en Betanzos, donde había gran desorden. En unión del alférez de navío Recacho se pusieron al frente de un grupo de marineros y un auxiliar de artillería que viajaban en el mismo tren y de los guardias civiles del puesto y restablecieron el orden hasta la llegada, días más tarde, de fuerzas del Ejército. Poco después embarcó en el crucero *Canarias* como comandante accidental de la torre dos. Al producirse un ataque aéreo al Arsenal de Ferrol, donde el barco estaba aún en armamento, su torre fue la que mejor



De ministro de Marina en el despacho oficial.

reaccionó, por lo que el entonces capitán de navío Francisco Moreno, jefe de la Flota nacional, ordenó que se le confirmase como comandante de la torre a pesar de corresponder a un empleo superior. Durante toda la campaña desempeñó ese destino de forma que en casi todos los combates su torre se distinguió especialmente.

Sin duda, esta experiencia y la posterior como profesor de artillería en la Escuela Naval le sirvieron cuando más tarde participó en la fabricación de armamento naval. Esta etapa de su actividad refleja también la personalidad del almirante Pery. En 1951, al cesar como segundo comandante del *Elcano*, estaba lógicamente abocado a pasar a algún destino de tierra y se le ofreció ir en situación de supernumerario a la fábrica de artillería de La Carraca. Por entonces ello no significaba pérdida de puestos en el escalafón si se cumplían a tiempo las condiciones de embarco previstas para cada uno de los empleos y no se superaban determinados años en esa situación. El motivo del ofrecimiento era instalar a bordo del crucero *Galicia* unos montajes ligeros antiaéreos, proyecto que se retrasaba, pero que no le mantuvo inactivo, de forma que al poco tiempo pasó a ocupar los cargos de jefe de la Sección Técnica y del Departamento de Fabricación. Su labor como tal significó un vuelco importante en la actividad de la fábrica, que culminó con la fabricación de los cañones Bofors de 40 mm L70 en versión naval. Se encargó de la adquisición de nueva maquinaria, finalizó la fabricación de dos series de cañones de 37 y 105 mm y fabricaron importantes lotes de munición para la armadas española y norteamericana, así como graduadores de espoletas. Al cesar en la fábrica para



Óleo de Ignacio Llord.

ir a mandar un destructor, los operarios le regalaron como recuerdo una reproducción de un disparo de 40 milímetros con la significativa dedicatoria: «A don Pascual con el afecto de los que soportamos su empuje».

Cuando en 1956 tuvo de nuevo la ocasión de embarcar le fue concedido el mando del destructor *Alcalá Galiano*, que no estaba en condiciones de navegar; hizo las reparaciones necesarias y consiguió salir a la mar. No obstante, pidió al ministro Abárzuza otro mando y le dio el del destructor *Gravina*, que desempeñó durante tres años, y tuvo ocasión de participar en toda la campaña de Ifni en 1957-58, ejerciendo al mismo tiempo casi desde su comienzo el mando accidental de la Tercera Flotilla de destructores.

Por esta campaña se le concedió la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo. Su preferencia por desempeñar los destinos a bordo mandando se refleja en el hecho de que en su hoja de servicios el tiempo de comandante es muy superior al de oficial a bordo. Por otra parte, si bien es verdad que desempeñó destinos en situaciones especiales, relacionados con la marina mercante y la fabricación de armamento, sus días de mar, mandando y de oficial, destacaban significativamente para la actividad que entonces tenían nuestros buques.

En diciembre de 1959, al cesar en el mando del *Gravina*, se trasladó a Madrid destinado a la Jurisdicción Central a las órdenes del almirante Nieto Antúnez que, al ser nombrado subsecretario de la Marina Mercante, quiso seguir contando con él. De esta forma conoció mejor un sector esencial de nuestra condición de nación marítima. Su concepción de la misión de la Armada nunca se apartó de esta realidad y procuró en todo cuanto estuvo en su mano que no se desvinculase en lo posible del resto de actividades nacionales relacionadas con la mar. Cuando el almirante Nieto pasó a desempeñar en 1962 la cartera de Marina, su relevo, el almirante Boado, le nombró director general de Navegación, asimilable al actual de Marina Mercante. Por entonces sus mayores esfuerzos se centraron en que la flota mercante nacional fuese lo más pujante posible, para lo que defendió la necesidad de distinguir entre los intereses de la construcción naval y los de la flota mercante, no necesariamente coincidentes. Desempeñar este puesto en la administración civil no le desvinculó en absoluto de la Armada.



Con S. M. el Rey a bordo de un submarino con motivo de la visita a Cartagena para la botadura de la corbeta *Infanta Cristina*.

Cuando en 1966 nuevamente le llegó la oportunidad de embarcar, pidió el cese como director general para ir a mandar el transporte de ataque *Castilla*. Este mando le familiarizó con las operaciones anfibia en una época en que eran muy frecuentes los ejercicios de este tipo de guerra con las marinas de la Alianza Atlántica, aunque aún no pertenecíamos a ella. Fue su último mando de buque. Un año después mandó la agrupación de apoyo a las operaciones con motivo de la retrocesión de Ifni. Sin duda le serviría la experiencia del *Castilla*, así como la predisposición a la colaboración eficaz con otros ejércitos que tuvo siempre. Los generales Vázquez, capitán general de Canarias, y Vega, gobernador del territorio, entonces, así lo entendieron. Cuando pidió que, en caso de tener que poner de nuevo fuerzas en tierra, el grupo de fuerzas de Infantería de Marina, por su preparación y alta moral, fuese tenido en cuenta, lo seleccionaron en primer lugar, si bien no fue necesaria la intervención.

El Mando de Escoltas fue su último mando en la mar y la Comandancia General de Canarias y la Jurisdicción Central sus últimos destinos en activo antes de ser nombrado en 1973 subsecretario de la Marina Mercante, cargo que desempeñó durante pocos meses. Sus ideas no habían variado y por tanto tampoco su defensa de la flota mercante nacional más allá de los intereses concretos de la construcción naval. Estaba convencido de que era posible la pujanza a un tiempo de ambos sectores. Y sobre todo de la necesidad de aumentar el tonelaje de la flota, rejuvenecerla y adecuar el tipo de buques a nuestros

intereses. También en esta etapa procuró mantener la mayor vinculación posible entre la Armada y todos los sectores de la actividad marítima nacional. A veces, tratando de imponerse a los nuevos tiempos o de mejorar el apoyo en los tradicionales caladeros de nuestra flota de pesca.

Cuando asumió la cartera de Marina era presidente de la Compañía Trasatlántica Española. Le habían pedido su colaboración en unos momentos en que la naviera pasaba por circunstancias difíciles, que consiguió superar. Esta experiencia en la empresa privada se añadía a la profesional y administrativa, de forma que acostumbraba a tener una visión amplia de las situaciones. Su escasa propensión a dejar cosas

pendientes le ayudaba a darles solución. A ello unía su determinación, que le impulsaba a ponerse al frente en circunstancias difíciles. Para quienes estuvieron cerca de él esta cualidad no se les escapaba. Cuando siendo comandante de brigada a bordo del buque escuela *J. S. de Elcano* navegaban por el Atlántico durante la Segunda Guerra Mundial, ante la presencia de buques de guerra beligerantes, dijo que había que prepararse para hundir el barco porque era un símbolo que no podía caer en manos de una potencia extranjera. Muchos años después uno de sus compañeros a bordo aún recordaba cómo le había impresionado su determinación en aquel momento.

Para terminar esta breve reseña del almirante Pery, necesariamente centrada en el hecho de su hoja de servicios que puede resultar más conocido, también el menos lejano, quiero destacar que cuando asumió la cartera de Marina lo hizo sin el menor interés o ambición personal y que dio muestras de una gran amplitud de miras. Es significativo que en la referencia del Consejo de Ministros que aprobó la construcción del grupo de combate, al que se incorporó muy avanzado y a toda prisa al regresar de acompañar a S. M. el Rey en unos ejercicios navales en aguas de Galicia, pidió que en el apartado de Marina figurase: «Asuntos de trámite». Sin ocultar su satisfacción por cuanto pudo hacer por la Armada en sus ochenta días al frente del ministerio se reintegró a su actividad anterior. Ni puso condiciones ni pidió nada por prestar un servicio a España necesario en momentos de incertidumbre. Si se me permite la pasión de hijo, que viví muy de cerca parte de su carrera por ser uno de los mayores y también oficial de Marina, creo que su trayectoria fue ejemplar.



En el puente del portaaviones *Príncipe de Asturias*, durante una salida a la mar, invitado por el almirante de la flota R. Martín-Granizo.

CABO DE MAR

ESTEBAN FRADERA

José Ramón GARCÍA MARTÍNEZ
Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez

Introducción histórica



SPAÑA, alrededor de 1859, es una nación que goza de una dilatada etapa de sostenida prosperidad económica y social que se manifiesta en todos los ámbitos, mostrando una inusitada pujanza política y militar que, a diferencia de lo que pudiera parecer por la intermitente inestabilidad que genera el irresuelto conflicto legitimista o carlista, exige la gubernamental asunción de unas metas amplias y de unos nuevos objetivos más consecuentes con los fines que los sucesivos gabinetes de los generales Narváez y O'Donnell ambicionan. ¿Qué designios son éstos? Los de recrear ante los escépticos españoles y ante los agnósticos extranjeros la posibilidad de volver a ser, es decir, la verosímil contingencia de encarar el futuro con optimismo, sintiéndose los emergentes poderes fácticos, industriales, mercantiles y cambiarios, y hasta la naciente ciudadanía o burguesía patria, partícipes de un proyecto ilusionante que comenzaba a engendrar raíces firmes, integrante de un sueño verídico que permitía enfocar el porvenir a través de las transparentes lentes del presente.

Unos meses tan sólo después (1860) el ministro de Estado de S. M. C. propuso a su homólogo en el despacho de Marina la conveniencia de mudar la derrota que se planteaba para las fuerzas que se gobernarían hasta las Filipinas, haciéndolas atravesar el cabo de Hornos en lugar del de Buena Esperanza, ya que así, retrasando la llegada a Manila, se adelantaría la presencia de los buques a comisionar en las aguas del Pacífico americano, un mar éste donde nuestra bandera de guerra era casi desconocida y donde era preciso recuperar las cuatro décadas que mediaban desde la independencia o emancipación en pro de unas benéficas relaciones de mutua amistad y comercio entre España y sus antiguos dominios de ultramar, sentando las bases de un resurgimiento que apetecía la obtención de múltiples propósitos, como eran, entre otros, los de frenar en lo posible la expansión francesa e inglesa en un área que por obvias razones históricas, culturales y hasta religiosas se consideraba que debería de ser, en cierta medida, tutelada por España de la preponderancia



Jefe de Escuadra Luis Hernández Pinzón y Álvarez, comandante general de la Escuadra del Pacífico. (Foto: Colección del autor).

extrahispana, en un suelo que tendría que ser lugar de posicionamiento atemporal de varias estaciones navales (¿Valparaíso, El Callao, Panamá...?) que, a semejanza de la preponderante Estación Naval del Río de la Plata (Montevideo, 1845), protegerían a las prósperas, influyentes y muy numerosas colonias de residentes españoles de los infinitos atropellos de los gobernantes locales, contribuyendo a defender a la siempre fiel isla de Cuba de las maniobras imperialistas de los mandatarios de la Unión Americana, que propiciaban para el Nuevo Mundo su manifiesto destino, un sino mesiánico aquél que exigía su fagocitación, extirpando de Iberoamérica toda herencia que no se fundase en el más sajón de los calvinismos. Objetivos éstos, los hispanos, los políticos-militares, que se complementarían con las no menos importantes miras económicas y culturales, imbricando esta mixtura una densa y bien tupida malla de intereses neocoloniales que propiciarían a corto plazo que España, una potencia aún de segundo orden, se aupase a la categoría de las primeras con designios mundialistas, Francia y la Gran Bretaña, aislando en el interior de sus extensas fronteras al competidor de ahora y enemigo de después que este referido y europeo trío adivinaban en los Estados Unidos de América.

reses neocoloniales que propiciarían a corto plazo que España, una potencia aún de segundo orden, se aupase a la categoría de las primeras con designios mundialistas, Francia y la Gran Bretaña, aislando en el interior de sus extensas fronteras al competidor de ahora y enemigo de después que este referido y europeo trío adivinaban en los Estados Unidos de América.

Expedición y Escuadra del Pacífico

Diez de agosto de 1862, 1830 horas. Dos fragatas de hélice de pozo, nombradas *Resolución*, insignia del jefe de escuadra Luis Hernández Pinzón y Álvarez, y *Nuestra Señora del Triunfo* abandonan la rada de Cádiz para enrumbarse hacia América. ¿Sus instrucciones? ¿Prestigio nacional y mostrar el pabellón! O, lo que es lo mismo, rehuir todo contencioso político con las autoridades de las repúblicas a visitar, ofrecer fuerza moral a las legaciones hispanas y a las justas y lícitas reclamaciones de nuestros compatriotas radicados en aquellos países, exhibir con orgullo profesional sus flamantes buques y

sistemas de armas que los dotan, propiciando factibles contratos de compra de unidades similares, y evaluar, elaborando depurados estudios y memoriales, las posibilidades ciertas de los Estados que han de recorrer, nutriendo, además, de especímenes a coleccionar, merced a la transportada y cívica Comisión Científica del Pacífico (*Triunfo*), los museos nacionales.

Cádiz, Río de Janeiro, Estación Naval del Río de la Plata, donde deberá unirse a esta fuerza o Escuadra del Pacífico la goleta de hélice de pozo *Virgen de Covadonga*. Estrecho de Magallanes, República de Chile y, más tarde, la del Perú. Desde El Callao las fragatas aproan para San Francisco y la goleta hacia los puertos centroamericanos, debiendo reencontrarse, unas y otra, en esta última bahía. Así sucede y también allí Pinzón confirma la autenticidad de los ya conocidos como Sucesos de Talambo (4-VIII-1863), nombre éste de una norteña explotación agraria

del país donde habían tenido lugar diversos incidentes cruentos entre los colonos vascongados que de ella se ocupaban y una partida de mercenarios contratados por los propietarios peruanos con el fin de escarmentar a estos españoles. La tardía, vergonzante y parcial actuación judicial emprendida, el desprecio a todo principio de derecho y hacia aquellos connacionales deciden la permanencia de la Escuadra del Pacífico en esas aguas, en vez de, como estaba previsto, proseguir su prealterado derrotero, que gobernaría los buques hasta la isla de Cuba.

Campana del Pacífico

Diversos incidentes diplomáticos de pueriles fundamentos, impropios de una cancillería sensata como se presuponía fuera la limeña, desatan impensadas consecuencias, como fue el empleo de la magnífica excusa que ofrece la denegación de justicia hacia los españoles de Talambo y la no recepción



Parroquia de San Nicolás (Malgrat de Mar), donde fue bautizado y matrimonió Esteban Fradera y Bohigas.



Fradera, cabo de mar de la fragata de hélice *Resolución* (El Callao).

ministerial del agente que S. M. C. comisionó con tal fin, determinando esta autoridad Eusebio de Salazar y Mazarredo, que decía poseer plenos poderes, la ocupación *manu militari* de las fértiles islas peruanas de Chíncha, principal y casi única fuente rentística de aquella república. Hecho lo anterior, se arbola en el archipiélago el pabellón español (14-IV-1864) que, se justifica, se mantendrá por la fuerza de las armas mientras no se obtenga de derecho lo que por la razón se ha negado, basándose esta captura en la doctrina de la prenda pretoria o de la garantía susceptible de rescate previo resarcimiento.

Incidentes, protestas, malinterpretaciones sin fin obligan al Ministerio de Estado de S. M. C. a desaprobar la conducta de sus agentes en el Perú, Pinzón y Salazar, forzando al primero, sin embargo, a la conservación de las Chinchas, consagrándose el doble credo de una actuación ejecutiva erra-

da (apresamiento de las islas) y de una tesis jurídica válida (su retención o prenda pretoria). Mientras tanto, un incendio accidental ocasiona la pérdida de la *Triunfo* (25-XI-1864), reduciéndose la Escuadra del Pacífico a su mitad, enviándose, consecutiva y urgentemente, nuevos refuerzos a la zona (fragatas de hélice de pozo *Blanca*, *Berenguela* y *Villa de Madrid* y corbeta de hélice de pozo *Vencedora*) y un nuevo comandante general, el jefe de escuadra José Manuel Pareja y Rodríguez Septién, antiguo ministro de Marina, nacido en Lima.

Renovados litigios, dilaciones inagotables (Perú ni paga ni pega, decíase) fuerzan por parte española la presentación de un ultimátum de 48 horas (*Haec est ultima ratio regum*, Cisneros) que exige una indemnización económica en concepto de reparaciones por gastos ocasionados, aludiendo a los de persistencia de la Escuadra del Pacífico en las aguas peruanas, e impone el inicio de un proceso que culmine con la firma de un pronto Tratado de Paz y Amistad, de Comercio y de Navegación. El Perú cede y se signa el protocolo o Tratado Vivanco-Pareja (27-I/2-II-1865), saludándose al cañón las enseñas nacionales, percibiéndose por parte hispana una cuantiosa contribución y reintegrándose las islas a la República.

Coincidente con esta conseguida reanudación de relaciones se restablece el arribo de marinos españoles a El Callao, comenzándose con los rancheros de los buques, que se dirigen a tierra para proveerse de frescos durante los días 2, 3 y 4 de febrero de 1865, evitándose con su escaso número el que su presencia incomode a la oposición al Gobierno del general Pezet, presidente de la República, que se halla cuestionadísimo por el partido rojo, que ha aprovechado esta crisis para clamar en pro de la guerra contra España, calificando al gabinete de traidor a la República y a la causa americana.

Domingo 5 de febrero, 1400 horas. Los botes de la Escuadra del Pacífico ponen en los muelles de El Callao a 154 hombres francos de servicio, dirigiéndose unos aproximados 90 de ellos a tomar el tren que los conducirá hasta Lima, quedándose los restantes en la chalaca localidad, encontrándose entre ellos el cabo Fradera.

Cabo Fradera

Esteban Fradera y Bohigas era un joven de estatura regular y compleción media, de pelo castaño, trigueña faz y vivísimos ojos negros, que había nacido el 26-XI-1837 en la calle de las Alobas, número 2, de Malgrat de Mar (Barcelona). Alistado en la Real Armada por obra y gracia de la entonces vigente Matrícula de Mar, se matriculó el 8-IV-1854, firmando el 25-IV-1861 para servir por cuatro años. Matrimonia con Francisca Oller el 29-IV-1861 y deja Malgrat el 9-V-1861 para dirigirse hasta Cartagena, presentándose en el Real Arsenal el siguiente 17, abordando la corbeta vélica *Ferrolana* el 26-VIII-1861; en ella ingresa como grumete, ascendiendo a marinero ordinario el 1-X-1861, a preferente el 1-II-1862 y, por último, a cabo de mar el 1-I-1863, habiendo transbordado el anterior 11-VI-1862 a la fragata de hélice *Resolución*, demostrando en todos sus destinos buena



Cabo de mar Fradera.



Mosaico instalado en la casa donde nació Fradera, en la actual calle del Cabo Fradera (Caporal Fradera) en Malgrat de Mar. (Foto: A. F. M. M.).

conducta y profesionalidad, resultando ser un individuo que disfrutaba del raro don de ser tan apreciado tanto por sus superiores como por sus iguales o subordinados, dándonos fe suficiente de lo antedicho —de su camaradería y humanidad— las dos cartas que desde Cartagena y a bordo de la *Ferrolana* (10 y 19-I-1862) remitió a su paisano Xaumet, comunicándole en la primera el grave (fatal) accidente sufrido por su hijo Juan al precipitarse desde el tamborete del trinquete, donde colocaba su cruceta, a la cubierta, y en la segunda que Juan había fallecido en el acto el día 10, el sentir general de esta pérdida en el buque, cómo habían sido sus funerales y dónde se encontraba enterrado su cuerpo, así como el resultado de la colecta en favor de su familia iniciada por el comandante de la *Ferrolana* —que produjo 1.661 reales de vellón, más otros 710 que guardaba el

finado en su cajón y otros 424—, que causó la almoneda o subasta de sus efectos personales de uniforme.

Sucesos del 5 de febrero de 1865

Invitado Pareja por su igual Vivanco y por el presidente Pezet para pasar a Lima, rinde antes visita al contralmirante Mariátegui y, tras alcanzar los muelles, honra, acompañado de sus mandos principales, al prefecto de El Callao, Medina, habiendo percibido, al desembarcar, muestras inequívocas de hostilidad. En el transcurso de esta conferencia, el comandante de la *Covadonga* se presenta y le comunica que el pueblo está atacando a nuestros marinos, manifestando el prefecto que aquello sería algo sin importancia, una pendejada. Pareja se embarca en la *Villa de Madrid* y con este buque, su insignia, y con la *Blanca* se acoderan a la fragata de hélice peruana *Amazonas*, informando a su comandante que si el orden no se restablecía antes de las 11 de la noche lo harían los trozos de desembarco de la escuadra que, poniendo pie en tierra, ocuparán el puerto, asegurándose la paz pública.



Monumento al cabo Fradera en Malgrat de Mar. Promovido por la Hermandad Marinera de Nuestra Señora del Carmen, sufragado por el Ayuntamiento de Malgrat, obra de Jaime Coll. Inaugurado el 7 de febrero de 1965 con la asistencia del ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez. Rindió honores la fragata *Sarmiento de Gamboa*. (Foto: A. F. M. M.).

¿Qué había sucedido? Nadie puede certificar con suficiencia el origen de los sucesos, radicando su incubado germen en la ininterrumpida campaña de acoso y derribo que desde hacía nueve meses soportaba el gobierno Pezet del partido rojo, de los castillistas, de un sector del Ejército (que se pronunciaría en Arequipa el siguiente 28-II-1865, comenzando la Guerra Civil) y de los agentes provocadores de la legación chilena, pero lo cierto es que desde las 1500 horas del 5 de febrero los incidentes tomaron cuerpo, recreando un crescendo de insultos primero, después discusiones, riñas, peleas, disturbios y persecuciones a la carrera, para desembocar en un motín antiespañol y antigubernamental que, simultánea y sospechosamente, se propagó hasta Lima.

Seis de la tarde. Fradera, prudente, observando el mal cariz, se dirige hacia el puerto, pretendiendo fletar un bote que le traslade hasta su buque. Hasta entonces no sufre agresión alguna que no fuese verbal. Denegado el transporte por los boteros, retorna de la chaza al muelle advirtiendo entonces cómo la masa que en este intervalo allí se ha concentrado le increpa y, cercándole, comienza a apedrearle. Saca su cuchillo o navaja de marinero y el oficial de guardia del atracadero y el capitán de fragata peruano Haza, que acuden en su defensa, le toman la mano que enarbola su faca (no me saques sin razón, no me envaines sin honor), rogándole sosiego. De nada sirve. La provocación arrecia, la lapidación continúa, y un ser ni más ni menos cobar-

de que los otros le agrede a traición con un largo palo, alcanzándole en el brazo, ansiando privarle de su cuchillo. Fradera, que hasta ese momento, había respetado las insignias y jerarquía peruanas, se desprende de sus fallidos protectores y, diciendo «¡Ya no aguanto más!», se abre paso entre la muchedumbre, tirando, a diestro y siniestro, tajos con su arma. El gentío retrocede ante su valiente acometida y ante las bajas causadas y, como en una plaza de toros, lo encierra en un gran círculo, recomenzando el apedreamiento. Un pedernal cualquiera le ocasiona la salida de uno de sus ojos de su cuenca, pendiendo su globo ocular del nervio óptico ante su faz. Fradera lo agarra con su mano libre y con la que empuña su faca lo corta, lanzándose contra la espantada multitud que, de nuevo, amilanada, se echa para atrás. Instantes después, una infinidad de piedras y palos consiguen vencer su resistencia, cayendo a tierra. La chusma se ceba con sus restos con rencor salvaje y, una vez saciada su sed de sangre, tal y como antes se aglomeró, ahora se dispersa, aun cuando otras multitudes paralelas aprovechaban este estado de indefensión en el cual no intervenía la fuerza pública para, al grito de «¡mueran los godos!», «¡abajo el Gobierno!», saquear los pudientes comercios españoles de El Callao, desvalijándolos, así como algunas viviendas particulares, produciendo estos desmanes cuantiosas pérdidas económicas y materiales.

Apaciguamiento

Estación del ferrocarril de El Callao. Diez de la noche. Llega en un tren especial el presidente Pezet. La cadena de mando se reorganiza, restableciéndose el orden. Las autoridades locales ansían rehuir sus responsabilidades, haciendo recaer el peso de la rebelión sobre los marineros españoles, sobre los partidarios del mariscal Castilla, sobre los agentes subversivos chilenos...

Pareja exige seguridades plenas para todos los marinos de la Escuadra del Pacífico que aún se encuentren en Lima y, en su caso, en El Callao, facultando el regreso a sus buques sanos y salvos, el término de todo incidente antiespañol, satisfacciones por el vil asesinato de Fradera y que las económicas se establecieran en favor de los súbditos de S. M. C. que fueron atacados en sus personas o bienes muebles o inmuebles en cualquier lugar de la República, obteniéndose el compromiso completo para con los primeros y la promesa de cálculo y bonificación para con los segundos, toda vez que la autoridad, tanto en la capital como en el puerto, quedara asegurada.

Entierro del cabo Fradera

No existiendo todavía relaciones diplomáticas plenas entre el Gobierno español y el peruano, la representación amistosa entre ambos gabinetes la



Último de los cuatro buques de la Armada que hasta ahora han ostentado el nombre de *Cabo Fradera*.

asumía, de mutuo acuerdo y para ciertas cuestiones, la legación de Francia, habiéndose ésta encargado —por decisión de su encargado de Negocios interino y cónsul general en Lima (Vino por ausencia de Lesseps) y por obra del vicecónsul de esta nacionalidad en El Callao (Truy)— de recoger los restos de Fradera y de darles digno reposo en la necrópolis de esa localidad, asistiendo al entierro Tuy y un empleado consular, siendo *a posteriori* estos dos agentes diplomáticos (Vino y Tuy) nombrados caballeros de la Real Orden de Carlos III en pro y pago de sus humanitarios servicios.

Satisfacciones peruanas

Reiterando lo prevenido, la imposibilidad de extenderme más (campana del Pacífico, combate de El Callao), expresaré que el Gobierno peruano, a través de su Ministerio de Relaciones Exteriores, libró el 14-III-1865 la cantidad en metálico de 6.000 pesos (88.938 reales de vellón) para subvenir las posibles necesidades de los derechohabientes de Fradera, sus padres y esposa, habiéndosele remitido, además, a su viuda, el monto de lo que dejó de percibir su marido en concepto de salarios en la resolución, 1.883,73 reales de vellón, y el producto de la almoneda de su ropa existente a bordo, 119 reales de vellón, es decir, 2.002,73 reales de vellón, repitiéndose en la persona de Fradera la triste constante de su amigo Juan, cuando aquél falleció sobre las tablas de la *Ferrolana* tres años atrás.

Esta cantidad de 6.000 pesos o de 88.938 reales de vellón por sí sola no será capaz de suscitar entre los posibles lectores reacción ninguna por

no poderse equiparar con un valor por todos conocido, pretendiendo el autor esclarecer en lo factible la cuantía real de lo entregado. ¿Qué percibía un cabo de mar de un buque de porte inferior al de un navío en 1865 y por año trabajado? Pues 1.560 reales de vellón, es decir, 130 reales de vellón mensuales. ¿Qué cantidad debería haber cobrado Fradera en los «2 años 8 meses menos 6 días que permaneció a bordo [*Resolución*]?» 7.903 reales de vellón, es decir, aproximadamente unos 248,5 reales de vellón mensuales, incluyendo esta cifra la mínima de 130 y los complementos por campaña. En suma y en resumen, el Gobierno peruano donó 6.000 pesos o 88.938 reales de vellón que, con los intereses del 3 por 100 anual que correspondían por recargo de demora por los 211 días que tardó este dinero en recibirse en mano, menos el deducido importe del giro realizado, se convirtieron en 89.583,91 reales de vellón (8.958 escudos y 391 milésimos), que fueron entregados a sus padres, Manuel Fradera y Vives, y a su viuda, Francisca Oller y Gibert, signando el primero por su parte y el hermano de la segunda, Jaime Oller y Bigas, por no saber Francisca escribir por su mano las respectivas recepciones de las mitades de la antes aludida cantidad, encontrándonos ahora en disposición de manifestar que esos 89.583,91 reales de vellón suponían casi 57 años y medio de salarios de un cabo de mar, casi 75 años de sueldo de un marinero preferente, casi 88 años de paga de un marinero ordinario y, concluyendo, casi 125 años de jornales de un grumete, para compilar aquí tan sólo los empleos por los cuales pasó Fradera.

Corolario

¿Qué nos muestra la inmensa, desmedida y más que exorbitada cantidad de numerario entregado en billetes por el Gobierno de la República peruana (14-III-1865) para los derechohabientes del linchado Fradera (5-II-1865)? Nos demuestra el interesado anhelo de aquel gabinete por procurarse la amistad hispana, refiriéndonos no a la ya obtenida amistad política, es decir, a la diplomática o Tratado Vivanco-Pareja (27-I-1865), y sí a la política-militar, aquí aludiéndose al acariciado deseo del gabinete del general Pezet de ver intervenir, de acceder a la esperada injerencia de la Escuadra del Pacífico en pro de su Gobierno, ante y frente a las fuerzas de tierra y mar que apoyaban la recientísima sublevación militar acaecida en el sur del país y que acaudillaba el coronel Prado (28-II-1865), prendiendo la llamada revolución dignificadora de la honra nacional con fuerza por el territorio de la República y provocando la Guerra Civil, que finalizaría con la toma de Lima por Prado (6-XI-1865), con la declaración chiloperuana de guerra contra España (14-I-1866) y, para concluir, con el punitivo bombardeo de Valparaíso (31-III-1866) y con el victorioso y determinante combate de El Callao (2-V-1866).

DON MARCIAL GAMBOA Y SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI, ALMIRANTE DE LA ARMADA Y SENADOR

José Luis GAMBOA BALLESTER



UANDO el día 31 de octubre de 1978 el almirante Gamboa salió a la Carrera de San Jerónimo para subir a su coche, sabía que había prestado el último servicio a su Patria como oficial de Marina. Era el día de la clausura solemne de las Cortes, donde había quedado aprobada la Constitución Española de 1978. Seguramente iría pensando, de vuelta a su casa, que había trabajado duro, con la plena dedicación que en él era costumbre, y dejando

sobrada constancia de que había cumplido con la confianza que S. M. el Rey había depositado en él cuando meses atrás lo designó senador Real. Contando con este periodo de más de un año como senador, atrás quedaban 57 largos años de servicio efectivo a España. Todo empezó cuando a los 14 años ingresó en la Escuela Naval de San Fernando..., pero vayamos al comienzo.

Mi padre nació el 11 de octubre de 1906, en Ferrol, en el seno de una familia marinera; su padre, Ángel, a la sazón teniente de navío y que más tarde llegaría a contralmirante, estaba destinado en la Escuela Naval Flotante, la fragata *Asturias*, como profesor de artillería y esgrima; su madre, Jesusa, era hija de Marcial Sánchez y Barcáiztegui, que murió a finales del siglo anterior y había alcanzado el grado de vicealmirante cuando mandó el Arsenal de Ferrol y su abuelo, Marcial —hermano del más conocido Victoriano—, había sido Ayudante de Campo de S. M. don Alfonso XII cuando era capitán de fragata. Para mi padre estos antecedentes y otras vivencias personales posteriores debieron influir en sus convicciones profundamente monárquicas. Así, pues, se puede decir que vivió desde sus primeros años en el ambiente de la Armada y vio cómo sus hermanos mayores, Ángel y Andrés, ingresaban en la Escuela Naval, por lo que, tras un corto periodo de estudios en el Colegio



Marcial Gamboa y Sánchez-Barcáiztegui en su época de aspirante.

de Huérfanos, recién inaugurado por S. M. don Alfonso XIII, también él ingresó en la Escuela Naval de San Fernando, como componente de la promoción 9 del Cuerpo General, el día 17 de diciembre de 1920, cuando apenas contaba con catorce años de edad.

Durante los estudios de la carrera en la Escuela hizo sus prácticas de embarque en los cruceros *Cataluña*, *Carlos V*, *Reina Victoria* y *Reina Regente*, de los que guardó siempre un agradable recuerdo, pues en ellos realizó sus primeras navegaciones largas y sus primeros viajes a puertos extranjeros. Unos días antes de ser promovido a alférez de navío, cuando se encontraba de permiso en casa de sus padres en Madrid, enfermó con problemas gastrointestinales, fue visitado por unos compañeros de su promoción que le pusieron al tanto de

una posible comisión para participar en una acción naval en Alhucemas; eran los días finales del mes de agosto de 1925. Con el entusiasmo propio de sus años y olvidándose de sus males —con el paso de los años veremos cómo fue esa dolencia, la que le costó la vida— acudió con sus compañeros al Estado Mayor de la Armada a presentarse como voluntario para tomar parte en la citada acción, un desembarco para el que, según les fue comunicado, hacían falta oficiales, siendo esta circunstancia la que facilitó que fueran seleccionados.

De esta manera, el alférez de fragata Gamboa, a sus dieciocho años, fue destinado para mandar la barcaza *K-19* —tipo de embarcación que ya había sido utilizada por los ingleses en los Dardanelos—, con la que participó en el desembarco de Alhucemas. Fue allí donde recibió su bautismo de fuego mientras se acercaba, en la citada bahía, a la playa de La Cebadilla con tropas a bordo del Batallón de Ingenieros Zapadores de Tetuán, de Intendencia y de Sanidad, así como un tabor de Regulares. Ocurría esto el día 8 de septiembre, día del comienzo del desembarco, y se acercó a varar a tierra desde los buques de transportes repetidas veces en días sucesivos hasta el 25, llevando a bordo personal y material. Durante las operaciones, hostilizados siempre por el fuego de cañón del enemigo, tuvieron que maniobrar a veces con tiempo duro de levante, hasta el punto de que la *K-19*, al faltarle la codera, debió pasar la

noche del 14 al 15 varado en la playa; en la amanecida sería rescatado por el remolcador *Cíclope*.

El día 12 de septiembre, en pleno desarrollo de las operaciones, se publicó la Real Orden por la que era ascendido al empleo superior, con antigüedad del día 1 del mismo mes. Acabada su intervención, de regreso a Madrid con sus compañeros, flamantes alféreces de navío, fueron recibidos en palacio por S. M. el rey, quien les felicitó por su destacada actuación durante el desembarco de Alhucemas, por lo que les fue impuesta la Cruz Naval de María Cristina. Más tarde también recibirían la Medalla Naval, las Cruces de 1.ª clase al Mérito Naval y Militar y la Medalla Militar de Marruecos. Contaban después que también saludaron a S. M. la Reina Victoria Eugenia, que con su marcado acento extranjero al verlos les había dicho: «¡Todos son tan jóvenes y ya son unos héroes!». El rey tuvo palabras muy afectuosas con ellos durante la audiencia, interesándose por los detalles de su actuación durante el desembarco, y por un malentendido en la interpretación de S. M., al final se les concedió un mes de permiso, «bien merecido».

Los años veinte estuvieron, pues, marcados por sus primeros pasos en la carrera, sus igualmente primeras navegaciones, la guerra en África, el desembarco de Alhucemas, la acción ante el enemigo y su primer destino como oficial; fue un comienzo que endureció su carácter y le permitió ganar sus primeras condecoraciones en guerra, ambas cosas importantes para su juventud. Tras Alhucemas estuvo embarcado en el cañonero *Cánovas del Castillo*, navegando por la costa occidental de África, Guinea, para efectuar trabajos hidrográficos, y las islas Canarias. En Santa Cruz de Tenerife conocería y se casaría con mi madre y, como es lógico que sucediera, este hecho tuvo influencia posteriormente en su carrera.

Había conocido el riesgo, que prevaleció en su vida, porque la siguiente década, la de los años treinta, fue su época de submarinista. En este periodo sólo estuvo apartado de los submarinos dos cortos periodos, en la Escuela Naval, antes y después de la Guerra Civil. Realizó el curso en la División de Instrucción en Ferrol a bordo del *B-6* —que era un *Holland*, clase de superiores caracte-



Marcial Gamboa en su época de alférez de navío.

rísticas con respecto a sus antecesores de la serie A—. El curso de submarinos era de corta duración, y lo efectuó en los últimos cuatro meses del año 1929, durante los cuales ascendió a teniente de navío. Al finalizar volvió por un tiempo a Canarias, a su viejo y conocido *Cánovas*, para regresar a submarinos en Mahón, concretamente al *C-4*. En éste fue donde hizo muchas horas de ejercicios y aprendió de verdad «el oficio». Pero, en contra de sus deseos, no pudo prolongar esa situación más allá de un año, por lo que se vio obligado a pasar unos meses en expectación de destino en Madrid hasta que logró embarcar, ya como 2.º comandante, en el submarino *B-3*, otra vez en Ferrol. Eran tiempos aquellos, los años 1933 y 34, en que se abatían sobre tierra oscuros nubarrones de agitación política, y en la mar, en aquellos submarinos, las navegaciones por las costas del norte de la Península eran también muy duras. Cuando en el mes de octubre tuvo lugar la Revolución de Asturias, los submarinos patrullaron sus costas y mi padre también participó en aquella grave situación al actuar comisionado en tierra en la vigilancia de importantes instalaciones.

Tres meses antes de la Guerra Civil fue destinado a la Escuela Naval y poco después nombrado ponente del Tribunal de Exámenes para la oposición de ingreso en la misma. Al ocurrir el 18 de julio de 1936, la documentación del Tribunal, que se encontraba en el Ministerio de Marina, y otros hechos delatores revelaron su presencia en Madrid y, teniendo conciencia de que era perseguido tuvo que ocultarse en distintos lugares. Por fin, tras alguna que otra peligrosa peripecia, como la de tener que descollarse por una tubería al ser descubierto en casa de unos parientes, logró refugiarse en la embajada de México el día 14 de octubre. El 11 de marzo del año siguiente, tras una negociación, auspiciada por la propia embajada, logra salir de ella junto con otros refugiados, después de cinco meses de extrema escasez y hacinamiento, trasladándose, vía Valencia, a Marsella y de allí a San Sebastián, para incorporarse, finalmente, a la Marina Nacional en Ferrol el 17 del mismo mes. Había salvado su vida y, en cierto modo, se la devolvió también a mi madre, que, en Tenerife, tras muchos meses de angustia, recibió un telegrama en el que él, con el único dinero que disponía, desde Marsella, le hacía saber que continuaba vivo.

Cuando se incorpora, la Guerra Civil la pasa prácticamente en submarinos con base en Sóller. Cierta es que durante algunos meses estuvo en el acorazado *España* y también en el crucero *Canarias*. En éste estaba cuando ocurrió el hundimiento de su gemelo el *Baleares*, y mi padre se entera en la amanecida del día 7 de marzo, cuando recogen a sus supervivientes previamente rescatados por los destructores ingleses, que su hermano Andrés, capitán de corbeta, 3.º comandante a bordo, no se encontraba entre ellos. Esta desaparición, en tan dramáticas circunstancias, supuso un durísimo golpe para él. Pero, como expuse antes, su principal participación en la guerra fue como submarinista. Ya antes de embarcar en el *Canarias* había estado siete meses en el submarino *General Mola*, al que volvió como 2.º comandante y en el que prácticamente

acabó la guerra, después de un total de dos años de permanencia y unas mil doscientas horas de inmersión, en las que participó en constantes acciones contra el tráfico enemigo, largas y tediosas patrullas, llevando a cabo torpedeamientos y sufriendo ataques de destructores. La campaña del *General Mola* le valió a su dotación, entre otras, la Medalla Militar Colectiva.

Viene al caso, por lo del *General Mola*, recordar que, acaso por haber estado embarcado en él como 2.º comandante, fue miembro de una comisión que se desplazó a Roma para asistir a los actos de homenaje que se iban a rendir a las fuerzas italianas que habían participado en la recién acabada Guerra Civil y en los que también iban a estar presentes fuerzas españolas desplazadas al efecto. La comisión española se alojaba en el Gran Hotel, y allí fue donde tuvo el honor de ser reconocido por el rey don Alfonso XIII en el comedor y ser invitado por S. M. a tomar el café junto con dos compañeros que estaban con él, el capitán de corbeta Núñez Rodríguez y el teniente de navío Cebreiro. Cuando acabó la comida, efectivamente, se reunieron en el *hall* alrededor de una mesa y estuvieron largo rato charlando de todos los acaecimientos sucedidos y por suceder en la España y Europa de aquel momento. El rey les habló haciendo gala de su magnífica memoria y, sobre todo, con gran clarividencia sobre los acontecimientos que se veían venir. Mi padre, que guardó siempre un imborrable recuerdo de aquel encuentro, relató la conversación con más pormenores en un artículo para ser publicado en esta REVISTA GENERAL DE MARINA en abril de 1986, como así fue, aunque no en todos sus detalles; pero él, debido a su enfermedad final, ya no tuvo conocimiento de ello.

Acabada la guerra, en el mes octubre vuelve a la Escuela Naval como secretario y profesor de Teoría del Buque. Ascende a capitán de corbeta y se dedica a escribir un libro sobre la materia de la que es profesor, pues no existía un texto oficial y se estudiaba por medio de apuntes. Dedicó muchas horas a la lectura y recopilación de la información por entonces más avanzada de otras marinas del mundo, pasando muchas horas en su casa, cuando volvía de la Escuela, escribiendo y dibujando todas y cada una de las figuras del libro. Completó el trabajo antes de dejar la Escuela Naval, y tuvo en adelante la satisfacción de ver cómo su libro *Nociones de arquitectura naval (Teoría del Buque)*, declarado de texto en el citado centro, era estudiado durante muchos años por sucesivas promociones del Cuerpo General. También se utilizó en Escuelas de Náutica y hasta llegó a ser libro de consulta de estudiantes de ingeniería naval. Aún recuerdo verle mientras trabajaba en la cuarta edición del libro, cuando ya era vicealmirante.

En julio de 1943, con 36 años, tomó el mando del minador *Vulcano*, en destino de superior categoría. Eran tiempos de la Segunda Guerra Mundial, se navegaba con cierta prevención por zonas calientes de guerra, infectadas de buques y submarinos combatientes, y eran frecuentes los incidentes derivados de la situación —se exigía a nuestros buques mercantes los conocidos *navi-cert*—. Los barcos neutrales llevaban pintada la bandera del país en los costa-



Almirante Marcial Gamboa.

dos para facilitar su identificación y no ser atacados. Por otra parte, España estaba saliente de una larga guerra, con grandes problemas para subsistir en medio del conflicto mundial, y esta situación tenía que pesar en las preocupaciones de un comandante. También debemos añadir a este escenario de tensiones la característica de buque escuela de guardias marinas del *Vulcano*, en el que se efectuaba un curso de seis meses navegando, con la consiguiente atención añadida para el que ejercía de director del mismo. A superar este problema le ayudó, sin duda, su experiencia como profesor de la Escuela Naval.

En julio de 1944 asciende a capitán de fragata y continúa en el *Vulcano*, que navega en su último curso de guardias marinas; después cesa como buque escuela y es asignado a la Base Naval de Canarias. Entre los años 1945 y 1946 pasó a mandar el minador *Marte* antes de ser nombrado jefe de Estado Mayor de la Comandancia General de Canarias, destino que llevaba aparejado el de jefe del arsenal de Las Palmas, cuya construcción se completaba por entonces, y el de jefe de la Inspección de Construcciones, Suministros y Obras, ejercido éste en las obras de las nuevas instalaciones navales, tanto en Gran Canaria como en Tenerife.

En 1950, al cesar en el destino anterior, por expreso deseo del ministro de Marina vuelve una vez más a la Escuela Naval, ahora en Marín... Otra vez la instrucción, en la que va a permanecer tres años como segundo comandante-subdirector hasta su ascenso. Y continúa dedicado a similares tareas al tomar posesión como jefe de Sección de la Jefatura de Instrucción en el Ministerio de Marina, cuando en éste sólo se encontraban destinados seis capitanes de navío de la Escala de Mar en activo. En esta sección llegó a completar una permanencia de ocho años y medio, interrumpida dos años para cumplir sus condiciones de embarco en el empleo. Fue ésta una fase en su vida profesional en la que desarrolló uno de sus trabajos más fructíferos para la Armada, que se tradujo en una profunda y trascendente renovación en la Instrucción y el Adiestramiento, bajo el paraguas del Tratado de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos.

El día 20 de julio de 1955 fue nombrado jefe de la Sección española de la Comisión Hispano-norteamericana para el estudio de la reorganización de la Instrucción en la Marina. En primer lugar giró una larga visita a todas nuestras escuelas y cuarteles de instrucción para, en septiembre, trasladarse con la

comisión a los Estados Unidos, donde es recibido con un gran espíritu de colaboración por parte de la Marina norteamericana. Con centro en el Pentágono, para la consecución de las necesarias reuniones de estudio y la redacción de informes, también realiza, en apretada agenda, una serie de visitas a centros de instrucción y escuelas de aquella Marina situadas en ambas costas del país. Los estudios y propuestas de la comisión pronto se vieron plasmados en realizaciones y hechos concretos, pues comenzaron los desplazamientos de nuestros oficiales a los centros de la Marina norteamericana para la instrucción y el adiestramiento, fundamentales para la modernización de nuestra Marina, tanto a flote como en tierra. De forma simultánea se fueron creando nuestros propios centros de instrucción y adiestramiento en Cartagena, San Fernando y Palma. Y se incorporaron, asimismo, en régimen de cesión, los destructores *Lepanto* y *A. Ferrándiz*. Todo ello revolucionó nuestro servicio a bordo paralelamente a la modernización de los barcos, a los que por entonces llamábamos las fuerzas F.

Durante el año 1957 y hasta abril de 1958 manda el crucero *Méndez Núñez*, con el que participa en la Guerra de Ifni en diversas acciones, de vigilancia, transporte de tropas, apoyo de fuego a posiciones en tierra... A continuación tomó el mando de la 3.^a Flotilla de Destructores con base en Cádiz, para volver a la jefatura de Instrucción a principios del año 1959. En ella permanecerá cinco años más de intenso trabajo, de los que da idea el gran número de órganos, juntas y comisiones en las que tomó parte, bien como presidente, director o vocal. En su hoja de servicios se cuentan hasta dieciséis, algunos de considerable duración y, muchas veces, solapados. Podríamos destacar, entre ellos, la Escuela de Idiomas y el Tribunal de Exámenes para ingreso en la Escuela Naval Militar.

En 1964, tras once interminables años de capitán de navío, ascendió a contralmirante y fue designado para mandar la Agrupación Naval de Instrucción de Cartagena —ANIC—, a cuya creación tanto había contribuido desde la Jefatura de Instrucción. Por aquel entonces se trataba de un mando muy atractivo, pues abarcaba a la 31.^a Escuadrilla de Fragatas Rápidas, la Flotilla de Submarinos, su base y su escuela, el Centro de Adiestramiento de la Flota, con todos sus apéndices en las otras zonas marítimas y las aeronaves destacadas para las misiones de adiestramiento. De la ANIC pasó a mandar el arsenal de Cartagena en destino de superior categoría, aunque ascendió al poco tiempo y fue llamado pronto a Madrid. El entonces ministro de Marina, almirante Nieto Antúnez, lo nombró almirante jefe del Departamento de Personal con la especial misión de poner en marcha la Ley de Ascensos, ley que iba a suponer un revulsivo en la Armada y que costó algún tiempo asimilar por la novedad en la aplicación del sistema de selección para los ascensos en los diferentes grados de la carrera. Como en otros tantos aspectos, la Armada fue pionera en la aplicación de este sistema que posteriormente se extendió a los otros ejércitos. Mi padre, tras largos años dedicado a los problemas de personal, poseía un cono-

cimiento y una sensibilidad especial hacia éstos, dándoles prioridad, porque, como solía decir, la moral del personal va íntimamente ligada a la satisfacción en su trabajo.

Al ascender a almirante ocupó el cargo de jefe de la Jurisdicción Central y secretario general durante unos meses, para coronar su carrera en la Escala de Mar como capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo. Como tal, también se preocupó mucho por el personal, y como muestra citaré la creación del Club Naval de Oficiales y la Oficina de Información Naval —OFIN—, que luego se extendieron a las otras jurisdicciones. El día 11 de octubre de 1972, al cumplir la edad reglamentaria, pasa al grupo B y fija su residencia en Madrid. Aunque nunca comentó nada sobre el asunto, sabemos que en dos ocasiones, cuando estaba en Cartagena, declinó la oferta de ocupar cargos de más alto nivel, porque razones de índole familiar se lo impidieron. Por último, tras presidir el Patronato de Casas de la Armada, en octubre de 1976 pasa a la situación de reserva.

Mi madre había fallecido en enero de 1974, lo que supuso para él un fuerte trauma psíquico, que sobrellevó entregado a su cargo en el Patronato. Poco después, en junio de 1977, S. M. el Rey lo designa senador real, con otros dos tenientes generales de los Ejércitos de Tierra y Aire, en el grupo de los cuarenta que la Ley para la Reforma Política preveía. Esta nueva actividad lo vuelve a involucrar en un trabajo al que se entrega con absoluta dedicación, según su costumbre. Llegado el momento fue miembro de la Junta de Portavoces del Senado e iba a participar en la comisión correspondiente para el dictamen del Proyecto de la Constitución, aprobado ya por el Congreso, como representante del Grupo Mixto. El almirante, como lo llamaron sus compañeros en el Senado, asistió a todas y cada una de las sesiones, tanto en comisión como en pleno, exceptuando una vez en la que estuvo enfermo. Su presencia mereció el mayor respeto y consideración de sus colegas, afines o no a su forma de pensar, pues trabajó poniendo en el empeño sus más profundas convicciones, tanto militares, sociales como religiosas, con absoluta honestidad, aun a sabiendas de antemano que la defensa de sus propuestas tropezaría siempre con lo previamente pactado. Disponía de un despacho en el hoy Cuartel General de la Armada y contó sucesivamente con la ayuda inestimable de dos capitanes auditores de Marina —Regalado Aznar y Armada Vadillo—, que interpretaron sus ideas con gran eficiencia. En lo referente a España, la bandera y las Fuerzas Armadas defendió sus conceptos en la creencia de interpretar el sentir de sus compañeros de armas, cuyo aliento, y el de muchas personas no militares, le acompañó siempre, tanto de palabra como en los centenares de telegramas y cartas que recibió, y puso a contribución de los demás senadores sus ideales forjados al cabo de largos años de servicio ininterrumpido a su Patria. Defendió que el Rey tuviera más atribuciones de las previstas en el proyecto, y en lo que se refiere a asuntos como la familia, la libertad de educación y enseñanza o el divorcio, no olvidó su condición de católico.

En total presentó catorce enmiendas, que fueron rechazadas en la Comisión Constitucional, por lo que ejerció su derecho a mantener doce para defenderlas como votos particulares en el Pleno del Senado, donde también fueron rechazadas, siendo la más importante para él la que pretendía la supresión del término «nacionalidades». Así las cosas, a pesar de recibir fuertes presiones cuando el Texto Constitucional se votó en pleno, y el voto de mi padre, consecuente con sus convicciones, fue negativo. Como su trabajo había sido tan constante, honesto e intachable, tras ser rechazadas todas sus enmiendas en la Comisión de Defensa, un caracterizado senador le habló para que propusiera una, previamente acordada por todos, pues deseaban proporcionarle la satisfacción de aprobarla. Pero esa enmienda no le pareció



El almirante Gamboa, en su época de senador.

correcta y declinó la oferta, no sin antes agradecer el rasgo a sus compañeros.

Un «caballero y senador», dijo de él un periódico, había pasado por las Cortes, dejando una estela de lealtad a su pensamiento, a sus compañeros, a quien lo designó y a España. Al cesar, el por ahora último oficial de Marina senador, y abandonar el palacio de la Plaza de la Marina Española se iba con la satisfacción del deber cumplido para disfrutar un merecido descanso. Unos años más tarde, el día 5 de junio de 1986, poco antes de cumplir ochenta años, fallecía, sin darse cuenta, como consecuencia de una intensa hemorragia producida por una vieja úlcera rediviva que él desconocía, pero que al decir de los médicos venía desde los tiempos de aquella vieja dolencia de su juventud. La calle Arturo Soria, donde se situaba la Policlínica Naval, quedó colapsada por los muchísimos amigos y compañeros que quisieron darle su último adiós.

Mi padre era de trato abierto, afable y directo; asimismo gozaba de un gran sentido común y del deber, como demostró a lo largo de su vida. Fue profundamente religioso y un gran español; virtudes ambas que trascendían de su persona porque era transparente en sus actitudes. Fue coherente y consecuente, y de acuerdo con ambas cualidades actuó siempre. Además de otras numerosas condecoraciones, tanto en guerra como en paz, poseía siete Grandes Cruces y tenía a honra ser infanzón de Illescas, como lo habían sido su padre y su abuelo. Tuvo siete hijos, tres de los cuales, y siete de sus treinta y dos nietos, continúan su estela en la Armada.

DON LUIS GONZÁLEZ DE UBIETA. ALMIRANTE DE LA FLOTA REPUBLICANA

José CERVERA PERY
General Auditor
Correspondiente de la Real Academia de la Historia

El hombre y su circunstancia



UCHO es cuanto se ha escrito —y aún se sigue escribiendo— sobre la última Guerra Civil española, que quizá en su aspecto naval ha sido la menos tratada, aunque no falten excelentes aportaciones sobre ella, como las de Ricardo Cerezo, Bordejé, Michel Alpert, Domínguez Benavides (tomado con las necesarias reservas) y más recientemente el voluminoso y profundo estudio de los vicealmirantes Moreno de Alborán (1); pero así y todo

siguen faltando memorias o testimonios, sobre todo en biografías, de los principales actores de uno y otro bando que desde el marco naval protagonizaron las principales vivencias de aquella trágica confrontación entre españoles.

En los libros de «primera hora», es decir, los publicados en plena guerra o recién terminada, las referencias personales son tratadas desde la óptica particular de sus autores con elogios o denuestos, alabanzas o descalificaciones, y no es extraño encontrarse son adjetivaciones de todo género según se trate de «rojo» o «nacional» en los libros de distinto signo.

Afortunadamente, superados muchos de estos «tabúes», con la templanza que produce el paso del tiempo que permite nuevas reflexiones sobre viejos planteamientos, puede abordarse sin filias ni fobias, la trayectoria de persona-

(1) Nota del director: el autor de este trabajo se excluye modestamente de incorporar su nombre entre los autores que con rigor y solvencia han estudiado la guerra en el mar. Es de justicia, sin embargo, consignar su aportación con dos excelentes libros, *Alzamiento y revolución en la Marina* (San Martín, 1978) y *La guerra naval española* (San Martín, 1988), teniendo el primero de ellos el indiscutible mérito de haber sido publicado con anterioridad a los que después siguieron.



Capitán de corbeta Luis González de Ubieta,
jefe de la Flota republicana.

jes más o menos olvidados, pero que fueron esenciales en el devenir de la contienda, con materia suficiente y contrastada incluso para la emisión de juicios de valor.

En razón de ello, pretendo trazar una semblanza del capitán de corbeta Luis González de Ubieta y González de Campillo, uno de los dos almirantes —o jefes— de la flota republicana durante toda la guerra (el otro fue el también capitán de corbeta Miguel Buiza y Fernández de Palacios, ya que el primer nombrado, capitán de fragata Fernando Navarro Capdevilla, contó muy poco), desde el plano de la objetividad que permite hoy el mayor conocimiento de su persona, sin tomar partido (que en mi caso no corresponde) y sin dejarme llevar de impulsos emocionales. Se trata simplemente del rescate de un personaje que luchó conforme a sus convicciones y cuya romántica muer-

te le hace acreedor a un merecido respeto.

Que la personalidad de González de Ubieta es muy acusada y que su carácter es recio y firme se trasluce en los elogios que de diferentes autores recibe. Para Domínguez Benavides, «... de ceño cerrado, la talla morena, fácil al consejo y difícil a las complacencias verbales, Luis Ubieta tenía el tipo y la expresión que convenían al año 1936. No vacilaba por ejemplo en ayudar al cabo de tiro Sardina a cargar los cañones antiaéreos sin merma de su autoridad. Sus ojos se hacían fríos y duros en la acción y su voz ruda y terminante. Al andar, sus espaldas encorvadas y poderosas se ensanchaban como si se dispusieran a sostener el peso de la Flota». Alpert y Thomas tampoco le regatean méritos, e incluso el almirante Cervera Valderrama, en sus *Memorias de Guerra*, en las que ataca duramente a varios marinos republicanos, antepone el único «don» de tratamiento a González de Ubieta, que fue su oficial de derrota en el *Príncipe Alfonso*. Sin embargo, tiene también detractores, como el comisario general de la flota Bruno Alonso, con el que mantiene malas relaciones y que lo acusa de resucitar los viejos despotismos al prohibirle el conocimiento de los radios que se transmiten o reciben o adjudicarse la cámara del almirante en el *Libertad*, relegando al delegado político a un camarote «de segunda clase». Tampoco para Kutnesov es santo de su devoción y, le achaca

una supuesta falta de agresividad frente al enemigo, en algunos aspectos concretos: en el combate contra el *Baleares* y rendición de Menorca su actuación es discutida, pero no cabe duda que por los importantes puestos que ocupó —como jefe del Estado Mayor Central de la Armada, del que fue «alma» de sus principales disposiciones orgánicas, y como almirante de la Flota republicana, en la que logró su única victoria— lo convierten en el marino más destacado de la zona gubernamental.

Una excelente hoja de servicios

Luis González de Ubieta pertenecía a la promoción ingresada en la Escuela Naval Militar en enero de 1917 —año clave en la vida política española—, una promoción que será esquilmada por los azares de la guerra y en la que figuraban destacados oficiales de una y otra marina; pero hay lazos afectivos y de compañerismo que el espectro de la guerra aleja. Sus primeros destinos fueron en unidades menores, pero bien pronto destacó en conocimientos náuticos que le valieron ser oficial de derrota en el *Príncipe Alfonso* y, sobre todo, en el *Juan Sebastián de Elcano*, uno de sus cruceros de circunnavegación en el que permanentemente hay que dar ejemplo de seguridad y exactitud en los derroteros. Más tarde, ya de capitán de corbeta, cuando el aviador capitán Iglesias, después de sobrevolar el continente sudamericano, proyectó en España una expedición científica para explorar las fuentes del Orinoco y del Amazonas y en la que habrían de colaborar varios países americanos, la Marina designó a González de Ubieta como comandante del *Artabro*, un buque especialmente construido para aquella expedición, considerándolo como el más adecuado para el mando. Precisamente en este buque, situado en Cartagena en espera de órdenes, le sorprendió el alzamiento militar del 18 de julio, al que habían tratado de atraerle inútilmente otros compañeros comprometidos. Ubieta, de firmes convicciones republicanas, aunque no fuera ajeno a la creciente descomposición de la Marina y al relajamiento de la disciplina, siguió fiel al gobierno del Frente Popular, que enseguida utilizó sus servicios nombrándolo comandante del destructor *José Luis Díez* y poco más tarde del crucero *Miguel de Cervantes*; cuando este buque fue alcanzado por un torpedo disparado por un submarino italiano, dirigió eficazmente las maniobras de salvamento, logrando que pudiera entrar en puerto para ser reparado.

Creado el Estado Mayor de las Fuerzas Navales de la República el 26 de diciembre de 1936 por el ministro de Marina y Aire, Indalecio Prieto, se nombra para dirigirlo a González de Ubieta, «uno de los marinos que más se habían opuesto a los conspiradores». En el desempeño de este cargo se produjo el ataque del crucero alemán *Scheer* a Almería en represalia por el ataque aéreo republicano sufrido por el *Deutschland* y que causó numerosos muertos y heridos. Ubieta acudió al Consejo de Ministros del Gobierno republicano reunido

en Valencia con lo que él consideraba debía ser la respuesta, presentando un mapa con los cálculos de los lugares donde podría hallarse el buque agresor y, no siendo posible alistar la Flota fondeada en Cartagena con la premura necesaria, proponía el concurso de la aviación en persecución del buque. Prieto hizo suya la propuesta de Ubieta, pero el resto del Gobierno —ministros comunistas incluidos que seguían los dictados de Stalin— rechazó cualquier represalia que pudiese complicar más la situación internacional.

El 25 de octubre de 1937 se le nombró jefe de la Flota republicana, en la que habría de prestar sus más destacados servicios. Su primer objetivo fue restablecer la disciplina a bordo, muy deteriorada por intereses de partido, aunque la influencia de los comités no era ya la de los primeros meses de la guerra. Prueba de la firmeza de sus propósitos fue la solicitud de una orden a la Subsecretaría para pasaportar automáticamente en 24 horas al individuo que perdiera el barco —cosa que ocurría con harta frecuencia— o cometiera cualquier otro acto de indisciplina, destinándosele a una brigada de fortificaciones sin distinción de edad o categoría.

Conseguida una más coherente organización técnica, desde su puesto de jefe de Estado Mayor, y restablecida la disciplina, Ubieta había anunciado ante los comandantes de todos los buques y de la dotación del buque insignia formada en la cubierta del crucero *Libertad* que se proponía destruir el poder ofensivo del enemigo, elaborando como primera acción un plan de operaciones que comprendía un ataque sorpresivo con lanchas torpederas a la flota enemiga fondeada en Palma de Mallorca. Sin embargo, fueron otros los condicionantes que influyeron en lo que ha venido en llamarse «la única victoria de la Marina republicana en el mar».

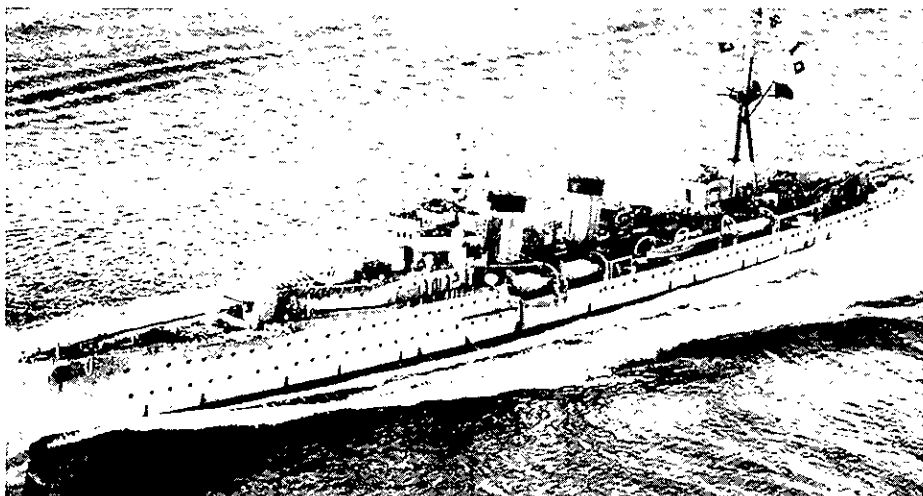
El combate de cabo de Palos: ¡destructores, atacad!

Sobre el combate del cabo de Palos y su más directa consecuencia, el hundimiento del crucero *Baleares* se ha vertido abundante literatura y se han formulado diferentes interpretaciones. Sin embargo, hay coincidencia en autores de una y otra tendencia en que se trató de un encuentro casual, no buscado a propósito por ninguna de las dos escuadras. Los cruceros nacionales *Baleares*, *Canarias* y *Cervera* navegaban entre el convoy que escoltaban desde Palma de Mallorca y la costa, a once nudos y sin ninguna protección de destructores o submarinos, ignorantes de la posición del enemigo. En rumbo opuesto iba la escuadra republicana, formada por el *Libertad*, *Méndez Núñez* y los destructores *Sánchez-Barcáiztegui*, *Antequera*, *Lepanto*, *Gravina* y *Lazaga*. A las 0036 horas del día 6 de marzo de 1938, desde la flota republicana y a 200 m, se avistó al enemigo. El *Sánchez-Barcáiztegui* reaccionó de inmediato lanzando dos torpedos, sin lograr impacto. Los cruceros nacionales cambiaron de rumbo, alejándose, ya que de noche su mayor potencia artillera



En el centro, el jefe de la Flota republicana, capitán de navío González de Ubieta. (Fotografía tomada en Cartagena el día siguiente del combate de cabo de Palos, donde fue torpedeado y hundido el crucero *Baleares* en la madrugada del 6 de marzo de 1938).

de poco le servía frente a la eficacia de los torpedos. Luego volvieron a su antiguo rumbo, cruzando el del convoy y pasando por la popa de éste para continuar en demanda de Estrecho. Entretanto, los buques de Ubieta describieron un amplio círculo al sur y al oeste con intención de volver a Cartagena antes de que se hiciera el día. Poco antes de las 0200 horas, las flotas se cruzaron otra vez sin avistarse, pero sin que se sepan las auténticas causas el *Baleares* disparó granadas luminosas, presentando un blanco excepcional para los destructores *Sánchez-Barcáiztegui*, *Antequera* y *Lepanto*, que lanzaron hasta doce torpedos a una distancia de entre 2.000 y 3.000 metros. Dos proyectiles hicieron blanco volando los pañoles de municiones, dejando al *Baleares* parado y a oscuras. El puente había sido destruido y se contabilizaron numerosos muertos, entre ellos el almirante Vierna, comandante del crucero *Fontenla*, y toda la plana mayor del buque. Los *Canarias* y *Cervera* evitaron la colisión y se alejaron —maniobra correcta— a toda velocidad, mientras que la flota de Ubieta, pese a los requerimientos del comisario Bruno Alonso, se dirigió hacia su base sin perseguir a los dos cruceros supervivientes. Domínguez Benavides, que llama al comisario general «tonto funesto», mantiene la opinión de que Ubieta, al oírle decir a Bruno Alonso «...vamos a por ellos que son nuestros», debió sentir el deseo de arrojarlo al agua.



Crucero *Libertad*, buque insignia del jefe de la Flota republicana González de Ubieta.

Evidentemente Ubieta, una vez hundido el *Baleares*, no quiso arriesgar sus buques enfrentándolos a la mayor potencia artillera del *Canarias* y *Cervera* que, tras dejar al convoy que escoltaban en aguas más seguras, habían vuelto a socorrer al *Baleares*. A los destructores además no les quedaban torpedos y el *Libertad* se había quedado en las salvas con tres calderas, y los tapones de los tubos saltaron con los disparos. En esta condiciones no era posible iniciar ninguna persecución y, a pesar de las duras críticas de Pítorski, el nuevo asesor soviético de Kuznesov, y del ofendido Bruno Alonso, el almirante republicano, que había lanzado por onda ultracorta la orden de ¡destructores, atacad!, hizo lo que tenía que hacer: regresar a su base.

Para los apologistas republicanos, González de Ubieta «había cumplido prontamente una gran parte de lo que prometió al hacerse cargo de la flota. Su recibimiento en Cartagena fue triunfal, y el gobierno de la República premió la acción de cabo de Palos concediéndole la Placa Laureada de Madrid, una orden creada para conmemorar la defensa de la capital de España y otorgada con anterioridad únicamente al general Miaja, que precisamente fue quien acudió a la base naval de Cartagena para imponerle la citada condecoración (2).

(2) La condecoración orlada de brillantes fue depositada por González de Ubieta en una caja fuerte de un banco de Panamá. No sabemos, tras la muerte del marino, qué habrá sido de aquella joya que une a su valor simbólico y sentimental el valor material. Parece ser que se quedó al cuidado de otros exiliados que aún la conservan.

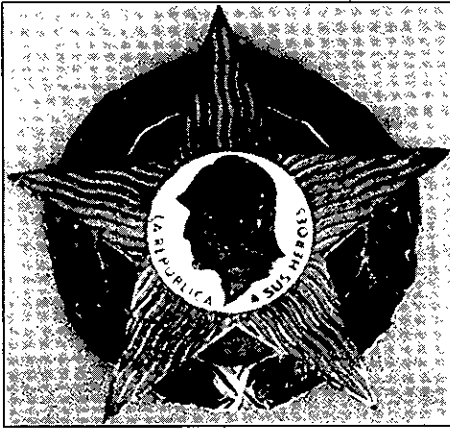
La rendición de Menorca

Pero a Luis González de Ubieta, que había saboreado la miel de un triunfo que al final resultó efímero, le quedaban amargos tragos por afrontar. Sustituido en el mando de la Flota por Miguel Buiza y con la guerra ya prácticamente perdida, se le nombró gobernador militar de la isla de Menorca, que nominalmente permanecía en manos de la República, pero que, perdida Cataluña, se encontraba sin contacto con el territorio republicano y, con toda seguridad, a la llegada de Ubieta parte de las fuerzas de la guarnición hacían ya gestiones para la entrega de la isla. El marino se encontró con una situación interna de total inseguridad por las actividades de la quinta columna, y al serle negados los refuerzos que solicitaba, considerando la isla, con sentido realista, indefendible y estando la guerra en su fase final, convino la entrega de la plaza con el conde de San Luis, antiguo marino, en aquel momento jefe del Sector Aéreo de Baleares, cuyo plan de rendición había sido aprobado por el Generalísimo Franco. La mediación inglesa fue en este caso importante, pues los términos de la rendición se trataron a bordo del crucero inglés *Devonsbire*. La entrevista fue correcta, sin que fuera ajena a ella algún momento de tensión. Ubieta y San Luis se saludaron con una fría inclinación de cabeza. Ubieta exigió la salida de las personas más comprometidas, ya que en caso contrario no se rendiría. Concedida esta petición, 452 personas, con el propio Ubieta y su segundo Baudilio San Martín, embarcaron en el *Devonsbire*, que se hizo a la mar a toda velocidad, desembarcando en Marsella aquella carga humana. Comenzaba así para el antiguo almirante de la Flota republicana un largo y tortuoso camino en el exilio.

Y el capitán se hundió con la nave...

Ya en el exilio, Luis González de Ubieta se afincó en México, pero mostró deseos de residir en Venezuela, donde ofreció sus servicios a la Compañía Venezolana de Navegación, sin que fuese posible en aquella ocasión disponer de ellos. También desde su exilio americano escribió cartas a diferentes jefes y compañeros de la Armada nacional en las que exploraba las posibilidades de regresar sin graves consecuencias. Se le contestó que esas posibilidades eran escasas, ya que se seguía manteniendo una dura postura hacia los marinos exiliados.

Durante la Segunda Guerra Mundial navegó por el Pacífico como capitán de un barco —una vieja carraca habilitada para navegar por necesidades de la guerra— que transportaba mineral entre los puertos de Canadá y México. En uno de esos viajes, un tifón partió el barco en dos. Sobre una mitad de aquél, con una vela improvisada, demostrando que era hombre de grandes recursos, consiguió acercarse a la costa, poniendo a salvo a toda la dotación y los valo-



El Gobierno de la República sólo concedió a tres hombres esta recompensa: al general José Míaja, al general Vicente Rojo y al capitán de navío Luis González de Ubieta.

estado del mar, y posiblemente un defecto de la estiba de la carga, escoró el barco tan gravemente que produjo su hundimiento. Cuando el timonel informó a Ubieta que no gobernaba el barco, el capitán, juzgándolo perdido, ordenó a la dotación el abandono del buque. Todos se pusieron a salvo en los botes salvavidas, menos su capitán que firme desde el puente prefirió hundirse con su barco. Una muerte romántica y trasnochada, emocionante en su sentido del deber pero innecesaria y anacrónica. Tal vez el eficiente y capaz marino que había atravesado las más difíciles situaciones en el mar y que había conocido momentos de gloria militar se sentía culpable de no haber podido salvar el *Chiriqui*, un pequeño y modesto mercante, un barco nuevo, del que estaba enamorado. Hundirse con su buque era una decisión que enraizaba con las más románticas y heroicas tradiciones de los hombres de mar. Y el que fuera almirante de la Flota republicana, el capitán de corbeta Luis González de Ubieta, no quiso ser ajeno a ellas (3).

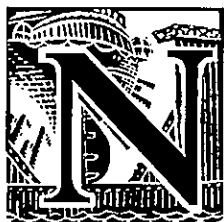
res del buque. Tuvo el mando más tarde de otros cargueros que hacían la ruta entre puertos de California y America del Sur, y en todos ellos evidenció sus dotes de avezado navegante.

Y llegamos al 30 de diciembre de 1950. A las 0800 de la mañana zarpaba del puerto de Barranquilla el buque panameño *Chiriqui*. Era éste un mercante dedicado al transporte de ganado entre los puertos colombianos del Pacífico y los venezolanos del Caribe. Apenas diez minutos después de zarpar, cruzando por la desembocadura del Magdalena en el Caribe —un lugar peligroso calificado de cementerio de buques—, el *Chiriqui* estaba hundiéndose. El

(3) Aunque popularmente se sigue nombrado a Ubieta y a Buiza como almirantes de la Flota republicana, su verdadero título es el de «jefes», pues el Gobierno de la República en ningún momento los promovió al Almirantazgo, aunque los habilitara para el desempeño de tan alto rango, como igual sucedería con los improvisados jefes de bases navales y comandantes de buques. El único ascenso efectivo producido en la Marina republicana durante la guerra fue el de Valentín Fuentes, promovido a contralmirante en vacante reglamentaria.

EL CONTRALMIRANTE HONORARIO E INGENIERO NAVAL JOSÉ M.^A GONZÁLEZ- LLANOS Y CARUNCHO (1899-1990)

Ramón BLECUA FRAGA
General del Cuerpo de Intervención



ATURAL de Ferrol, nació el día 27 de junio de 1899. Sus padres fueron doña Humbelina Caruncho y don Carlos González-Llanos y Alesson, contralmirante. Perteneció a una familia de arraigada tradición marinera. Tres de sus hijos ingresaron en el Cuerpo General de la Armada y dos son ingenieros navales.

Ingresó en la Armada como aspirante a los 14 años y, finalizados los estudios en la Escuela Naval, fue promovido a alférez de navío en el año 1919.

A partir de esa fecha embarcó en los siguientes buques: crucero *Reina Regente*; acorazados *Alfonso XIII*, *España* y *Jaime*; cruceros *Carlos V* y *Cataluña*; contratorpedero *Proserpina*, y en el cañonero *Marqués de la Victoria*; mandó el *Torpedero núm. 2* y, accidentalmente, la Flotilla de Submarinos y Torpederos con base en Ferrol.

Durante la Guerra de Marruecos (años 1921 y 1922) participó a bordo del acorazado *Alfonso XIII* en la campaña de reconquista de la zona de Melilla y en las operaciones de Tiguisas y Wed Targa (Tetuán), por la que obtuvo la Cruz Roja del Mérito Naval.

Durante los años 1924 y 1925 efectuó los estudios de ingeniero electricista en el prestigioso Instituto Internacional de Montefiori (Universidad de Lieja), siendo el número uno de su promoción, lo que le valió la concesión de la Cruz Blanca del Mérito Naval (R. O. 20 de enero de 1926).

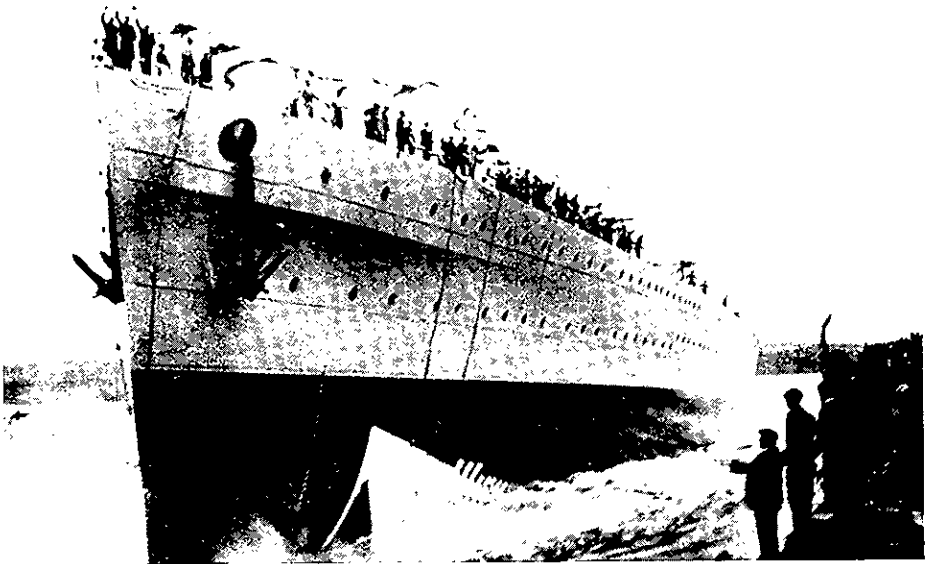
De regreso en España, ingresó en la Academia de Ingenieros de Ferrol, obteniendo el título de ingeniero naval en el año 1928, sin ingresar en el Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada. Hemos de recordar que con la promulgación del R. D. Ley de 15 diciembre de 1926 se impidió el ingreso en el Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada, aunque la Academia siguió impartiendo sus clases para la obtención del título de ingeniero naval civil, hasta el año 1932, en que el Gobierno de la segunda República dispuso el cierre de la citada



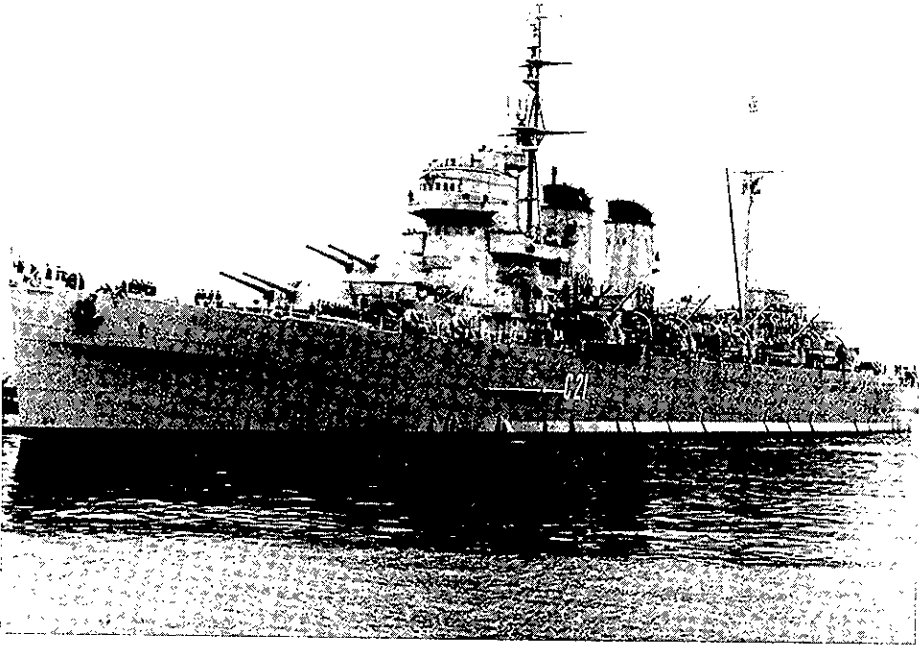
Cuadro de José M.º González-Llanos con el uniforme de gala de oficial de Marina.

academia, creando la Escuela Especial de Ingenieros Navales, con sede en Madrid. Ascende a capitán de corbeta el 15 de enero de 1929.

En el citado año, siendo director su amigo Juan Antonio Suanzes, pasa a prestar sus servicios a la Sociedad Española de Construcción Naval como jefe de los servicios eléctricos; en 1931 como ingeniero jefe de los trabajos del astillero; en 1933 como ingeniero jefe del astillero, y en 1935 como director de la Factoría de Ferrol. En estos destinos ha tenido una participación directa en el proyecto y construcción de varios buques de la Armada, principalmente de los cruceros *Baleares* y *Canarias*, que fueron modélicos en su género. Como es sabido, este último fue botado en el año 1931.



Día 28 de mayo de 1931, el soberbio casco del *Canarias* resbala por su grada ferrolana hacia las aguas de la ría.



José M.^a González-Llanos, que como ingeniero jefe del astillero ferrolano dirigió la construcción del crucero *Canarias*, también fue su segundo comandante durante la Guerra Civil.

Al iniciarse la Guerra Civil en 1936 decide cesar voluntariamente en su cargo y embarcarse en el crucero *Canarias*, que se estaba alistando a toda prisa para participar en las operaciones navales de bloqueo del Estrecho. Meses después se reintegró a su puesto de director de la Factoría, donde era más necesario, habilitado de capitán de navío.

Hemos de indicar que al iniciarse la Guerra Civil la mayoría de los ingenieros y técnicos británicos se marcharon a su país y la constructora fue incautada por el Estado dada su importancia vital como industria de guerra. Su actividad era constante, de día y de noche, en la reparación de los barcos de guerra y otros suministros para las Fuerzas Armadas.

Además de las obras navales, se modernizan las instalaciones en tierra, se construye un muelle y se levantan nuevos talleres, como los de Maquinaria, Calderería, etc., sin olvidar los aspectos organizativos y humanos.

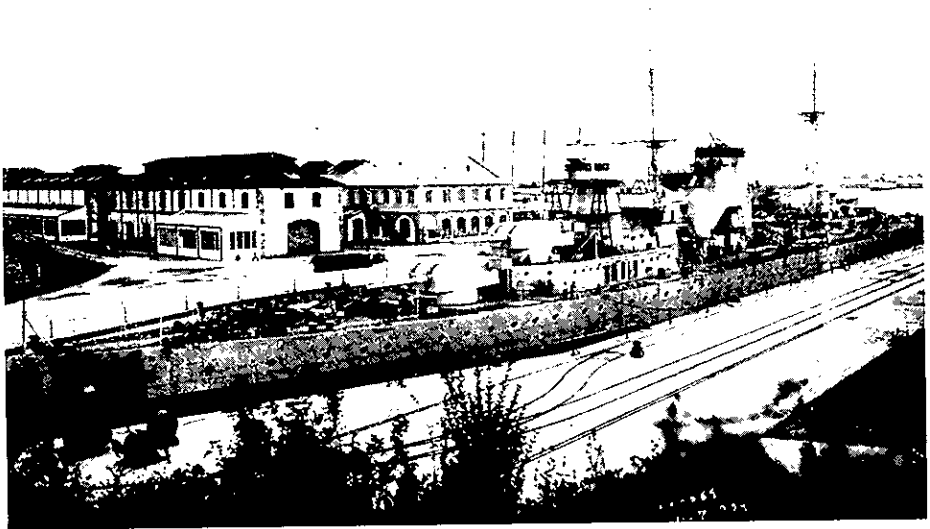
Una de sus iniciativas más importantes fue la creación de la Escuela de Aprendices (año 1938), con el fin de preparar teórica y prácticamente a los empleados y operarios, por lo que pudo calificarse a este centro como un precedente de las universidades laborales creadas más tarde por el Gobierno.

Después de terminada la Guerra Civil se inicia un plan de nuevas construcciones, bajo la dirección de don José María: ocho cañoneros tipo *Pizarro*, nueve destructores tipo *Audaz* y otros nueve tipo *Oquendo*, además de la gran reparación de los cruceros *Galicia* y *Miguel de Cervantes*, que se encontraban retenidos en la Base Naval de Bizerta y que fueron devueltos al Gobierno español, encontrándose en pésimas condiciones.

En el año 1942 se firmó un importante contrato de asistencia técnica con dos industrias francesas para construcción de turbinas en la Factoría. La gran actividad desarrollada en el decenio 1936-1946 fue condensada en un voluminoso trabajo (siete volúmenes más uno de información gráfica) y presentado por don José María al Tercer Congreso de Ingeniería Naval celebrado en Madrid (1948).

Además de la ingente labor desarrollada por don José María en la Factoría durante estos años, hay que reseñar la fundación de la empresa Fabricaciones Eléctricas Navales y Artilleras (FENYA), que tuvo una gran proyección nacional e internacional, con explotación de patente propias en una amplia gama de equipos eléctricos con destino a las Fuerzas Armadas, principalmente.

En el año 1949 cesa voluntariamente en la dirección de la Empresa Nacional Bazán de Ferrol para dedicarse íntegramente a la gran empresa fundada por él, partiendo de un modesto tinglado de carpintería de ribera que lo va a convertir en unos años en uno de los astilleros más importantes del mundo: Astano.



En julio de 1934 el nuevo crucero ya tenía montadas las dos torres de proa, el puente más acabado y los palos arbolados.

La enorme capacidad de González-Llanos, su excelente preparación técnica y su gran experiencia como director de la Empresa Nacional Bazán durante veinte años, hicieron posible este gran avance de la industria naval española, que repercutió en toda la zona de Ferrol, elevando su nivel de vida y dando trabajo a muchas personas.

La gran etapa de Astano se centra en la construcción de los grandes petroleros para la compañía Gulf, entre otras, de 360.000 t, como el *Arteaga*, cuyo lanzamiento constituyó un acontecimiento de repercusión internacional, desplazándose a Ferrol numerosos ingenieros extranjeros, algunos japoneses, que dudaban del éxito de la botadura, que fue satisfactoria.

No se descuidó el aspecto social de la empresa que dirigía, fomentando la creación del fondo de previsión social, la construcción de viviendas para los empleados y numerosas ayudas al personal.

Interesa destacar el testimonio de uno de sus alumnos en la Escuela Superior de Ingenieros Navales, posteriormente colaborador directo en Astano, Ramón de Vicente, hoy catedrático, que relata el gran afecto

que le tenían sus subordinados, a quienes conocía por sus nombres y apellidos. Una prueba más nos la ofrecen testigos presenciales de un hecho significativo: con motivo de una manifestación convocada por los sindicatos obreros, años después de retirado, cuando pasaba por delante de su casa, sita en la esquina del Cantón de Molins (Ferrol), se le ocurrió asomarse al balcón, y aquella multitud, al advertir su presencia, prorrumpió en aplausos y vítores hacia el que había sido su director, continuando luego su marcha.

Una faceta menos conocida fue su vocación docente. Profesor de la Academia de Ingenieros y Maquinistas, donde estudió, catedrático de la Escuela Superior de Ingenieros Navales de Madrid, desde 1947 a 1961, es autor de un



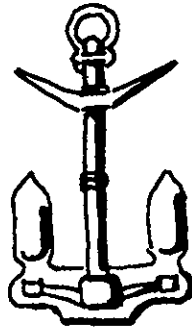
En el basamento de la estatua erigida en memoria de José María González-Llanos, cada uno de sus cuatro lados lleva una placa de bronce con los siguientes textos: *El Ayuntamiento, a su hijo predilecto; la Marina, a su contralmirante; Astano, a su fundador, y la Empresa Nacional Bazán, a su director*. En la parte inferior y en su frente se hace referencia a la asociación de vecinos de Esteiro y a su presidente, promotor del monumento, y figura el año de 1999.

excelente *Tratado sobre Máquinas Eléctricas*, en tres tomos, que fue declarado texto oficial en la citada escuela.

Es autor de numerosos artículos publicados en revistas de su especialidad y en esta REVISTA GENERAL DE MARINA, así como de ponencias en diversos congresos nacionales e internacionales a los que concurrió.

Fue presidente de la Asociación de Ingenieros Navales, presidente del Instituto de Ingenieros Civiles de España, etc. Ascendido a contralmirante honorario en 1958, estaba en posesión de numerosas condecoraciones, nacionales y extranjeras.

Su memoria ha querido perpetuarse al erigirse una magnífica estatua de él en el barrio de Esteiro de Ferrol, gracias al tesón y entusiasmo del presidente de su asociación de vecinos, Manuel Miraz Fernández, que en su juventud fue alumno de la Escuela de Aprendices y empleado durante cincuenta años en la Empresa Nacional Bazán, consiguiendo interesar a las fuerzas vivas de la ciudad y lograr así el noble propósito de perpetuar la memoria del que fue hijo predilecto de la ciudad de Ferrol.



BIBLIOGRAFÍA

Breve Historia de la Ingeniería Naval Española. Ed. Dossat. Madrid, 1950.

RODRÍGUEZ CRESPO, R.: Trabajo publicado en la obra colectiva *Historia de la ingeniería Naval Española*. C. S. I. C. Madrid, 1965.

Revista publicada por la asociación de vecinos de Esteiro, año 2000.

Hoja de servicios del contralmirante honorario José María González-Llanos.

EL VICEALMIRANTE PASCUAL DÍEZ DE RIVERA, MARQUÉS DE VALTERRA, DESTACADO MARINO Y BENEFACTOR DE LOS PESCADORES EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Ignacio LÓPEZ DE AYALA Y DÍEZ DE RIVERA



N el mes de abril del pasado año se cumplió el cincuenta aniversario del fallecimiento del vicealmirante Pascual Díez de Rivera y Casares, marqués de Valterra, cuya fecunda labor social en pro de los pescadores y gentes del mar, así como su destacada carrera como marino de guerra, creo que bien merecen este recuerdo.

El cercano parentesco que me une con el personaje que memoramos —se trata de mi abuelo materno—, podría sugerir que es mucho el conocimiento que yo pudiera tener sobre su carrera o su vida. Nada más lejos de la realidad. Tuvo Pascual cinco hijas y ningún hijo varón. Tanto su mujer como sus hijas vivían en Madrid mientras él andaba destinado por las diferentes zonas marítimas de nuestra querida España. Cuando murió el almirante, mi madre apenas contaba dieciocho años, y no puede decirse que fuera aficionada —con aquella edad— a escucharle contar historias de la mar.

Al llegar por primera vez a Marín, cuando en agosto de 1988 ingresé en la Armada como aspirante de Marina, pude observar que la avenida que conduce a nuestra Escuela Naval, desde Placeres hasta Marín pasando entre Estribela y el puerto comercial, lleva el nombre del marqués de Valterra. Por eso, desde entonces, he tratado de pedir a los que lo conocieron que me contasen cualquier anécdota o dieran algún dato sobre él. Quiero señalar que todos los elogios o adjetivos halagüeños que pudieran hacerse aquí al marqués de Valterra, en cuanto a su carrera militar o a su labor social, no provienen de la indu-

dable existencia de un cariño filial, puesto que no lo conocí y mi madre apenas reparó en su vocación de marino. Proviene de diversos escritos, artículos de periódicos, dedicatorias y felicitaciones oficiales de terceras personas que he podido recopilar. El vicealmirante Díez de Rivera trabajó siempre con mucho entusiasmo y gran eficacia en todos los destinos que tuvo, destacando notablemente tanto en paz como en combate. Escribió una decena de libros de temas profesionales, como fueron sus tres tomos de *Orgánica Naval* (1934), utilizados más tarde para la enseñanza en la Escuela de Guerra. Sin embargo, lo más relevante de su vida tal vez sea la enorme inquietud social pro pescadores, su gran generosidad y acendrado amor a la humilde clase pescadora y su eficaz trabajo por mejorar el sector pesquero en España. Por eso, he separado por un lado su carrera como marino de guerra, y por otro, la profunda labor social que realizó.

Marino de guerra

Pascual Díez de Rivera y Casares nació en Madrid el día 8 de mayo de 1889, hijo de Alfonso Díez de Rivera y Muro, marqués de Valeriola, y de Ramona Casares y Bustamante. Era el segundo de cuatro hermanos varones, y todos ellos pertenecieron a nuestras Fuerzas Armadas.

Primeras singladuras

Ingresó como aspirante de Marina, en plaza de oposición, en la Escuela Naval Flotante fragata *Asturias* (1) el 1 de septiembre de 1905. Al obtener el grado de guardia marina en 1908 embarcó en la corbeta *Nautilus*, donde se le concedió la Cruz al Mérito Militar de 1.^a clase «como premio a su constancia y aplicación en el trabajo y laboriosidad demostrada en la redacción de la memoria escrita a bordo de la corbeta *Nautilus* durante su permanencia en el primer año de instrucción...» (2). En 1910, siendo alférez de fragata, fue nombrado por S. M. el Rey caballero maestrante de la Real de Granada, y al año siguiente, ya de alférez de navío, se le concede la merced de hábito de la Orden Militar de Calatrava.

En 1912 asiste al Centro Electrotécnico de los Ingenieros Militares para hacer el curso de radiotelegrafía, a la vez que se encarga de la Sección de

(1) El comandante-director de la Escuela Naval Flotante era Alberto Balseyro.

(2) El comandante de la corbeta *Nautilus* era Salvador Moreno y Eliza. El libro que escribió Pascual Díez de Rivera lleva por título *Memoria del viaje de instrucción de la Nautilus por el Atlántico de abril a octubre de 1909 y descripción del barco redactada*, que fue publicado por el Ministerio de Marina en 1909.

Aprendices Marineros. Se le concede la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco por los extraordinarios servicios prestados en la enseñanza a dichos marineros, así como también la Cruz de 1.^a clase del Mérito Militar por sus servicios en dicho centro, por el «gran entusiasmo, celo e inteligencia demostrados durante su comisión en el Centro Electrotécnico».

Posteriormente fue enviado a Inglaterra a estudiar telegrafía sin hilos en la Marconi's Wireless Telegraph C.^o Ltd. de Chelmsford y en la University College de Londres. Allí fue nombrado agregado diplomático honorario con destino en la Embajada de España en Londres. En escrito del embajador de S. M. en Londres, Alfonso Merry del Val, al ministro de Estado, con fecha 3 de noviembre de 1914, dice así: «...No puedo menos que manifestar a V. E. que durante todo el tiempo que el señor Díez de Rivera ha pertenecido a la embajada de S. M. en Londres se ha distinguido no sólo por la absoluta corrección que era de esperar de tan completo caballero, sino también por su asiduidad y celo, particularmente desde que estalló el conflicto internacional, participando espontáneamente en la labor de esta cancillería del mismo modo que los funcionarios efectivos de la misma. De tan grande utilidad ha sido su cooperación que considero su marcha como en extremo sensible...».

Pasó luego destinado al acorazado *España*, donde se le concede Mención Honorífica sencilla por el celo e inteligencia demostrados en la enseñanza de los guardias marinas embarcados durante el curso de prácticas de 1915. En 1917 embarca en el cañonero *Marqués de la Victoria*.

Guerra de África

En diciembre de 1918 el alférez de navío Díez de Rivera es nombrado comandante de la cañonera *Cartagenera* de servicio en Melilla. Al dar comienzo en abril de 1919 algunas operaciones militares de la guerra de



Pascual Díez de Rivera, marqués de Valterra.

África, y dado que tenían lugar en tierra y lejos de la Mar Chica melillense, previa autorización del señor comandante de Marina se presentó voluntario al comandante general de Marruecos para que dispusiese de él en el puesto que más falta hiciera.

Enterado de que uno de los oficiales observadores del aeródromo de Tetuán estaba enfermo y por tanto sólo uno de los dos aparatos que componían la escuadrilla de aviación podría tomar parte en las operaciones, se presentó voluntario en dicho aeródromo. Esa mañana comenzó a volar el comandante de la *Cartagenera* de observador en el biplano *6tf8*, pilotado por el teniente de caballería Bustamante. Llevaban 21 kilogramos de trilita en el avión, en seis bombas. Bombardearon los montes Uyil y el Guerruao, tomando parte así en la operación que dio por resultado la posesión por nuestras armas de dichos montes. El día 6 de mayo se trasladó al campamento de Batel y allí quedó agregado a las Fuerzas Regulares Indígenas de Caballería, a las órdenes del comandante del Tabor, José Góngora. El día 7 de madrugada formó con el Tabor y salió en vanguardia de la columna que se organizó para la toma del monte Arneb. Poco antes del orto sonó el primer disparo y, tras varias horas de combate, alcanzaron su objetivo.

El 17 de mayo de 1919 es promovido al empleo de teniente de navío. El día 3 de junio, nuevamente a bordo, fue a Nador con el objeto de que su dotación cumpliera con el precepto pascual en la misión de franciscanos allí establecida. El 22 de junio entregó el mando de la cañonera y pasó a la situación de supernumerario (excedencia). En diciembre fue proclamado por la Junta del Censo de Ciudad Real candidato a diputado a Cortes por ese distrito. El día 19 fueron las elecciones generales de diputados a Cortes en toda España y salió triunfante por más de diez mil votos de mayoría sobre sus adversarios. En febrero de 1920 le fue concedida la Medalla Militar de Marruecos con pasador de Melilla, y la Cruz del Mérito Naval de 1.ª clase con distintivo rojo por los servicios prestados en Melilla como comandante de la cañonera *Cartagenera* durante el tiempo que permaneció en el territorio de operaciones.

En 1921 vuelve al servicio activo, formando parte de las comisiones permanentes de Fomento y de Marina en el Congreso de los Diputados, interviniendo de forma destacada en los debates de la Cámara.

En septiembre fue invitado por el ministro de Marina José Gómez-Acebo, marqués de Cortina, junto con otros dos diputados a Cortes, a acompañarlo a Barcelona en la visita que hizo a la Escuela de Aeronáutica, talleres, escuadriñas y torpederos, mostrando así el apoyo del Gobierno de Maura a la incipiente aeronáutica naval. El 3 de octubre salió para Melilla en unión de otros parlamentarios militares con objeto de conocer personalmente lo ocurrido en Annual y tomar parte en alguna de las operaciones de la reconquista de aquel territorio. De allí fue a Nador, donde vio el desastre allí acaecido. Desde Nador se trasladó a Sebt, se presentó al alto comisario de España en Marruecos y general jefe de las operaciones, Dámaso Berenguer, y se unió a su esta-

do mayor. Con él tomó parte en el combate de Atlaten, recorriendo todas las posiciones de primera línea. El 9 de octubre llegó a Melilla el ministro de la Guerra Juan de la Cierva y Peñafiel, e incorporándose este joven oficial a su comitiva asistieron a la toma del Gurugú.

El día 23 de febrero de 1922 contrajo matrimonio en la iglesia de la Buena Dicha, de Madrid, con Lourdes Escrivá de Romaní y Sentmenat, marquesa de Espinardo.

Tras haber sido segundo comandante del contratorpedero *Audaz*, en febrero de 1924 es nombrado comandante del *Torpedero n.º 4*, también perteneciente a la División de Aeronáutica Naval con base en Barcelona. El 6 de junio salió para Los Alfaques convoyando una escuadrilla de hidros y un dirigible que iban a volar sobre las escuadras española e italiana. La escuadra italiana llevaba a bordo a los reyes de Italia. Ese mes fue nombrado por el rey de Italia caballero de la Orden de San Mauricio y San Lázaro.

En otra ocasión, salieron de Barcelona el *Torpedero n.º 4* y el *n.º 13* remolcando a las lanchas gasolineras *H-2* y *H-4* a las órdenes del teniente de navío Díez de Rivera. Navegaron en demanda de Ceuta, haciendo escalas en diversos fondeaderos de la costa de Levante. En la singladura de Alicante a Cartagena, el *n.º 13* tuvo que largar su remolque y al *n.º 4* le faltó tres veces, consiguiendo dárselo otras tantas. Finalmente entraron en el arsenal las cuatro embarcaciones. El *n.º 13* tuvo que quedarse a hacer una reparación provisional y salió el *n.º 4* remolcando a la *H-2* y la *H-4*, arrumbando a cabo Gata. A la mañana siguiente empezó a arreciar el viento y la mar era ya gruesa; por ello hubo que largar el remolque de la *H-2*, que entró en Málaga. Más tarde se observaron señales desde la *H-4*, que se hundía por una vía de agua a proa... la mar iba en aumento y el viento también. Se tomaron toda clase de precauciones en la lancha para evitar que se hundiese: apuntalando los mamparos, se le cambió el remolque a la popa, se transbordó a su sufrida dotación al torpedero, atracando éste como se pudo y arriando un bote que al fin se perdió. A las pocas horas, y a pesar de las precauciones con que navegaban, faltó el remolque, que costó gran trabajo dar de nuevo. El viento y la mar iban atochando el convoy sobre la costa por la poca marcha que había que llevar y, no obstante las cuidadosas medidas tomadas, faltó dos veces más el remolque, que se dio a duras penas por no funcionar los motores de la lancha. Ante estas circunstancias, a la altura de Calaburras, decidió arribar a Málaga. Navegando de la otra vuelta se partieron por sexta y séptima vez los remolques y, dados nuevamente como se pudo, al fin consiguieron entrar en dicha capital. El torpedero llegó con las carboneras barridas y sin agua, sin haber perdido ninguna de las gasolineras. Las dotaciones hicieron derroche de entusiasmo y de valor durante las fatigosas faenas en tan difíciles circunstancias. Por su heroísmo y acertadas medidas fue recompensado por S. M. el Rey, de acuerdo con el Consejo de Ministros, con la Gran Cruz de la Orden Civil de Beneficencia con distintivo negro y blanco, una de las pocas que se

han concedido en España hasta nuestros días (3). También se le concedió entonces la Medalla de Plata de Salvamento de Náufragos (4).

Tras incorporarse la División de Aeronáutica a las Fuerzas Navales del norte de África (5), el *Torpedero n.º 4* navegó por las costas de Alhucemas y Melilla bombardeando con eficacia y muy de cerca, con fuego de fusil y cañón, numerosas calas, la bahía y costa de Alhucemas, donde recogió y remolcó hasta el *Dédalo* un hidro que tuvo que tomar agua con el motor parado al ser alcanzado por un disparo del enemigo. El *Torpedero n.º 4*, junto con el *n.º 13* (teniente de navío Sartorius, vizconde de Priego) entablaron combate frente a la playa de Tiguisas, el día 2 de octubre, para el salvamento del hidroavión *Savoia «L»* que fue llevado a cabo con éxito, impidiendo que lo capturase el enemigo. En esta acción murió por la patria el valiente alférez de navío Vara Morlán, primera víctima en combate de la Aeronáutica Naval. Su cadáver fue llevado a Melilla a bordo del *Torpedero n.º 4*. Durante el nutrido fuego de los moros, recibieron la aeronave y los torpederos numerosos impactos.

En mayo de 1925 se le concede otra Cruz del Mérito Naval de 1.ª clase con distintivo rojo, y se le añade el Pasador de Tetuán para la Medalla Militar de Marruecos.

Escuela de Guerra Naval

En 1926, tras aprobar los exámenes convocados, pasa a realizar curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval y en diciembre es ascendido a capitán de corbeta.

Al terminar el curso es nombrado jefe de Órdenes de la División de Contratorpederos formada por los buques *Lazaga*, *Velasco* y *Alsedo*, a los que se sumó más tarde el *Sánchez-Barcáiztegui*. En 1928, S. M. el rey de Rumanía le nombra comendador de la Orden de la Corona. En 1929, caballero de la Legión de Honor por el presidente de la República francesa. Ese año vuelve a la Escuela de Guerra Naval como profesor de la misma. Publicó entonces los

(3) La Orden Civil de Beneficencia, creada en 1856 y reformada en 1910 (R. D. de 29 de julio de 1910), es la única condecoración civil que exige la celebración de juicio contradictorio, como la militar Laureada de San Fernando cuando se concedía con distintivos morado y negro o blanco y negro, es decir, cuando se ganaba en acción humanitaria en la que se arriesgara la propia vida.

(4) Éste es uno de los más prestigiosos premios cívicos, creado por la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos (fundada por la reina María Cristina en 1880), por cierto, en una categoría que exigía una «exposición de la vida de los salvadores».

(5) El jefe de las Fuerzas Navales de África era el contralmirante Guerra, y el comandante de la División de Aeronáutica Naval era el capitán de navío Pedro Cardona, que arbolaba su insignia en el *Dédalo*.

citados tres tomos de *Orgánica Naval* (6), prologados por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada. Se le concedió la Cruz al Mérito Naval de 2.^a clase con distintivo blanco y el Pasador «Profesorado». En marzo de 1934 pasa agregado al Instituto Social de la Marina.

Guerra Civil (1936-39)

En 1936, al comenzar la guerra en España, fue nombrado segundo jefe del Sector Marítimo del Cantábrico Oriental y segundo comandante de Marina de Guipúzcoa (7). Más tarde fue comandante de la Flotilla de Patrulleros de Pasajes, *bous* armados, en cuyos buques (8) salió a la mar en numerosas ocasiones. De la dotación de uno de estos *bous*, el *Virgen del Carmen*, encontraron heroica muerte en Bilbao el comandante del buque, teniente de navío Francisco Javier Quiroga, conde de Villar de Fuentes (el conde Paco, como por su afabilidad y amable trato era conocido), y el jefe de máquinas, tercer maquinista graduado de alférez, Cándido Pérez. El 7 de enero de 1937 fue pasaportado a Salamanca y nombrado 2.^o jefe del Estado Mayor de la Marina y jefe de la 1.^a Sección (Organización) en el Cuartel General del Generalísimo (9). Trabajó con gran intensidad en la organización del Estado Mayor, en la preparación de las operaciones de bloqueo de la costa, particularmente en la vigilancia del estrecho de Gibraltar y en la toma de Málaga, que se vieron coronadas con el mayor de los éxitos, el día 8 de febrero, cuando los buques y las fuerzas del ejército entraron en dicha capital (10). En agosto se le nombra jefe del Servicio Histórico para su organización y la de un negociado de reclamaciones extranjeras. En septiembre de 1937 es nombrado segundo comandante del crucero *Navarra* —el antiguo *Reina Victoria* y después *República*—, que se encontraba en pleno armamento, teniéndosele que cambiar la artillería, calderas, etcétera. Dio a la dotación continuas conferencias patrióticas sobre la historia de España, infundiendo en su gente un espíritu formida-

(6) Los tomos de *Orgánica Naval*, publicados en 1934, eran: Tomo I, *Orgánica Naval*, con un compendio de criptografía. Tomo II, *Historia de las organizaciones navales de España y Francia*, y Tomo III, *Historia de las organizaciones navales de Inglaterra, Italia, Estados Unidos, Japón y Suecia*.

(7) El comandante de Marina de Guipúzcoa era el capitán de navío García Caveda. También quedó agregado a dicha comandancia el capitán de fragata Ramón Díez de Rivera y Casares, marqués de Huétor de Santillán, hermano mayor de Pascual.

(8) Estos *bous* eran: *Virgen del Carmen*, *Denis*, *Juan Mary*, *Santa Urbana*, *Virgen de Iciar* y *Alcázar de Toledo*.

(9) Siendo jefe del Estado Mayor de la Marina el almirante Juan Cervera Valderrama.

(10) El papel desempeñado por la Marina en la toma de Málaga fue fundamental, y así lo reconocieron el general Queipo de Llano y el coronel Borbón, duque de Sevilla, que felicitaron efusivamente al almirante de la Flota, Francisco Moreno.



Pascual Díez de Rivera y Casares, jefe de escuadrilla (sentado); a la derecha, Pita da Veiga y el padre Tous.

ble. Justo antes de salir el buque a la mar tuvo que desembarcar, por haber sido nombrado jefe nacional de Pesca Marítima.

En octubre de 1939, el Gobierno portugués lo nombra comendador de la Orden Militar de Avis. El 21 de octubre le entregó el jefe de Estado Mayor del departamento, capitán de navío Luis de Vierna, el diploma de la Medalla Militar Colectiva, concedida por el Caudillo a todos los comandantes y dotaciones de los *bous* que actuaron en el Cantábrico durante el año 1936, como jefe de la 4.^a Flotilla de Patrulleros (*bous*). El diploma lo firma el comandante general del departamento, vicealmirante Francisco Moreno Fernández.

1940-1952

En enero de 1940 recibe el mando del destructor *Almirante Antequera*. (11). Nuevamente dio muestras de sus dotes de mando y especial pericia marinera, siendo felicitado por escrito en varias ocasiones. Con frecuencia,

(11) También en ese año, el 24 de septiembre, le participó el director general de Bellas Artes, Juan de Contreras y López de Ayala, marqués de Lozoya, que por real orden de esa fecha había sido nombrado vocal de la Junta Directiva de la Real Sociedad Geográfica.

al desatracar, salía de la dársena ciando a gran velocidad para luego revirarse y dar avance al enfilear la bocana de la ría; o, ya siendo jefe de escuadrilla, en alguna ocasión salieron los destructores de puerto en paquete, para, una vez en la canal, ir largando estachas y dando avance de uno en uno, quedando así en línea de fila. Trabajó intensamente para instruir y elevar el espíritu y la moral de su dotación, como en cierta ocasión, en que al avistar varios buques de guerra ingleses, mientras cruzaba el Estrecho, formó a todo el personal y les dio una patriótica alocución sobre la historia de Gibraltar, los difíciles momentos por los que pasaban en plena Guerra Mundial y sobre los derechos indiscutibles de España en ambas orillas.

En septiembre, el vicealmirante Manuel Moreu, almirante de la escuadra (12), le propuso para el ascenso a capitán de navío «por la reconocida competencia y aptitud profesional del mismo, que cumplió a entera satisfacción sus condiciones de Mando a flote, y por los éxitos obtenidos en cuantas actividades tomó parte, por su entusiasmo, moralidad y cultura, puestos de manifiesto en conferencias a sus dotaciones, diversas misiones en tierra, en España y en el extranjero...». Fue propuesto a pesar de no haber cumplido las condiciones de embarque señaladas como reglamentarias para los de su empleo, por haber estimado el Gobierno ser mejor para el servicio el que desempeñase el cargo de director general de Pesca. Tras reunirse la junta superior de la Armada aprobaron por unanimidad y aclamación la propuesta, que el ministro de Marina, Salvador Moreno Fernández, y S. E. el Generalísimo ratificaron. Al ascender a capitán de navío fue nombrado jefe de la 1.ª Flotilla de Destructores de la clase *Almirante Antequera*. En 1944, siendo ya contralmirante, le concedieron las medallas de Oro al Mérito en el Trabajo y de la Previsión Social. En 1949 es promovido a vicealmirante. El 30 de abril de 1952 entregó su alma a Dios, cuando ocupaba el cargo de secretario general y jefe de la Jurisdicción Central del Ministerio de Marina.

Constante benefactor de los pescadores

El marqués de Valterra, gran benefactor de las gentes trabajadoras del mar, realizó una gran labor social, tanto al frente del Instituto Social de la Marina como antes de pertenecer al mismo. Impulsó la construcción de barrios marineros, con viviendas adecuadas para los pescadores, por toda la geografía

(12) La escuadra estaba formada por el *Canarias* (insignia, almirante Manuel Moreu), *A. Cervera*, *Navarra*, y por la flotilla de destructores: *Ulloa*, (insignia, capitán de navío Rapallo), *Císcar*, *A. Antequera* y *Gravina*, incorporándose más tarde el *Alcalá Galiano*, el *Churruca*, que en noviembre 1940 relevó al *Ulloa*, y el *Jorge Juan*, que se incorporó a la Flotilla el 22 de febrero de 1941.

		<p>Presta servicios en este Cuartel General en la oficina de <i>Estado Mayor de la Marina</i> <i>2º Jefe</i></p>
<p>D. <i>Pascual Díez de Rivera</i> Empleo <i>Capitán de Fragata</i> Natural de <i>Madrid</i> Provincia de <i>- Id -</i> de <i>47</i> años Domiciliado en <i>Salamanca</i> calle <i>Hotel Pasaje</i> núm. <i>-</i> cuya fotografía consta en la parte superior de este documento, sellada por el Estado Mayor del Generalísimo.</p>		<p>quedando autorizado para entrar en dicho Cuartel General. <i>Salamanca 25 de Febrero 1937</i> El Jefe de E. M. NOTA.—Este Pase, no excluye la presentación del Carnet Militar o documentos personales si se estiman necesarios su presentación.</p>

Pase del capitán de fragata Díez de Rivera para el Cuartel General de Salamanca en 1937.

española. Obtuvo del citado instituto que se concediesen préstamos de importancia a los pescadores. Actuó como asesor en diversas cuestiones sociales entre patronos y obreros. Consiguió el establecimiento de las zonas de veda y su vigilancia, el reparto de útiles de pesca, el crecimiento de la flota pesquera a casi el doble de barcos y la reorganización de las cofradías y pósitos de pescadores, defendiendo los derechos y prerrogativas que tenían y las que se crearon. Hizo numerosos viajes a distintos puertos del litoral, dando conferencias en centros oficiales y particulares, militares y civiles, y organizando otros actos de propaganda social propescadores y de su industria (es de señalar que los viajes y propaganda los hacía completamente por su cuenta, sin cobrar nada por ello).

En mi embarque de guardia marina a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, en noviembre de 1990 tocamos puerto en Lanzarote y pude ver que en Arrecife hay un barrio marineró que lleva su nombre. Desconozco en qué otros puertos de España dejó muestras de su labor, pero me consta que fue patrón mayor honorario y presidente de honor de multitud de cofradías de pescadores repartidas por todo nuestro litoral.

En la ciudad de Vigo, entre otras, tuvo la generosidad de mandar construir de su peculio particular el magnífico edificio donde está instalada la Casa del Pescador-Institución Valeriola, en la calle que actualmente lleva su nombre.

Hoy en día, regido por las mismas religiosas a las que él encomendó la Casa del Pescador y que sustentó hasta su muerte, es un colegio de enseñanza primaria y parvulario. Años después, también en Vigo, siendo comisario del Instituto Social de la Marina, mandó construir el Grupo Escolar de Orientación Marítima, en el que han estudiado tantos niños y niñas.

Don Pascual propugnaba crear también en aquella zona un «barrio marinero», que se inauguró varios años después de su muerte, y que mandó edificar el Instituto Social de la Marina.

En el mes de mayo de 1930 todas las fuerzas vivas de la ciudad de Vigo solicitaron del Gobierno la concesión de la Grandeza de España a favor del marqués de Valterra por la fundación que había hecho en dicha ciudad de la Casa del Pescador Institución Valeriola, primera en su clase en España, que tanto beneficiaría a la clase pescadora, tan digna de preocuparse por ella. Sucesivamente solicitaron igual gracia los Pósitos Marítimos, la Escuela de Guerra Naval, el capitán general de la Armada y el obispo de Madrid-Alcalá, doctor Eijo y Garay. Recibió la felicitación de S. M. por medio del ministro de Marina, contralmirante Salvador Carvía y Caravaca, y algún tiempo después tuvo la satisfacción de oír de labios de S. M. la reiteración de la más calurosa enhorabuena y felicitación por la obra social realizada, y le manifestó el Soberano que había ordenado muy complacido se incoase el correspondiente expediente para la concesión de tan preciada y merecida recompensa, como se había solicitado, y que a su debido tiempo firmaría muy gustoso la concesión de tan augusta merced.

También en mayo de 1930 el Ayuntamiento de Vigo participaba a los marqueses de Valterra que habían sido nombrados Hijos Adoptivos de la Ciudad como público testimonio y homenaje.

En enero de 1931 S. M. el Rey lo nombra Gentilhombre de Cámara con ejercicio, prestando el juramento correspondiente el día 28 de febrero en el Palacio Real ante el sumiller de corps. Nuevamente se interesó el Soberano por la marcha de la Casa del Pescador Institución Valeriola fundada en Vigo, y le reiteró de palabra las felicitaciones ya expresadas varias veces a través del jefe de Gobierno (capitán general Juan Bautista Aznar), los ministros de Gracia y Justicia (García Prieto), Economía (Bugallal) y Marina (almirante Rivera), repitiendo una vez más el Soberano que, próxima ya la terminación del expediente, en breve otorgaría muy complacido la merced de la Grandeza de España como justa recompensa a la gran obra social realizada en pro de una de las clases más numerosa y trabajadora. (Como sabemos S. M. el Rey tuvo que abandonar España, para siempre, el 14 de abril de 1931, y que por tanto nunca llegó a firmar la citada recompensa).

En 1935, el Ministerio de Trabajo, Sanidad y Previsión lo nombra presidente del Montepío Marítimo Nacional.

En el año 1938, siendo segundo comandante del crucero *Navarra*, el Generalísimo lo llamó a Burgos, donde dio varias conferencias muy interesantes.



El vicealmirante en el curso de una visita a las organizaciones pesqueras portuguesas.

El Caudillo le notificó que lo nombraba para organizar y encauzar el problema pesquero en su doble aspecto, social y económico, y le manifestó que se daba cuenta del «gran sacrificio que representaba para él tener que dejar el buque cuando estaba próximo a salir a la mar». Entonces fue nombrado jefe del Servicio Nacional de Pesca Marítima, y tuvo que desembarcar en contra de su voluntad y de la del jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Cervera Valderrama. El Generalísimo le dio esta orden «no sólo por el alto concepto que le merecía este jefe, sino porque había recibido cientos de telegramas pidiéndolo de todo el litoral». En noviembre del 1941, después de mandar la escuadrilla de destructores *Almirante Antequera*, fue nombrado

comisario del Instituto Social de la Marina, cargo que compaginó con sus destinos en la Armada hasta su muerte en 1952.

Epílogo

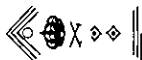
Sé con certeza que el mayor honor que podría recibir en el 50 aniversario de su muerte es que se dijera alguna Santa Misa por su alma y que se rezase una Salve a la Virgen del Carmen, a la que tanta devoción tenía.

Me gustaría agradecer desde aquí al almirante general Saturnino Suanzes de la Hidalga toda la información que me ha proporcionado, así como al vicealmirante Salvador Moreno de Alborán, coautor *La guerra silenciosa y silenciosa*; al capitán de navío Ramón Díez de Rivera y de Hoces, sobrino de Pascual, que me contó algunas historias sobre él y al que debo gran parte de mi vocación a la Armada; y, por último, a Alfonso Ceballos-Escalera y de Gila, marqués de la Floresta, gran erudito y autor de más de veinticinco libros, que me ha facilitado numerosos datos. Desde estas líneas también me gustaría agradecer de antemano a cualquier lector que pudiera darme alguna otra información sobre don Pascual.

(Fotos: archivo particular del autor).

EL CAPITÁN DE NAVÍO MANUEL CARBALLO GOYOS (1829-1883)

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA



OR razones totalmente ajenas a las que me han movido a redactar este artículo, ha llegado a mis manos la hoja de servicios del oficial del Cuerpo General de la Armada cuyo nombre encabeza estas líneas.

Es tan rica en acaecimientos destacables y tan brillante su actuación a lo largo de toda su carrera que no he podido resistir la tentación de divulgarlos mediante su publicación en esta REVISTA.

Lo que sigue no es más que una reseña de la mencionada hoja de servicios con adicionales consideraciones y aclaraciones de carácter histórico.

Manuel Carballo Goyos nació en Ferrol en 1829. En 1845, cuando todavía no había cumplido los dieciséis años, sentó plaza en Cádiz como guardia marina, siendo pasaportado para Ferrol meses más tarde para embarcar en la fragata *Perla*, que se estaba alistando en ese arsenal para emprender viaje al Río de la Plata.

Desde 1843 en Argentina y Uruguay se enfrentaban en sangrienta guerra civil unitarios y federales. Sus consecuencias también las sufrían los residentes españoles en esas tierras. Por ello, el gobierno de Isabel II decidió enviar un representante diplomático a aquellos países. Dicho representante embarcó en la fragata *Perla*, que salió de Ferrol el 13 de julio de 1845 con destino a Montevideo junto con el bergantín *Héroe*.

Tras hacer escala en Río de Janeiro ambos buques llegaron a Montevideo el 20 de octubre. Desde entonces quedó establecida en dicho puerto la llamada Estación Naval Española del Río de la Plata. La misión de las unidades navales allí apostadas era la defensa de nuestros intereses en aquellas revueltas repúblicas de independencia reciente.

El guardia marina Carballo se formó en dicha fragata navegando por aguas del Plata durante cerca de dos años, hasta que la *Perla* se dio a la vela para las Antillas, llegando a La Habana el 19 de mayo de 1847.

De la *Perla* transbordó a otros barco surtos en este apostadero y no volvió a la Península hasta junio de 1849, continuando embarcado al llegar a Cádiz. Fue promovido a alférez de navío en 1851.



Manuel Carballo con uniforme pequeño de teniente de navío. Anónimo español siglo xx. (Musco Naval, Madrid).

Desde 1851 hasta 1857 sirvió a bordo de varios barcos: en el vapor correo *Fernando el Católico* hizo repetidos viajes entre Cádiz y La Habana; en el navío *Soberano*, en las corbetas *Colón* y *Villa de Bilbao* y en el bergantín *Gravina* realizó varios cruceros por el Mediterráneo y, de nuevo en ultramar, con la corbeta *Ferrolana* y vapores *Ulloa* e *Isabel II*, buques apostados en La Habana, navegaciones por aguas de la isla de Cuba y a Veracruz en México.

Fue oficial ayudante de derrota en el vapor *Fernando el Católico*, y en las corbetas *Colón*, *Villa de Bilbao* y *Ferrolana*, cuando, como es obvio, la navegación de altura se basaba exclusivamente en la observación

astronómica. Como experto navegante, Carballo debió ser un virtuoso del sextante.

Destinado al Departamento de Cádiz, regresó de Cuba a la Península en el vapor *Isabel la Católica*. En diciembre de 1857 se le nombró profesor del Colegio Naval Militar de San Fernando, siendo éste su primer destino en tierra desde su ingreso en la Armada doce años antes. En enero de 1858 fue promovido a teniente de navío.

En julio de 1859 cesó como profesor en el Colegio Naval Militar, asignándosele el mando de la goleta de hélice *Circe*, pero por necesidades del servicio se le ordenó embarcar con urgencia en la fragata *Hernán Cortés*, fondeada en Algeciras, donde se concentraban las unidades que iban a participar en la campaña contra Marruecos.

España había declarado la guerra a Marruecos en octubre de 1859. Tras la primera fase de esta guerra, que culminó con la ocupación de Tetuán el 4 de febrero de 1860, se entablaron conversaciones de paz que fracasaron. O'Donnel, como primera providencia, ante la actitud de los negociadores marroquíes, que se negaban a aceptar sus condiciones, dispuso el bombardeo de Larache, Arcila y Rabat.

El almirante Bustillo, que era el jefe de las Fuerzas Navales de Operaciones en la costa de África, cumplimentó la orden disponiendo que la fragata de vela *Hernán Cortés* fuera remolcada por el vapor *Colón*. El 25 de febrero todos los buques designados por Bustillo fondearon en línea frente a Larache, en los puestos previstos, procediéndose al cañoneo de la plaza. Respondieron

a este las baterías de costa marroquíes. El 26 se situaron los mismos buques frente a Arcila, dejando los fuertes y la población medio destruidos. En total la escuadra hizo unos 2.000 disparos. El temporal del NW obligó a Bustillo a desistir del previsto bombardeo a Rabat.

El teniente de navío Carballo participó en estos bombardeos de costa como jefe de batería de la fragata *Hernan Cortés*, siendo condecorado por su participación en estas acciones.

Terminada la Guerra de África tomó el mando de la goleta de hélice *Circe* en agosto de 1860. En un viaje de Ferrol a Cádiz tuvo que entrar de arribada en Ferrol remolcada por un buque inglés tras haber estado al garete por pérdida del timón y otras graves averías ocasionadas por un fuerte temporal. Por real orden, S. M. se dignó aprobar las acertadas disposiciones que tomó para salvar al buque de su mando en tan adversas circunstancias.

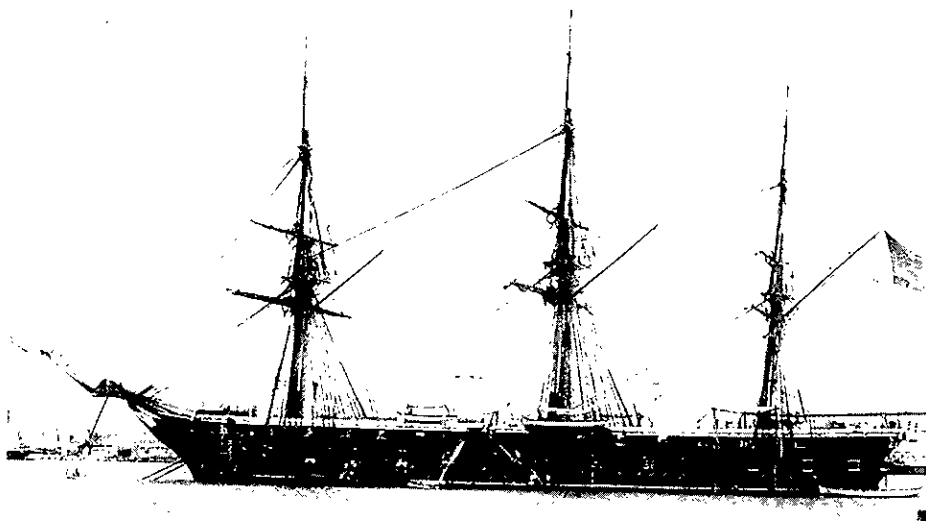
Tras un año en aguas de la Península, en septiembre de 1861 salió con la goleta de hélice *Circe* para Filipinas por el cabo de Buena Esperanza. Llegó a Manila en febrero de 1862. Todavía no se había construido el canal de Suez.

En noviembre de este año emprendió viaje a Saigón para ponerse a disposición del plenipotenciario español en Cochinchina con objeto de combatir un levantamiento annamita en el sur de este país en combinación con fuerzas francesas.

La intervención en Cochinchina de las fuerzas españolas de Filipinas con las expedicionarias francesas se inició en 1859, pero hasta 1862 no se logró que el rey de Annam solicitara la paz. La razón de nuestra intervención fueron la persecución de que eran objeto los misioneros españoles y las ofensas infligidas a nuestra bandera por los annamitas. La falta de cumplimiento de las condiciones acordadas por parte de éstos motivó una nueva intervención. Las fuerzas españolas allí enviadas, mandadas por el coronel Palanca, regresaron a Filipinas en marzo del año siguiente.

La *Circe* tomó parte en dicha campaña operando en el delta del Mekong. Se le confirió además a su comandante el mando de una columna de desembarco que operó los días 24 y 25 de febrero de 1863 en tierra. Acción en la que participaron fuerzas francesas y españolas y lanchas cañoneras francesas. La misión de toda la fuerza, de la que formaba parte dicha columna, era cortar la retirada de los annamitas que abandonaban el pueblo de Go Kong. Dejando su buque al mando de su segundo con instrucciones de sostener el bloqueo en un brazo del río Soiran, desembarcó con una columna de 150 hombres franceses y españoles; tomó inmediatamente un fortín artillado con siete cañones; destruyó las estacadas que obstruían el río y batió a dos formaciones de annamitas que, con efectivos superiores, intentaban cerrarle el paso. Avanzó unas siete u ocho millas tierra adentro hasta que recibió órdenes de retirarse por haber finalizado con éxito la operación.

Además de participar en estas acciones de guerra, desempeñó varias comisiones que le fueron encomendadas por el almirante gobernador de la colonia



La fragata *Nuestra Señora del Carmen* (la *Carmen*), fotografía tomada hacia 1880. (Extraída de *Buques de guerra de la Armada española a través de la fotografía*, de J. L. Coello y A. R. Rodríguez. Ministerio de Defensa, Madrid 2001).

francesa, Regault de Genouilly, como fue la de recibir en puerto «secreto», por cuenta de los aliados, el primer plazo de la indemnización de guerra exigida por éstos, que transportó a Saigón, así como la de dirigirse en unión de la fragata insignia francesa a la bahía de Fourain llevando a bordo una embajada española, a la cual se unió como plenipotenciario, continuando con dicha embajada por tierra hasta la capital de Cochinchina, donde se firmó el tratado definitivo de paz.

Por su actuación en esta campaña recibió la Cruz de Caballero de Carlos III y la Legión de Honor, concedida por el emperador Napoleón III.

En abril volvió al apostadero de Manila, cesando como comandante de la goleta *Circe* en agosto de 1863. Pasaportado, emprendió viaje de regreso a la Península vía Hong Kong, Suez, Alejandría y Gibraltar en buques de distintas banderas para disfrutar en Cádiz de dos meses de licencia para restablecer su salud. Hay que señalar que la etapa de Suez a Alejandría se hacía por tierra. El canal de Suez no fue inaugurado hasta 1869.

Concluida la licencia se presentó en el Departamento de Cádiz, donde embarcó en la corbeta *Villa de Bilbao*, hasta que fue destinado de nuevo al apostadero de La Habana. En el vapor correo *Infanta Isabel* llegó a La Habana procedente de Cádiz el 18 de junio de 1864. Estuvo embarcado en distintos

buques como dotación y de segundo comandante en el vapor *Hernan Cortés*, efectuando navegaciones por aguas de las Antillas.

En enero de 1866 se le confirió el mando de la goleta de hélice *Uad Ras* de 750 toneladas y 200 caballos de potencia, teniendo que trasladarse de La Habana a Montevideo para tomar el mando de ella. Este largo viaje lo hizo sucesivamente en tres barcos mercantes extranjeros: francés, norteamericano e inglés, con escalas en Santo Tomás, Belén de Pará, Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro.

Tras un mes de viaje, el 12 de junio tomó el mando de la *Uad Ras* en Montevideo. El 31 de julio salió de Montevideo para Río de Janeiro por haber recibido orden de incorporarse en dicho puerto a la escuadra del Pacífico. Tras una accidentada travesía en que sufrió los embates de un furioso temporal (posiblemente un «pampero» tan frecuente en aquellas latitudes), llegó a Río de Janeiro el 11 de agosto de 1866. Por su comportamiento durante dicho temporal se le concedió una Cruz del Mérito Naval.

Procedentes de El Callao, tras penosísimo viaje por el cabo de Hornos, habían ido llegando sucesivamente a Río de Janeiro la *Villa de Madrid*, con la insignia de Méndez Núñez, la *Blanca* y la *Almansa*. Por último llegó la *Resolución* que se salvó milagrosamente cuando la Escuadra se dispersó por el temporal del norte reinante. Esta última fragata tuvo que recalar en Las Malvinas por pérdida del timón y codaste exterior. De allí llegó a Río de Janeiro escoltada por el *Colón* el 7 de octubre. Todos los buques estaban en pésimo estado y las dotaciones diezmadadas por el escorbuto y otras enfermedades.

La incorporación a la escuadra de la goleta *Wad Ras* fue consecuencia de la disolución de la Estación Naval del Río de la Plata.

Los buques asignados a ésta pasaron a depender del comandante general de la Escuadra del Pacífico, que cambió su nombre por el de Escuadra del Sur de América.

Poco duró la dependencia de la goleta *Wad Ras* de esta escuadra, ya que recibió orden de dirigirse a La Habana, donde llegó, haciendo escala en Santiago de Cuba, el 25 de diciembre de 1866.

El 29 de abril de 1867 salió para Cádiz, donde arribó el 11 de julio para realizar obras de reparación y acondicionamiento con objeto de incorporarse al apostadero de Filipinas.

El 8 de diciembre salió de Cádiz para Manila, donde llegó el 24 de junio de 1868. Era la segunda vez que el entonces teniente de navío Carballo, mandando un buque, hacía este viaje por el cabo de Buena Esperanza. Continuó como comandante de la *Wad Ras* en aguas del archipiélago filipino hasta su ascenso a capitán de fragata el 25 de noviembre de 1868.

Dicho ascenso llevó consigo su nombramiento de capitán del puerto y comandante de Marina de Manila. Desde diciembre de 1871 a mayo de 1872 desempeñó el mando accidental del apostadero por ausencia del comandante general.

Mientras ejercía dicho mando con carácter interino, tuvo lugar la primera insurrección contra España en Filipinas. La importación de las ideas republicanas de «La Gloriosa» y los caóticos años que siguieron a la Revolución de Septiembre que destronó a Isabel II, así como la influencia de las logias, fomentaron las ideas liberales separatistas de criollos españoles que propalaron con éxito entre los tagalos.

Abortada la conspiración en Manila por una confidencia, la sublevación tuvo lugar exclusivamente en Cavite el 20 de enero de 1872, siendo su brazo ejecutor, como cabecilla principal, el sargento de Infantería de Marina La Madrid, que consiguió arrastrar a su causa a soldados indígenas de este cuerpo y marinería del arsenal, así como a soldados del regimiento de artillería indígena y de la guarnición del fuerte de San Felipe.

En la hoja de servicios que estamos glosando se dice literalmente:

«Al frente de las fuerzas leales de Marina y otras del Ejército defendió el Arsenal de Cavite atacado por los insurrectos, dirigió el desembarco de las tropas que fueron enviadas de Manila y dispuso el asalto de la fortaleza de San Felipe por la parte del Arsenal.»

Las tropas transportadas por mar desde Manila al mando del general 2.º cabo de la Capitanía General fueron decisivas para sofocar la rebelión, que quedó dominada el día 22. Pasados a cuchillo en la lucha muchos de los sublevados y juzgados los apresados en consejo de guerra, los condenados a muerte, que no fueron indultados, fueron fusilados en Manila. Cumplida la sentencia el 26, desfilaron las tropas delante de los cadáveres, como mandaba la ordenanza.

Como recompensa por la «previsión demostrada y acertadas medidas» tomadas por este jefe, que tanto contribuyeron a sofocar pronta y expeditivamente la rebelión, además de las gracias que en nombre del Gobierno se le dieron, se le ascendió a capitán de navío «sin antigüedad pero con sueldo».

En junio de 1872 cesó en su destino y se le concedió licencia por enfermo, trasladándose a la Península de pasajero en distintos barcos mercantes, haciendo varias escalas.

Cumplida la licencia, que disfrutó en Cádiz, se le nombró ayudante mayor del arsenal de La Carraca.

En julio de 1873 se le confirió el mando de la fragata de hélice *Carmen*, del que tomó posesión en Ferrol el 26 de julio. Completado apresuradamente el armamento y el alistamiento del barco, se le ordenó salir con urgencia de Ferrol con destino a Alicante, lo que pudo hacer el 10 de agosto.

Gravísimos acontecimientos se estaban produciendo en el sur de España, principalmente en Cartagena: la revolución cantonal. La «idílica» República Federal les había estallado en las manos a sus ingenuos ideólogos.

El caso de Cartagena es algo único en la Historia. En ella se había alzado

contra el poder una pandilla de locos, capitaneados por el diputado Antonio Gálvez, que dispusieron pronto de las importantes unidades de la Armada que estaban en el arsenal, y sublevaron a la marinería contra la oficialidad leal al gobierno de Madrid. Entre ellas se encontraban las fragatas *Vitoria*, *Tetuán*, *Almansa*, *Ferrolana*, *Méndez Núñez* y *Numancia*, que cometieron actos piráticos saqueando ciudades del litoral para procurar fondos para el cantón. Por su parte, el general Contreras, otro de los jefes de la insurrección, el 30 de julio llevó a cabo un estúpido bombardeo en Almería, precisamente cuatro días después de que el capitán de navío Carballo tomara el mando de la fragata *Carmen* en Ferrol.

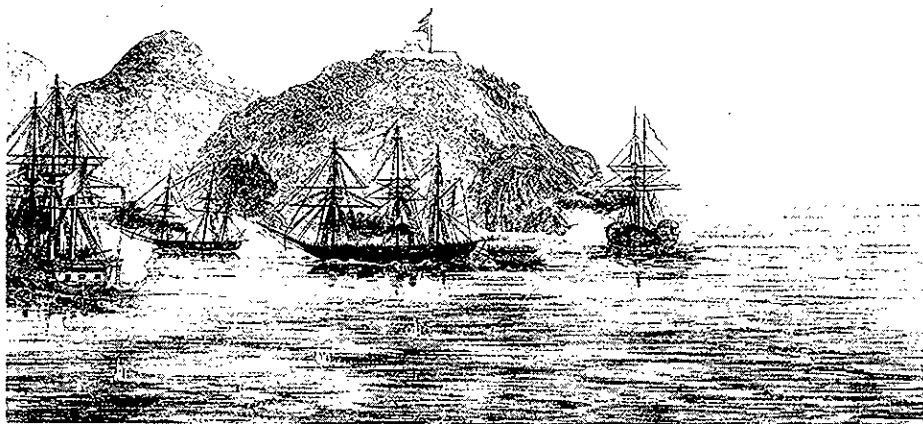
La inquietud de las grandes potencias europeas ante el cariz de estos insólitos sucesos indujo a Francia, Alemania y a Gran Bretaña a destacar buques al Mediterráneo. Declarados piratas por el gobierno de Salmerón, los barcos en poder de los cantonales, las fragatas *Vitoria* y *Almansa* y el bergantín *Vigilante*, fueron apresados por buques alemanes e ingleses y conducidos a Gibraltar.

Cuando la *Carmen*, al mando de Carballo, en su viaje de Ferrol a Alicante se encontraba a la altura del cabo de Gata, por el vapor *Colón*, recibió orden de incorporarse en la bahía de Algeciras a la escuadra que al mando del contralmirante Lobo se estaba concentrando para combatir a la insurrecta.

El 19 de agosto enarbolando la insignia de dicho oficial general en unión de los vapores *Cádiz* y *Colón* se dirigió a aguas de Cartagena, fondeando en Santa Pola y Alicante. La salida de la escuadra insurrecta el 25 de agosto, muy superior a la gubernamental, planteó el problema de hacerle frente con fuerzas inferiores. El almirante Lobo, después de oír en junta a todos los comandantes, decidió dirigirse a Algeciras e incorporar a la escuadra las unidades que a Gibraltar habían conducido los ingleses, así como intensificar el adiestramiento artillero de todas las unidades en aquellas aguas. La *Vitoria*, de 7.200 toneladas, era, como la *Numancia*, una fragata blindada de valor militar similar al de esta última. La *Carmen* era de madera y desplazaba 3.100 toneladas.

El 6 de octubre de 1873 salió la *Carmen* con la llamada escuadra del Mediterráneo de Algeciras en dirección a Cartagena. La insignia del almirante Lobo izada en la *Vitoria*. A la *Carmen* se le asignó el cometido de descubierta avanzada, manteniéndose patrullando por la embocadura del puerto de Cartagena al establecerse por Lobo un pretendido bloqueo.

El 11 de octubre tuvo lugar un combate con la escuadra insurrecta, compuesta por las fragatas blindadas *Numancia*, *Tetuán* y *Méndez Núñez* y el vapor *Fernando el Católico*, al que los insurrectos cambiaron el nombre por el pintoresco de *Despertador del Cantón*. La escuadra de Lobo la componían las fragatas *Vitoria*, *Almansa*, *Carmen* y *Navas de Tolosa* y las corbetas *Proserpina* y *Diana*. La *Carmen* mereció especial mención del almirante por su «nutrido fuego y certeros disparos». Sufrió varios impactos. Los buques insurrectos regresaron a puerto tras el cañoneo mantenido con los de Lobo.



Campana de Cochinchina. Ataque a los fuertes de Turana (primero de septiembre de 1858).
Grabado del siglo xx. (Museo Naval, Madrid).

Dos días después, el 14, salió de nuevo la escuadra insurrecta de Cartagena teniendo lugar un encuentro en el que Lobo tomó decisiones al parecer poco afortunadas. La *Carmen* maniobró a su vista siguiendo las señales del almirante. Por la noche, con todas las luces apagadas, se perdió el contacto con la capitana, dirigiéndose con independencia a Alicante para carbonear.

Con base en este puerto se mantuvo el bloqueo de Cartagena, alternando en él todos los buques de la escuadra durante tres meses, realizando la *Carmen* cometidos de descubierta avanzada a la altura de Escombreras. De «cazador», como reza en la hoja de servicios.

El 13 de enero de 1874 salió la fragata *Numancia* de Cartagena con todos los cabecillas del cantón y unos 1.500 hombres, mujeres y niños huidos ante la inminente toma de Cartagena por las tropas sitiadoras del general López Domínguez.

La *Carmen* le hizo frente primero y le dio caza después en unión de la *Vitoria*, recalando ambas durante toda la noche en su persecución en la costa de África al amanecer del 14. La *Numancia* se dirigió a Orán, entrando en Mazalquivir. Por orden del almirante, la *Carmen* también fondeó en este puerto, encontrándose con que la *Numancia* izaba pabellón francés. Presentadas por Carballo las reclamaciones oportunas a las autoridades francesas, tanto

para que la *Numancia* arbolara inmediatamente el pabellón nacional español como para que fuera devuelta, dichas autoridades accedieron a ello. La *Numancia* fue entregada al almirante Chicarro, por quien había sido relevado el almirante Lobo. El 19 salió la *Carmen* navegando en conserva con la *Numancia* y la *Vitoria* de Orán a Cartagena, fondeando en este puerto el 20 de enero de 1874. El dislate cantonalista se había finiquitado, pero la segunda Guerra Carlista continuaba estragando las Vascongadas, Navarra y Cataluña.

Acto seguido, la *Carmen* recibió orden de dirigirse a Cádiz para proceder a su remozamiento y alistamiento con objeto de llevar a cabo una nueva y prolongada campaña en las Filipinas.

El 16 de junio de 1874, hechas las reparaciones y los aprestos pertinentes, zarpó del fondeadero de Puntales con 150 hombres de marinería de transporte, aparte de su dotación, con destino a Manila vía Suez. Era la primera vez que Carballo atravesaba el nuevo y flamante canal. Tras hacer escala en La Valetta, Port Said, Ismailía, Suez (pasó el mar Rojo en pleno mes de julio), Adén, Point de Galles y Singapur, llegó a Manila el 23 de agosto de 1874. La travesía de Adén a Ceilán la realizó exclusivamente a vela, con monzón frescachón del sudoeste y mar gruesa. Con viento a un largo, la velocidad promedio fue muy alta.

Dependiendo del comandante general del apostadero, la *Carmen* realizó desde su llegada prolongadas navegaciones, barajando principalmente la accidentada costa de la isla de Luzón. Los ejercicios de adiestramiento, desembarco y tiro real los realizaba normalmente en la bahía de Subic. Desde Puerto Galera, en la isla de Mindoro, tuvo que traer a remolque hasta Manila al averiado vapor mercante *Sultana*, apresado en aguas de Joló. Para dar el remolque tuvo que sacar por la estrecha bocana de dicho puerto al mencionado vapor con las embarcaciones menores de la *Carmen*.

El Sultanato musulmán de Joló en el sur del archipiélago siempre había sido un problema para las autoridades coloniales españolas por la protección que a piratas y contrabandistas se dispensaba en sus puertos y costas.

Contra los piratas «moros» filipinos se realizaron diferentes expediciones de castigo en el siglo XIX, pero hasta 1876 no quedó sometido definitivamente bajo la soberanía española todo el archipiélago de Joló, tras una operación que tuvo como objetivo ocuparlo para impedir, principalmente, el contrabando de armas que por sus islas se llevaba a cabo. El bloqueo establecido desde un año antes no había sido suficiente para impedir este último.

El 5 de enero de 1876 salió de Manila la *Carmen* arbolando la insignia del gobernador general del archipiélago, contraalmirante José Malcampo, formando parte de la expedición a Joló. También llevaba a su bordo al comandante del apostadero, contraalmirante Manuel de la Pezuela, y a sus respectivos estados mayores. El 7 fondeó en Zamboanga, al sur de la isla de Mindanao, donde se encontraban ya algunos buques de guerra y el convoy con la fuerza de desembarco y a donde fueron llegando las unidades que faltaban.

Permaneció en dicha rada hasta el día 20, saliendo para la ensenada de Banenuga en la costa norte de Joló, donde llegó al amanecer del 21 de enero y donde se concentró toda la fuerza (hoy diríamos anfibia) al mando del contralmirante Pezuela. De allí se dirigió toda ella a la altura del pueblo de Patícolo, lugar elegido para el desembarco del ejército, lo que se verificó en la misma mañana con auxilio de embarcaciones armadas y otras de remolque y el apoyo de fuego de la *Vencedora* y la *Santa Lucía*, que batieron la playa y el fuego de todos los barcos sobre las «cotas» señaladas. Las «cotas» eran fuertes contruidos por los moros filipinos con troncos de árboles revestidos de piedras y tierra. El 23 se puso en tierra la artillería del ejército y las baterías de desembarco de los buques. El 25 por la mañana la *Carmen* se puso en movimiento para proteger con los cañoneros, que se ciñeron a la costa, la marcha de una columna del ejército que desde Patícolo se dirigió a La Aguada. Tomó parte en un bombardeo de los fuertes de Joló, navegando todos los buques en línea de fila de una y otra vuelta.

El día 29 fondeó y se acoderó convenientemente para batir la «cotta» Daniel, a cuatro cables de ella, objetivo que se le había fijado en el bombardeo general de los fuertes de Joló por toda la escuadra. Ocupados los puestos asignados a cada buque y repartidos los blancos, se rompió el fuego, continuando vivo y nutrido durante toda la mañana y después más lento, hasta que se ordenó que cesara para permitir el avance del ejército. Tomadas sucesivamente por éste las «cotas» Daniel, Tanquiank y Sultan y dueño el ejército de la ciudad de Joló la *Carmen* continuó al ancla en el fondeadero asignado.

Decidido a someter a otros focos de resistencia en la isla, el 23 de marzo salió del fondeadero de Joló con toda la escuadra y algunos transportes de tropas, bombardeó la población de Parang, al sur de la isla, dejando franca la playa para efectuar el desembarco de dos compañías de la *Carmen* con otras tropas de Marina y del Ejército. A continuación las fuerzas desembarcadas asaltaron las defensas de los moros, les hicieron huir e incendiaron la población.

Concluidas esta operación, el 24 se dirigió la escuadra a Maybung, en cuyo saco penetró la *Carmen*, con las precauciones necesarias entre desconocidos canalizos, situándose a dos cables de la «cotta» que defendía la ciudad. Bombardeó eficazmente dicha «cotta», abriendo brechas y destruyendo completamente las estacadas. Las compañías de desembarco de los buques asaltaron el fuerte y entregaron la población a las llamas.

Terminadas estas operaciones de castigo, volvió la *Carmen* al fondeadero de Joló, permaneciendo en él para prestar toda clase de apoyo a las tropas desembarcadas, hasta el 11 de abril en que salió para Zamboanga con el gobernador general de Filipinas y el contralmirante del apostadero a bordo. De Zamboanga se dirigió a Manila, donde entraron, todos juntos, buques de guerra y transportes, el 31 de mayo.

Como todos los que intervinieron en esta campaña de Joló, Carballo fue

declarado Benemérito de la Patria y se le concedió una Cruz Roja del Mérito Naval.

Continuó mandando la *Carmen* hasta agosto, desembarcando de ella tras cumplir tres años a su mando. El 1 de septiembre de 1876 fue pasaportado para la Península, saliendo de Manila a bordo del mercante *León*. Tocó en Singapur, Adén, Suez, Port Said y Malta, fondeando en Cádiz el 21 de octubre. En este viaje fue nombrado jefe de la tropa y marinería que de transporte regresaba a España. En Cádiz quedó de licencia colonial a las órdenes del capitán general del departamento.

El 7 de marzo de 1877 fue comisionado por dicha autoridad para dirigir el salvamento del cañonero *Somorrostro*, embarrancado en Gibraltar. Dirigió los trabajos y regresó a Cádiz, dejando al cañonero en varadero. Por real orden, S. M. se dignó a darle las gracias por su acertada dirección al conseguir ponerlo a flote.

Nombrado comandante director de la fragata escuela *Asturias*, fondeada en Ferrol, tomó posesión de este destino el 30 de junio. La Escuela Naval Flotante se había inaugurado en 1871. En septiembre de 1877 se le concedió la «antigüedad en el empleo que disfrutaba». Cesó cuatro años más tarde como comandante director de la Escuela Naval Flotante de aspirantes de Marina en junio de 1881.

El 5 de julio de dicho año tomó el mando de la fragata *Vitoria* en Ferrol. La *Vitoria*, que entonces era el buque de mayor valor militar de la Armada, estuvo en obras y pasó a 3.ª situación el 1 de julio de 1882, y el 15 salió de Ferrol para Cartagena, donde quedó apostada.

Entregó el mando de la *Vitoria* el 13 de octubre en Cartagena y se le confirió el destino de comandante de Marina y capitán del puerto de Bilbao, del que tomó posesión el 1 de diciembre de 1882. Siete meses después falleció en Bilbao de muerte natural: el 18 de julio de 1883 antes de cumplir los 54 años.

No tengo noticia alguna de su vida privada. En su hoja de servicios no se consigna ninguna «autorización para contraer matrimonio». Sé que tenía un hermano mayor llamado José que llegó a coronel de Infantería, con el que coincidió en Filipinas cuando mandaba la *Carmen*. José Carballo fue goberna-



Manuel Carballo con uniforme de gala de capitán de navío. Anónimo español, siglo XX. (Museo Naval, Madrid).

dor político militar de los distritos de Surigao y Misamis, ambos en la isla de Mindanao. Tengo entendido que como comandante de la *Carmen* no aceptó como devolución de visita la realizada por su hermano el gobernador político militar de Misamis, por haberse éste presentado a bordo con informal uniforme tropical. Sin duda pensaba que los grados de temperatura o latitud no tenían por qué relajar el protocolo militar. Quizá esta anécdota refleje otro de los rasgos del carácter de nuestro protagonista.

De todo lo anterior se deduce que durante sus 38 años de servicio (sin contar su paso por la *Asturias*), estuvo embarcado 28, la mayor parte de éstos apostado en ultramar. Durante sus 10 años de mando de buque hizo tres viajes de la Península a Manila, uno de Montevideo a Río de Janeiro y a La Habana y otro de este puerto a Cádiz. En buques de la Armada navegó miles de millas con malos tiempos y bonanzas, lo que sin duda debió proporcionarle una gran experiencia como navegante y buen ojo marinerero.

Destacables son los seis años que ejerció la docencia: primero como teniente de navío profesor en el Colegio Naval de San Fernando y de capitán de navío como director de la Escuela Naval Flotante.

Acontecimientos estelares de su vida profesional fueron, como hemos visto, la expedición a Cochinchina de 1863, la dominación de la primera sublevación de Cavite en 1872, los enfrentamientos con la insurrecta escuadra cantonal en 1873-74 y la campaña de Joló en 1876. En todos ellos superó la prueba más valorada en una carrera militar: la capacidad de actuar y tomar disposiciones acertadas bajo el fuego enemigo.

Releer todo lo que he resumido me produce admiración. Aunque la posesión de nuestros dominios ultramarinos confería a la Armada una proyección oceánica que tras su pérdida no volvió a tener, sospecho que entre sus coetáneos no habría muchos que hubieran vivido nuestra sacrificada profesión con tanta dedicación e intensidad.

Manuel Carballo Goyos falleció, como dije, de muerte natural. Posiblemente como consecuencia del quebranto que fue sufriendo su salud durante sus prolongadas estancias en ultramar. Por ocultas razones del destino, no llegó, como tantos otros eméritos jefes de la Armada, a lucir los entorchados de almirante.

Que sirvan estas líneas de modesto homenaje a tan distinguido oficial de Marina y al recuerdo de sus servicios.

LA HEROICA MUERTE DEL ARTILLERO DE 1.^A DE LA ARMADA ENRIQUE PITA FERNÁNDEZ A BORDO DEL *VIZCAYA* EN EL COMBATE DE SANTIAGO DE CUBA

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ



Introducción



LEVO muchos años recogiendo los pocos testimonios que aún quedan vivos de lo ocurrido en las jornadas del año 1898. En la mayoría de los casos, esta memoria la conservan hijos o nietos de los que allí lucharon; una vez que ellos desaparezcan, sus recuerdos y la tradición oral probablemente se perderán.

Esta situación me ha permitido ir conociendo a personas entrañables que me han ido contando la tradición oral de sus familias, que relatan lo que les sucedió a sus antepasados en la guerra. Así, he ido reconstruyendo algunas historias personales de los que regresaron o allí murieron, y que traigo a estas páginas.

Una de estas personas entrañables fue el teniente de Infantería de Marina Enrique Pita, con el que nos pusimos en contacto por medio de un librero ferrolano, amigo común. Enrique quería conocer cómo había muerto su abuelo, el artillero de 1.^a Enrique Pita Fernández. Tenía el recuerdo de que en un libro se narraba su muerte a bordo del *Vizcaya*, y la tradición familiar le decía que había muerto de forma heroica, y lo quería constatar.

Me puse a investigar, contactando con el Archivo de la Zona Marítima del Cantábrico y con el del Viso del Marqués, con la suerte de encontrar mucha información sobre la vida de su abuelo. También pude localizar el relato de lo sucedido en dos libros diferentes (1), que contenían básicamente la misma

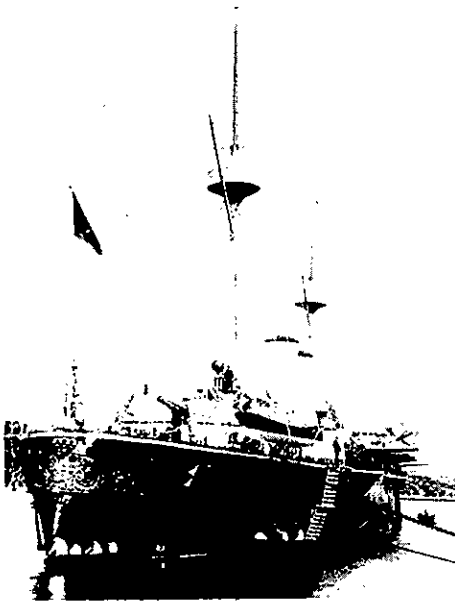
(1) BENÍTEZ FRANCÉS, Tomás: *El manuscrito de un combate, el 3 de julio desde el Vizcaya*. Ferrol, 1898. Ed. *El Correo Gallego*. EULATE, Carmen: *Eulate...* «Biblioteca de Camarote» de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

información. Este artillero de 1.^a era uno de los numerosos héroes anónimos del combate de Santiago de Cuba. Además de la satisfacción personal de investigador, tuve la de amigo, al ver la alegría que el entrañable Enrique mostró al conocer los hechos; por fin, había reconstruido la historia de su antepasado.

En este artículo intento recuperar datos de algunos de esos héroes poco conocidos, y que sin lugar a dudas deberían ser recordados. Me ceñiré, a modo de ejemplo, a los que murieron en el *Vizcaya*. Para ello, me he permitido beber de las fuentes de mi buen amigo Ramón Lloréns Barber, tomando algunas referencias de su excelente artículo publicado ya hace cinco años en esta REVISTA sobre la dotación del citado buque (2).

El *Vizcaya* en 1898

Para ver el esfuerzo que tuvieron que hacer estas dotaciones, seguiremos las vicisitudes que tuvo el buque en su último año de vida. En junio de 1897 el *Vizcaya* acudió a la revista naval celebrada por el 60 aniversario del reinado de Victoria de Inglaterra.

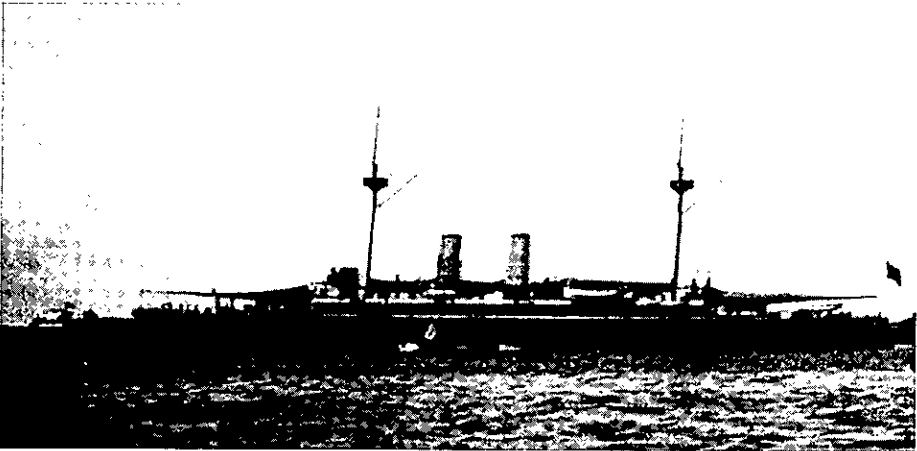


El *Vizcaya*. (Foto: colección del autor).

A su regreso a Ferrol, comenzó una frenética actividad en el arsenal para poner a punto los buques de la escuadra. El 19 de agosto salió la escuadra de Ferrol con rumbo a La Coruña, donde permanecieron del 19 a 30 de agosto, entrando el 31 en Marín. El 5 de septiembre fondeó la escuadra en Vigo, saliendo el 10 con rumbo a Lisboa para asistir a la inauguración de la Exposición Marítima de Estoril. Sería la última vez que los buques tocarían puertos gallegos. Muchas familias no volverían a ver a sus seres queridos, a pesar de que el fin de la Escuadra llegaría casi un año después.

Entraron en la capital portuguesa el 11 de septiembre y se reunieron

(2) LLORÉNS BARBER, Ramón: *Las dotaciones de los seis buques de la Escuadra de Cervera en 1898: relación del personal del Vizcaya*. REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre de 1898.



El *Vizcaya* fondeado en La Coruña en agosto de 1897.
(Foto: colección del alférez de navío Rey Mora).

con el crucero *Colón*. De Lisboa se salió el 21, fondeándose en Cádiz el día 23 de septiembre, partiendo para efectuar ejercicios en Santa Pola y Alicante, de donde salieron el 23 de diciembre, entrando posteriormente en Cartagena.

La ciudad Departamental se encontraba en plena actividad, tratando de finalizar el pertrechado y armamento de la Escuadra de Cervera. Formaban la escuadra fondeada en Cartagena el *Oquendo*, *Infanta María Teresa*, *Vizcaya*, *Destructor*, *Terror*, *Furor* y, de forma momentánea, el *Alfonso XIII*.

A finales del mes de enero, el *Teresa* y *Oquendo* atracaron en el arsenal con objeto de entrar en dique y limpiar fondos, mientras que el *Vizcaya* permaneció amarrado en el muelle de Santa Lucía. El día 31 de enero, y después de llevar un año, la insignia se arría del *Vizcaya*, que había recibido la orden de partir hacia Nueva York para devolver la visita del *Maine* a La Habana.

Tras un viaje poco placentero por el tiempo, entraron el 20 de febrero en Nueva York. El 25 de ese mismo mes, y debido al ambiente poco propicio creado por la voladura del buque americano, abandona el *Vizcaya* esta ciudad, para fondear en La Habana el día 1 de marzo, lugar donde se encontraba ya el *Oquendo*.

Este episodio lo reproduce, con gran belleza, el artillero de 1.ª Tomás Benítez Francés (3), en su obra *El manuscrito de un combate, el 3 de julio desde el Vizcaya*, que narra la entrada del *Vizcaya* en La Habana, antes de reunirse la escuadra de Cervera en Cabo Verde.

(3) BENÍTEZ FRANCÉS, Tomás: *El manuscrito de un combate, el 3 de julio desde el Vizcaya*. Ferrol, 1898. Ed. *El Correo Gallego*.

El 1 de abril, salió el buque a la mar junto al *Oquendo*, arrumbando a Puerto Rico, donde entraron el 4 de abril; de allí salieron el 11 de abril para Cabo Verde, donde llegaron el 19 con objeto de reunirse con el resto de la escuadra de Cervera. El buque cambió su aspecto siendo pintado de negro.

De aquí partieron rumbo a las Antillas, tocando Martinica y Curaçao, entrando en Santiago de Cuba el 19 de mayo. La escuadra de Cervera estaba formada por los cruceros *Infanta María Teresa*, *Colón*, *Oquendo* y *Vizcaya* y los destructores *Furor* y *Plutón*.

El *Infanta María Teresa* y el *Oquendo* tomaron directamente el muelle. El día 24 de mayo ya se distinguieron los buques americanos que posteriormente formarían parte del bloqueo, haciendo el *Plutón* una descubierta. Tras el desembarco de los americanos y la posterior defensa de Santiago de Cuba en la que participaron los marineros de la escuadra, el general Blanco decreta la salida a la mar de nuestra escuadra el 3 de julio de 1898. El resultado no se hace esperar, y no fue otro que la pérdida de todos los buques que componían la escuadra.

El combate

Para relatar los sucesos, nada mejor que el parte de campaña dado por Eulate sobre la jornada del 3 de julio:

«Excmo Sr.: En cumplimiento de las órdenes recibidas de V. E., en la mañana del día 2 del presente, procuré alistar el buque para poder salir a las cuatro de la tarde; pero como el reembarco de la primera compañía no empezó hasta esa hora, eran las seis y media cuándo el buque se encontró dispuesto para salir a la mar. En ese momento se arboló la bandera de combate por los oficiales, a quienes arengué con el recuerdo de las obligaciones que impone la ordenanza y los actos heroicos realizados por nuestros predecesores en esta honrosa carrera. Seguidamente precedida de un Exordio, recibimos de rodillas la bendición del padre capellán. Con la bandera arbolada esperamos las últimas órdenes de V. E., y a las 9 de la mañana del día siguiente 3, estaba el buque listo para seguir las aguas del buque insignia. A 09h. de tiempo verdadero se dio avance para seguir al *Teresa*, y a las 9 y 30, rebasada la punta de La Socapa, se dio toda fuerza y se gobernó de acuerdo con lo que Vucencia se sirvió prevenirme de antemano. Desde este momento, Excelentísimo señor, se rompió el fuego contra los buques enemigos, que muy nutrido, en un principio, fue decreciendo en la batería de 14 cm por los defectos de sus cañones y cargas, de los que ya V. E. tiene conocimiento. A pesar de estos defectos, el entusiasmo y la inteligencia de los oficiales que las dirigían y la excelente disciplina de sus dotaciones, hicieron que, en las dos y media horas que duró el combate, dispararan los de la banda de babor 150 tiros, habiendo hecho el

que más 40 disparos y de 25 para arriba las demás, a excepción de uno que sólo pudo hacer ocho. Las averías de estos cañones fueron muchas, pero muy especialmente las ya conocidas de escupir las agujas, no cerrarse el cierre y no entrar los proyectiles. Cañón hubo que para poder disparar su carga se tuvieron que probar hasta siete, y otro que pasó de las ocho y que entró en batería a fuerza de trabajo y golpes.

En la batería baja fue siempre el fuego muy nutrido en las dos primeras horas, pero después fue tal el número de proyectiles enemigos que entraron e hicieron averías en las piezas de barlofuego, osea de babor, que todas quedaron inútiles y la mayor parte desmontadas.

El número de bajas en la batería alta fue tal, que cuándo disparaba uno de los cañones, ya no había gente que los cubriera; y en la batería baja llegó un momento en que por no haber sirvientes ni conductores para los cañones, hubo necesidad de disminuir la que se dedicaba a extinguir los continuos incendios que se desarrollaban, causa que, unida a que la tubería de contraincendios quedó inútil por los tiros enemigos, hizo que aquellos tomasen tal incremento que no fuese posible el extinguirlos. Se puede asegurar que el número de víctimas de ambas baterías era a las dos horas de empezar el combate, de 70 a 80, en su mayoría muertos, y entre ellos el comandante de la baja el teniente de navío D. Julián Ristori y Torres, quien por su bravura merece un puesto de honor en los anales de la historia de nuestra Marina.

Por la valiente arremetida que al empezar el combate dio el buque insignia, no fuimos en un principio tan castigados de sus proyectiles, pues solamente dos de sus buques acorazados nos hacían fuego; pero en la segunda hora, ya fuimos el blanco de cuatro: el *Brooklyn* por babor, *Oregon* por la aleta de la misma banda, *Iowa* por las popa y el *New York* por la aleta de estribor, pero muy cerrado a la popa, de modo que solamente con el cañón de 28 cm. de esta extremidad se podía responder al *Iowa* y *New York*. Los cañones de reductos de estribor pudieron disparar contra el *New York* cuatro o cinco tiros el de proa y popa; pero como aquel buque, después de hacer fuego por su banda de babor, guiñaba a la de popa, resultaron muy inciertos.

Eran la 935 m. cuándo ya fuera del puerto y arrumbados a montar punta Cabrera, recibimos el primer tiro del enemigo, y a las 11h 50 m cuándo ya sin poder hacer fuego con ninguna de las piezas de babor, traté de probar si el *Brooklyn*, que era el que más nos acosaba por babor el que estaba más cerca, nos esperaba para arremeterle, y con dicho objetivo se guiñó a aquella banda; pero aquel barco hizo lo mismo, indicando que no quería emplear mas que su artillería. El que suscribe, herido en la cabeza y en la espalda, fue obligado a retirarse para ser curado, en estado casi exánime, por la pérdida de sangre, pero resignando el mando por el momento en el segundo comandante, con instrucciones claras y concretas para no rendir el barco y vararlo e incendiarlo antes de que aquello pudiera suceder. En la enfermería me encontré con el alférez de navío D. Luis Fajardo, que le estaban curando de una herida muy



Fotografía donde se ve la bahía de La Habana y el dique español a finales de 1898. El *Vizcaya* no pudo entrar en dique para limpiar fondos debido a que el ingeniero encargado no se responsabilizaba de su seguridad. (Foto: colección del autor).

grave en el brazo, y al preguntarle que tenía me dijo “que le habían herido en un brazo, pero que aún le quedaba uno para la Patria”.

Ya estancada la sangre de mis heridas, subí de nuevo al puente y vi que el segundo había ordenado arrumbar a la tierra para varar, pues no solamente no había cañones que pudiesen disparar y un incendio en la popa había tomado tal incremento que era imposible pensar en dominarlo, sino que vino a complicar más esta triste situación la iniciación de otro incendio en la plataforma de proa, producido por haber reventado un tubo de vapor y la explosión de una o varias calderas del grupo de proa. A pesar de que el segundo comandante capitán de fragata D. Manuel Roldán y Torres, había obrado de acuerdo con las instrucciones, y si cabe sin haberse excedido, reuní inmediatamente a los oficiales que estaban más próximos, entre ellos el teniente de navío de primera D. Enrique Capriles, y les pregunté si había alguno entre ellos que creyera se podía hacer más en defensa de la Patria y de nuestro Honor, y unánimemente respondieron que no cabía hacer más. Inmediatamente, para impedir que la bandera de combate pudiera servir de trofeo al enemigo, ordené al alférez de navío D. Luis Castro que izara otra y arriara aquella para ser quemada, operación que se efectuó con toda diligencia. A las 12h 15m y bajo un fuego nutridísimo de los cuatro acorazados ya dichos, varó el que fue crucero *Vizcaya* en los bajos del Aserradero y en condiciones que era imposible su salvamento, no sólo por la disposición del buque sobre los bajos y la

índole de éstos, sino que también sabía habían de explotar todos los pañoles, si bien dando tiempo para el salvamento, como sucedió. Varados, ordené al segundo comandante que dispusiera todo para un salvamento inmediato, y éste, con algunos oficiales, fueron a tratar de arriar botes; pero como me diese cuenta de que había sólo uno útil, dispuse que este fuese empleado con preferencia en transportar heridos y autoricé para que todo el que supiese nadar y tuviese salvavidas o algo que flotase lo suficiente para mantenerlo, pudiese echarse al agua y tratar de tomar los arrecifes del bajo que estaban a unos 90 metros de la proa. Este salvamento se hizo con todo orden a pesar del espectáculo imponente que presentaba el buque ardiendo, explotando los repuestos de artillería y fusil y elevándose las llamas por encima de las cofas y chimeneas y con las planchas del costado al rojo. En el último bote de heridos fui embarcado por el tercer comandante y oficiales y transportado a tierra, y allí me recogió un bote americano, que me condujo al *Iowa*, dándome cuenta después el segundo comandante de que a bordo no habían quedado mas que los muertos, pues el había dirigido el salvamento a popa de los que allí se habían refugiado a última hora y a quienes mando tirar al agua agarrados a cabos que preventivamente se habían amarrado con toda seguridad, y en esta disposición esperaron él y los demás a ser recogidos y que efectivamente lo fueron por el bote de a bordo. Excelentísimo Señor: el comportamiento del comandante, oficiales y dotación del *Iowa*, que fue el barco a que nos condujeron los botes americanos, fue en extremo delicado. Fui recibido con la guardia formada: al querer entregar mi sable y revólver a su comandante, no lo quiso recibir porque no me había rendido a su barco sino a cuatro acorazados y que no tenía derecho a él.

El comportamiento de los oficiales y dotación fue brillantísimo, y muchos hechos heroicos que se registraron serán motivo de recomendación especial si Vucencia en su día lo ordenase.

De los heridos conducidos al *Iowa*, murieron cinco al poco de llegar, y se hizo su entierro con los mismos honores que hacen los americanos con los suyos, formando la guardia y haciendo tres descargas de fusilería, entierro al que asistieron todos los prisioneros y que fue dirigido por el capellán que fue del *Vizcaya*.

Es todo cuanto tengo el honor de participar a V. E. al notificarle la pérdida de mi buque, en combate con cuatro muy superiores, sin que se haya arriado la bandera y sin que el enemigo haya posado su planta en él, ni aún para el salvamento, faltando a su dotación en el día de hoy 98 individuos.

Dios guarde a V. E. muchos años. En la mar, a bordo del vapor *San Luis*, prisionero de guerra, a 6 de julio de 1898. Antonio Eulate.»

Vemos cómo en el parte de campaña el capitán de navío Eulate nombra a una serie de oficiales, alférez de navío Fajardo, teniente de navío Ristori y alférez de navío Castro, que resaltaron por su comportamiento y heroicidad. Pero hubo muchos otros miembros de la dotación, algunos poco conocidos, que recordaremos a continuación.

Los héroes olvidados

Comenzaré relatando lo sucedido a dos insignes artilleros, el condestable de 3.^a Francisco Zaragoza y Such, y el abuelo de Enrique, el artillero de 1.^a Enrique Pita Fernández. Una de las últimas granadas americanas caídas a bordo reventó en las proximidades de una pieza, de la que era jefe Enrique, hiriendo de muerte a los dos y matando a un marinero con la pieza, que le perforó el corazón. A Enrique le mutiló una pierna, rompiéndola por el muslo; al condestable Zaragoza le destrozó el vientre, teniéndose que agarrar los intestinos con sus propias manos.

El condestable Zaragoza se dirigió por su propio pie hacia el puente, pidiendo un trozo de la bandera de combate para envolverse en él. Tomás Benítez nos cuenta lo que vio:

«Lleváronle a presencia de nuestro jefe, el tercer comandante y un oficial, diciéndole el segundo de éstos al primero:

—¡Mi comandante!, ¡aquí le traemos a V. un valiente; ha pedido un pedazo del pabellón para envolverse en él!

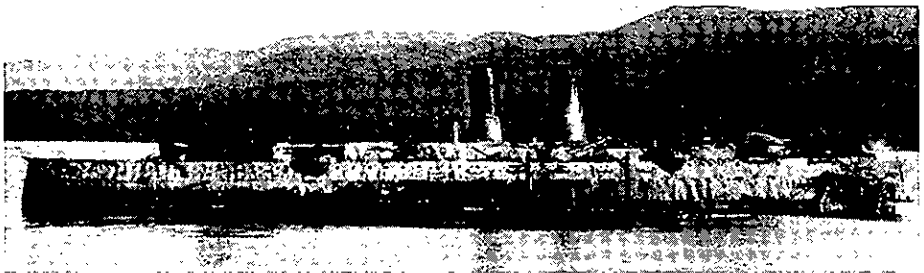
Nuestro Comandante accedió, hondamente conmovido por la súplica:

—¡Sí, que se lo den!, ¡pobrecito!

Inmediatamente se sacó de entre las llamas un pedazo, y el mismo herido, con un ansia y resignación admirables, se lo enrolló con sus propias manos en la cintura, empapándolo al poco rato en sangre.

No podía menos de concedérselo nuestro digno jefe. Era la última voluntad de un moribundo, de un héroe, de un valiente y de un mártir.»

Y continúa posteriormente el relato:



Restos del *Vizcaya* de la colección del autor.

«A los pocos momentos se levantó, poseído del delirio, exclamando a grandes voces:

—¡¡Muero mártir!! ¡¡Viva España!!

El referido condestable hacía un año que ostentaba el uniforme de tal. Procedía de la clase de cabos de cañón.»

El condestable Zaragoza recibió su justo premio, habiendo llevado su nombre dos buques de la Armada, primero un guardapesca y después un aljibe.

Otros quedaron en el anonimato. Éste es el caso de Enrique, muerto en la misma acción que Zaragoza. El artillero había nacido en Serantes en 1861. Estaba casado y tenía cuatro hijos. Ingresó en la Armada en 1881, pasando en 1892 al apostadero de La Habana. Durante esta etapa del servicio había embarcado en el *Navarra*, *Contramaestre*, *Magallanes*, *Jorge Juan* y en la *Numancia*, licenciándose en este último buque. Posteriormente, se volvió a reenganchar, embarcando en el *Vizcaya* como artillero de 1.^a. De su muerte, nada mejor que retomar el testimonio de Tomás Benítez, que vivió la escena:

«...debo hacer mención de otro héroe y valiente, que adornó con su también asombrosa resignación las páginas de la historia de la Marina, de cuya brillantez se nos presentan hartos ejemplos.

¿Queréis saber su nombre?

Pues bien; os lo voy a decir para que lo retengáis en vuestra memoria.

Era el artillero de mar de 1.^a Enrique Pita Fernández, que por su naturaleza honró a la digna región gallega, de la cual salieron otros héroes que por su valor atestiguan la valentía y pundonor de que siempre estuvieron poseídos sus hijos.

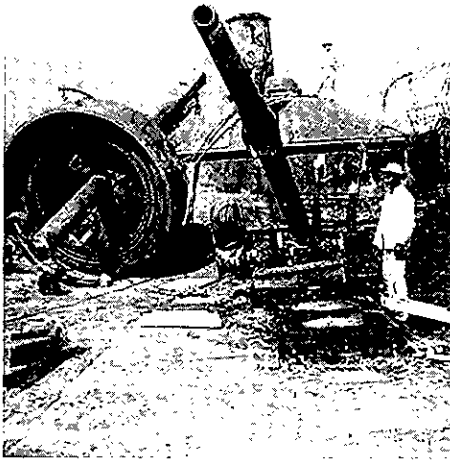
Mortalmente herido, como referí anteriormente, por la rotura de una pierna, yacía acostado en una camilla la que estaba empapando en sangre, y como aquella estaba próxima a una de las referidas escotillas, y le molestaba de gran manera el vapor que de ellas salía, ordenó nuestro tercer comandante el cambiarle de sitio, corriéndole más a popa.

El herido en cuestión se hallaba como aletargado, sin proferir la menor queja, pero al sentir que andaban con la expresada camilla en que estaba acostado, para obedecer la orden de nuestro digno jefe, salió de su letargo diciendo:

—¡¡Tener un poco de cuidado, no me lastiméis!!

El menor movimiento con él no tenía más remedio que producirle los más agudos dolores, pues tenía la pierna totalmente destrozada.

Al oírle nuestro referido jefe, le interrogó cariñosamente diciéndole:



Otro aspecto de los restos del *Vizcaya*.
(Foto: colección del autor).

—¿Te resientes mucho?
—No señor —contestó aquel—, no es gran cosa, pero al moverme me cuesta mucho.

Y como si quisiera poner fin a aquella conversación, dio aquel héroe, aquel mártir del deber, las siguientes exclamaciones con una valentía inexplicable:

—¡¡Viva la Virgen del Carmen!!
¡¡Viva la Marina Española!! ¡¡Viva España!!

A ellas le contestamos todos los que nos hallábamos en aquel lugar en unión de nuestro jefe.

Aquellas exclamaciones arrancaron de nuestros corazones lágrimas de dolor; es decir, iban acompañadas de unos sentimientos tales que mi pobre imaginación no puede describir, los sentí, sí, pero ésta se me ofusca, y sólo mi corazón es el que sostiene con mis ojos una lucha feroz: mas vence el primero y la sensibilidad deja en los segundos paso a un torrente de lágrimas en veneración a aquél mi heroico amigo y compañero, y mis labios se ven obligados a murmurar una oración por el eterno descanso de su alma.

Ya sé que vosotros no os olvidaréis de él, tampoco yo. Hoy el lo único que desde esta extraña tierra y en nuestro triste expatriamiento podemos hacer por él. Desde el cielo, desde el altar de los mártires, nos lo agradecerá...»

In memoriam

Creo de justicia haber consumido algunos minutos de su tiempo para recordar las acciones de nuestros antepasados. Sirva este relato como recuerdo y homenaje a los que, como el artillero de 1.º Enrique Pita Fernández, dieron su vida por España en 1898. Ni ellos ni sus familias recibieron el reconocimiento que sin duda merecieron.

CAPITÁN DE NAVÍO MANUEL LÓPEZ IGLESIAS: LUCES Y SOMBRAS DE UN MARINO

Alejandro ANCA ALAMILLO
del Círculo Naval Español



E parece temerario, a la par que fácil e injusto, juzgar desde la perspectiva del tiempo acciones u omisiones, decisiones o inacciones ajenas, sin haber vivido en primera persona las circunstancias reales en las que se produjeron.

Como refiere el dicho anglosajón, *nobody is perfect*, y tan injusto sería no criticar los errores como no proclamar los éxitos; de ahí el subtítulo de mi trabajo *Luces y sombras de un marino*.

Un bravo marino

Nacido el 17 de abril de 1848 en Cádiz, Manuel López Iglesias ingresó el día 17 de julio de 1860 como aspirante en el Colegio Naval Militar a la edad de 12 años.

Ascendido a guardia marina de segunda el día 20 de junio de 1862, embarcó por primera vez el día 23 del mismo mes en la fragata *Esperanza*.

Un rápido examen a su hoja de servicios basta para calificarla, antes de la pérdida del último buque de su mando, de excepcional: nada menos que cuarenta años de intachable carrera militar llevaba a sus espaldas, en los que había formado parte de la dotación de 31 buques de guerra, habiendo sido comandante de once de ellos, lo que le acreditaba sobradamente como experimentado marino.

Por si alguna duda hubiera a este respecto, entre otras muchas de sus meritorias navegaciones, destacaremos el viaje que bajo su mando realizó el cañonero *Centinela* de Nueva York a La Habana, durante el cual tuvo que capear un violento temporal a la altura del cabo Hatteras, o la colaboración que también bajo su mando prestó su buque, la goleta *Valiente*, al salvamento del *Gravina*, por poner algunos ejemplos.

También digno de reseñar, siendo comandante de Marina de Ilo-Ilo, el benemérito salvamento del crucero *Reina María Cristina*, que recordemos

varó a comienzos de febrero de 1895 en los arrecifes de Cagayanes, y que consiguió llevar a remolque desde el buque de su mando, el vapor *Uranus*. Dicho salvamento le valió la concesión de la Cruz Blanca de 2.^a clase del Mérito Naval.

En 1898 es condecorado con la Cruz del Mérito Naval de 3.^a clase con distintivo rojo, y con la Cruz de San Hermenegildo.

En definitiva, y para no cansar más al lector, hemos podido constatar que en aquella época Manuel Díaz Iglesias era uno de los marinos más aptos con los que contaba la Armada española, por lo que *a priori* estaba llamado a ocupar sus más altos estamentos; pero, como veremos a continuación, la fatality quiso cruzarse en su camino.

Uno de sus mayores éxitos: el litigio en Inglaterra

Pero paradójicamente, la mayor satisfacción que tuvo durante su carrera profesional fue desarrollando un trabajo burocrático, tarea generalmente anónima y gris que en el caso que nos ocupa mereció todo el reconocimiento y la felicitación del mando, al conseguir que la justicia británica diera la razón

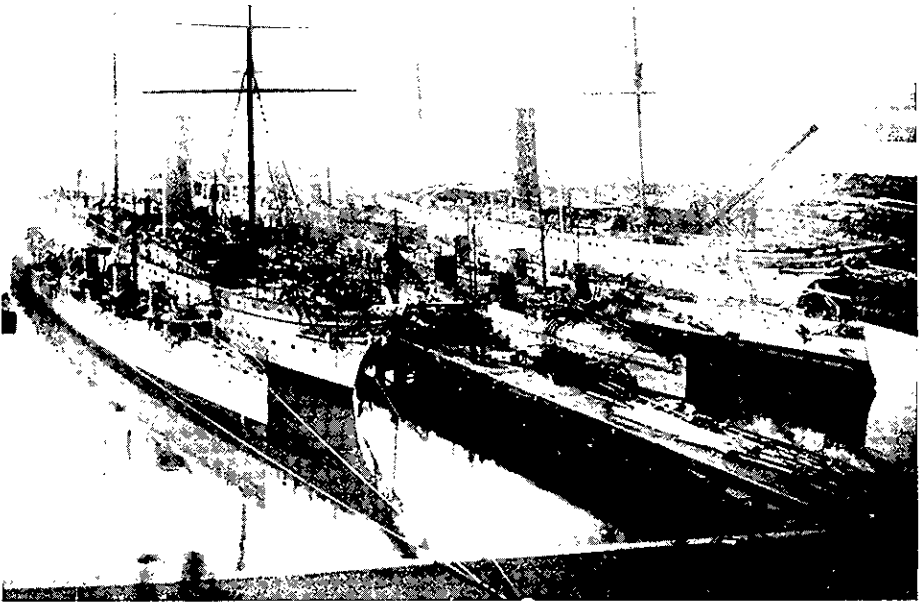
a España en el contencioso que le enfrentaba con el astillero escocés de J&B Thomson de Clydebank.

En aquel entonces don Manuel era jefe de la Comisión de la Armada en Europa con sede en Londres, cargo que ostentaba desde agosto del año 1900. Éste era, sin duda, uno de los destinos más importantes a los que podía aspirar un oficial del Cuerpo General de entonces, encomendándosele la misión de articular todos los medios legales necesarios al efecto.

La demanda exigía una compensación económica por el incumplimiento de la casa constructora con los plazos de entrega de los torpederos *Audaz*, *Osado*, *Proserpina* y *Plutón*, contratados por España —los dos primeros, en fecha 4 de junio, y los dos segundos, el 24 de octubre de 1896—, y que sobrepasaron con mucho las fechas estipuladas en el contrato.



Manuel López Iglesias en 1875.
(Foto: colección R. Blanco Rodríguez).



Torpederos españoles esperando ser entregados. Astilleros del J&B Thomson. Río Clyde, Escocia.

Recordemos que con anterioridad España había propuesto la construcción de estos buques a distintos astilleros franceses e ingleses, especificando claramente en su proyecto la construcción de un torpedero con un andar no inferior a los 30 nudos, con un plazo de entrega lo más ajustado posible en el tiempo.

La importancia de este último factor era tal que, aunque la proposición de la J&B Thomson era la más cara, se aceptó finalmente por comprometerse a entregarlos en un plazo no superior a los nueve meses.

Pero el astillero pecó de prepotente al aceptar la cláusula relativa a la velocidad de los buques pues, como se comprobó al poco tiempo, estaban al límite de su capacidad tecnológica.

Todo esto, unido a distintos problemas laborales y de material que se declararon en el desarrollo de los trabajos, hizo que la construcción de ambas unidades se retrasara varios meses, no siendo entregados hasta poco antes de declararse la guerra con los Estados Unidos.

En la sentencia, dictada el 16 de febrero de 1905, el propio juez del caso, Lord Kyllachy, hacía el siguiente comentario:

«Creo que es bastante probable, quizá más que probable, que si en la primavera de 1897 el gobierno español hubiera estado en una situación para establecer a lo largo de la costa de Cuba, o incluso en una parte de dicha

costa, un bloqueo realmente efectivo —quiero decir efectivo contra la llegada de armas—, quizás se podría haber derrotado a la insurrección cubana, evitando así la intervención americana.»

Esta opinión, muy respetable, es también muy discutible, pues aunque esta apreciación en su primera parte podría ser válida no creemos que la intención de los norteamericanos cambiase respecto a arrebatarlos cuanto antes el control de la codiciada isla caribeña.

España recuperó de esta manera la nada despreciable cantidad de 67.500 libras que, sumadas a los intereses fijados en un 5 por 100 desde fecha 2 de enero de 1901, hacían una suma total de 81.000 libras.

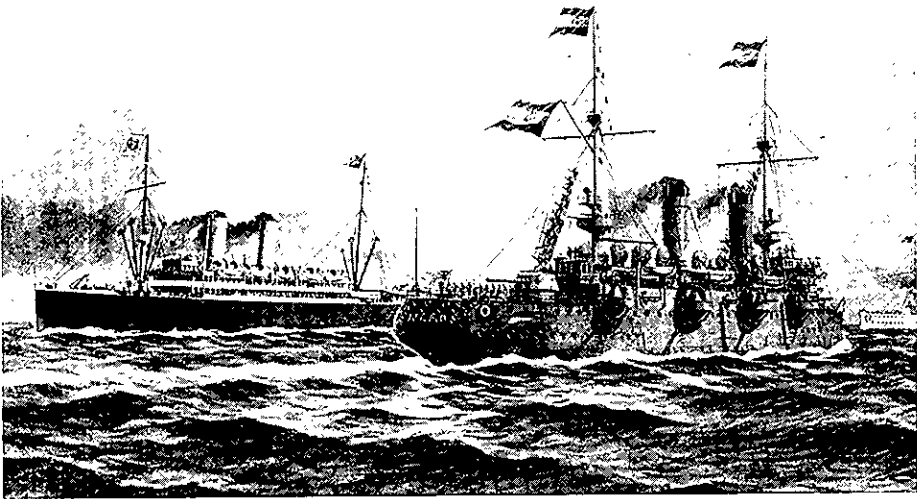
Tras el resultado feliz del contencioso, y tras permanecer durante algunos meses más en Inglaterra, a don Manuel se le releva el 3 de julio de 1905 de jefe de la Comisión de Marina en Europa y se le nombra comandante del *Cardenal Cisneros*, tomando en agosto siguiente el mando del buque, relevando a su vez al capitán de navío Alejandro Bouyón y Rubio.

Su mayor fracaso: el naufragio del crucero *Cardenal Cisneros*

Una de las pérdidas en cuanto a material más sensibles que sufrió nuestra Marina al comenzar el siglo xx fue sin duda la del crucero *Cardenal Cisneros*, no tanto por la pérdida en sí, que afortunadamente no estuvo acompañada de víctimas, sino por la situación de penuria y ostracismo que sufría nuestra Armada a consecuencia de los desastres navales de Santiago de Cuba y Cavite; de hecho, y como veremos más adelante, la opinión pública de nuestro país se mostraba especialmente crítica con nuestra Marina, juzgándola con un ojo inquisidor tal que no la permitía perdonar ningún traspies más, por muy accidental que éste fuera.

Buen ejemplo de lo que afirmamos lo encontramos en la ácida burla con la que se cebaron los semanarios y periódicos de la época cuando en enero de 1901 nuestro mejor buque de guerra de entonces, el crucero *Carlos V*, que se encontraba en Ferrol, y con motivo de mostrar el sentimiento de nuestro país por el fallecimiento de la reina Victoria de Inglaterra, fue comisionado para viajar al puerto de Portsmouth pero, tras varias horas de preparativos y de verificarse su salida, a tan sólo 150 millas de la costa española tuvo que regresar por una avería grave en sus calderas, lo que provocó la malintencionada propuesta de los periodistas para que el buque fuera desguazado de inmediato, puesto que argumentaban que «cualquier temporal lo afectaba y que si había un apuro no se podría escoger un día de bonanza para el combate».

Los españoles estaban dolidos con su Marina, y nuestra Armada lo único que podía hacer era pasar lo más desapercibida posible. Éste era el difícil



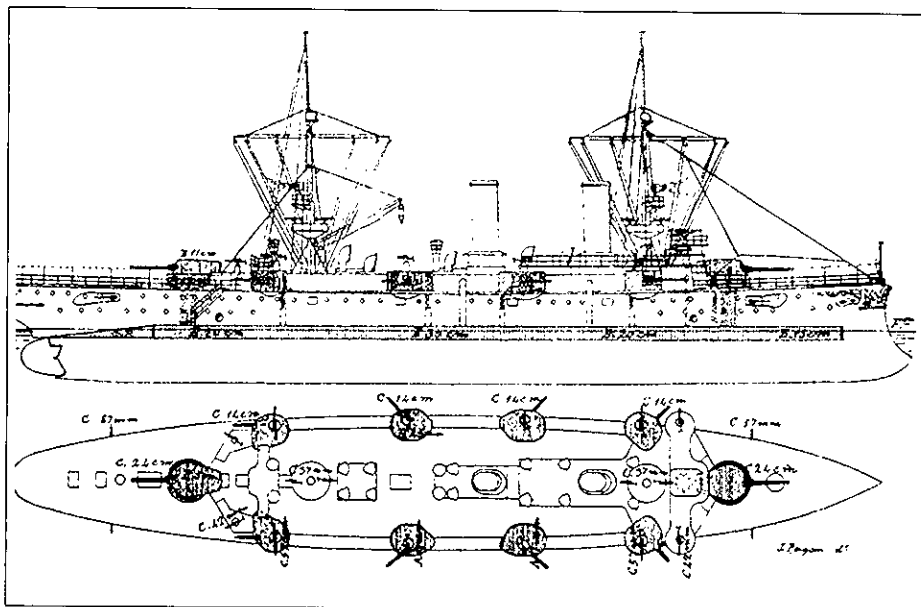
El crucero español *Cardenal Cisneros* sale al encuentro del trasatlántico *Hamburg*, a bordo del cual viaja el emperador de Alemania; saluda al pabellón imperial, pasa a ocupar su puesto a retaguardia y le acompaña al puerto.

contexto histórico en el que se produjo la pérdida del buque y que nos ayudaría a entender con más facilidad la «caza de brujas» y las «defensas apasionadas» de las que fue víctima y protagonista su comandante.

Recordemos que el *Cardenal Cisneros* se hundió en octubre de 1905 como consecuencia, y siempre según la versión oficial, de chocar su casco con una roca no señalada en las cartas cuando salía rumbo a Ferrol de la ría de Muros.

Si bien el crucero había entrado en servicio pocos años antes de acaecer el suceso, no se puede olvidar que su diseño y artillería estaban desfasados, pues su construcción se dilató por el espacio de varios años; de hecho había sido concebido para reforzar nuestra escuadra de las Antillas, pero la falta de presupuestos con los que acometer las obras dilataron en el tiempo de una manera exagerada su construcción.

No obstante, tampoco sería justo no reconocerle su importancia naval, pues, dejando aparte los aspectos técnicos sucintamente mencionados, no cabe duda de que en aquel momento representaba el más claro exponente de nuestro hipotético resurgimiento como potencia marítima. De hecho, durante su construcción se emplearon en su mayoría materiales de la industria nacional, participando las factorías de Barcelona, Altos Hornos y Vizcaya de Bilbao y la mismísima Felguera de Asturias, entre otras. La construcción del buque alcanzó los 22.776.170,5 de pesetas.

Proyecciones del nuevo crucero español *Cardenal Cisneros*.

Su quilla fue puesta el 1 de septiembre de 1890, aunque en realidad no se comenzaron las obras hasta la botadura del crucero *Alfonso XII* el 21 de agosto de 1891, pues la escasez tanto de personal como de materiales hicieron que quedara paralizada su construcción. Recordemos también que la Real Orden de fecha 23 de octubre de 1890 dispuso su nombre. Fue botado el 19 de marzo de 1897, entrando en servicio el 1 de septiembre de 1902. Las obras en su último año estuvieron dirigidas por el ingeniero jefe de 1.ª clase Manuel Hernández Pérez, que dio un gran impulso a las mismas durante el año en que estuvieron bajo su responsabilidad.

Para finalizar con esta somera descripción del buque, hay que señalar que, según los distintos informes consultados de su libro historial, el comportamiento de la mar del buque se calificaba como excelente, «por no decir inmejorable», por lo que en líneas generales podríamos calificarlo, pese a sus limitaciones, como un buen buque de guerra, si bien su estética no era de las más airosas. A este respecto y como curiosidad, recordemos que el joven Alfonso XIII lo describiría en su diario de la siguiente manera: «A las 13 fondé el *Cisneros*, que tiene una popa de “culo de mona” tremenda; es feísima. El barco es bueno, pero con poca artillería».

Aquel infausto día de 28 de octubre de 1905, el buque zarpaba del puerto de Muros, donde había llegado tras realizar días antes unas maniobras con el

resto de la flota. Al parecer, la noche anterior todo había sido alegría en la localidad gallega donde había recalado el crucero, ofreciendo la corporación municipal a su dotación una cena y baile en su honor.

Eran las 0705 horas de la mañana cuando zarpó el crucero, bajo unas condiciones meteorológicas excepcionalmente buenas, con tiempo claro y la mar como un plato, pero con bajar escorada.

Dos horas después, a las 0900 horas, y cuando el *Cisneros* navegaba a una velocidad de 10 nudos, una laja le desgarró la obra viva de tal forma que fue imposible contener la inundación del buque, por lo que el comandante ordenó el desalojo del mismo durante los tres cuartos de hora que duró a flote, realizándose éste con diligencia, relativa tranquilidad y perfecto orden.

Al parecer, cuando ya no quedaba nadie a bordo, el comandante se aferró al pasamanos del puente, negándose a evacuarlo, siendo forzado por el tercer comandante, el citado Andújar, y dos marineros a soltarlo, obligándole tras una enconada discusión a embarcar en uno de los botes que, dos minutos



Don Manuel, sentado en el centro de la imagen, con varios compañeros de promoción. (Foto: colección R. Blanco Rodríguez).

después y cuando se había separado a una distancia de unos 50 metros del crucero, fue triste testigo de cómo desaparecía para siempre bajo las aguas.

Debido al olvido del oficial de derrota del cuaderno de bitácora, no se pudo precisar nunca el lugar donde el casco del buque chocó con la laja, pues la inercia del mismo le hizo alejarse unas 2,5 millas del lugar del impacto.

El suceso no estaba nada claro, pues varios pescadores testigos del accidente afirmaron que el *Cardenal Cisneros* había chocado con los bajos de Meixidos, bien conocidos por los navegantes y señalados en las cartas, lo que hizo que la prensa sensacionalista de la época clamase por pedir la «cabeza de turco» correspondiente.

Independientemente de la polémica, y para conocer con detalle lo sucedido, se instruyó la correspondiente causa para aclarar los hechos.

Mientras tanto se destacó a la zona al *Urania*, buque de la Comisión Hidrográfica, para reconocer la zona, junto con el cañonero *Marqués de la Victoria*, y buscar la fatídica aguja no señalada en las cartas. A pesar de los intentos, no se encontró evidencia alguna de la existencia del obstáculo, manifestando el comandante de la División Naval de Instrucción —suponemos que ante la presión del mando y de la sociedad por conocer con premura la explicación al accidente— lo siguiente:

«Puedo casi asegurar que el *Cisneros* chocó con una piedra de las llamadas de aguja, no situada en la carta, distante a dos millas largas del W de los bajos Meixidos, y con referencia a noticias de pescadores deduzco, que esta bajo al que sólo da la carta y derrotero una milla de extensión, alcanza más de tres; que la piedra motivo del choque está de ordinario a una profundidad de 6,5 m del agua...»

Durante el proceso, una de las defensas más apasionadas que sobre su persona se manifestó ante el Tribunal y que más nos ha llamado la atención sin duda fue la del oficial Juan J. Navarro, que en un artículo publicado en el diario *Heraldo*, de 5 de abril de 1906, comparaba amargamente la suerte de su defendido con la de otros marinos que años antes —según él— se habían escapado indemnes de su manifiesta inaptitud; decía:

«En un país donde estamos todos acostumbrados a disimular y perdonar los mayores fracasos; donde caudillos valerosos que por impremeditación u olvido de los principios más proverbiales de la guerra nos llevaron a los desastres; donde hubo marinos que por su vasta erudición, por su elocuencia o por su saber científico llegaron, sin navegar, a ocupar los más elevados puestos, ¿no habrá un rasgo siquiera de compasión para este hombre tan modesto a quien en su desdicha sólo se le oye murmurar: “Veo mi pobreza, mi desgracia, la escasísima protección que se me ha dado; bien es verdad que yo valgo poco para solicitarlo de S. M.”»

No obstante, el tribunal, aunque no le hizo responsable de la pérdida del buque, sí censuró y castigó la negligencia por no haberse recogido el cuaderno de bitácora, olvido difícilmente justificable por las circunstancias en que se produjo el abandono del buque, y fundamental para depurar responsabilidades en un suceso de estas características.

Así, la sentencia fechada el día 25 de enero de 1906 condenaba al capitán de navío López Iglesias a un año de suspensión de empleo, basándose en el artículo 198 del Código Penal de la Marina de Guerra, quedando para siempre truncada su brillante carrera profesional.

Paradojas del destino, dos meses más tarde le fue concedida la Cruz de 3.^a clase del Mérito Naval pensionada por «sus especiales servicios prestados en el pleito sostenido con la Compañía escocesa Clydebank».

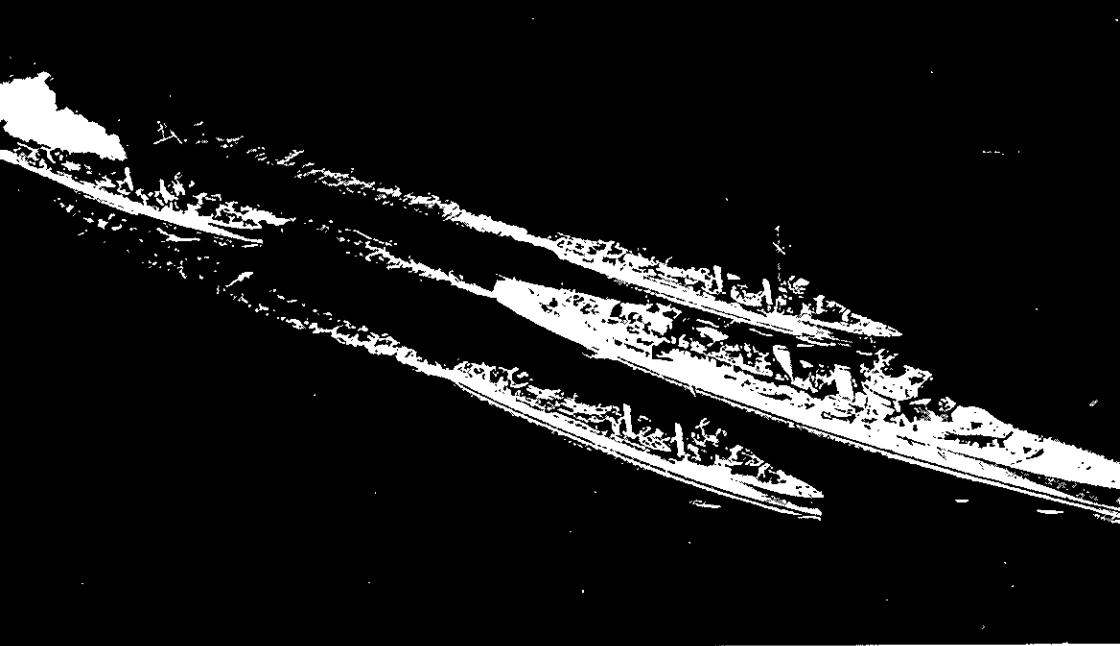
Durante su estancia en Inglaterra había contraído segundas nupcias con una súbdita británica, por lo que solicitó permiso para residir en Londres durante el tiempo fijado en la pena.

Cumplida ésta, en enero de 1907, se reintegra al servicio, siendo destinado al Instituto de Hidrografía, donde se le encargó de corregir el código internacional de señales para preparar una nueva edición, pasando a la reserva reglamentaria en abril de 1910. Un mes más tarde se le concedería la Gran Cruz de la Mérito Naval con distintivo blanco.

Murió con el grado de contralmirante en su domicilio de Madrid, sito en la calle Alcalá, 140, el día 9 de noviembre de 1917, a los 69 años de edad.

BIBLIOGRAFÍA

- CASTILLO PUCHE, J.L.: *Diario íntimo de Alfonso XIII* (recogido y comentado). Biblioteca Nueva. Madrid, 1999.
- JOHNSTON, Ian: *Ships for a Nation. 1847-1971. John Brown & Company Clydebank*. West Dunbartonshire Libraries & Museums. Glasgow, 2000.
- MORENO DE ALBORÁN Y REINA, Fernando: *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán. Madrid.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín. Madrid, 1988.
- Blanco y Negro*. «Actualidades». 20 de septiembre de 1902.
- REVISTA GENERAL DE MARINA.
- Vida Marítima*.
- Archivo Álvaro de Bazán. Legs. 2580/16 Buques. Exp. personales.
- Archivo de Roberto Blanco Rodríguez.
- Biblioteca Nacional.
- Biblioteca Central de Marina.



Crucero *Galicia* y destructores *Ciscar*, *Lepanto* y *Churruca* en ejercicios de aprovisionamiento en el mar de Alborán, junio de 1956. (Foto: colección vicealmirante Carrero-Blanco).

FERNANDO VILLAAMIL, CIRCUN- NAVEGANTE Y PRECURSOR DEL BUQUE ESCUELA ESPAÑOL

Rafael GARCÍA MÉNDEZ
Profesor titular de universidad

Abel CAMBLOR ORDIZ
Profesor titular de universidad

Luis Antonio GARCÍA MARTÍNEZ



Introducción



ESTE relato corresponde a una pequeña parte de la biografía de un marino ejemplar que los cronistas de la época llamaban *Estrella del Mar* y que gozó de gran popularidad y reconocimiento incluso lejos de nuestras fronteras, tal es el caso de Inglaterra. El marino a quien nos referimos es D. Fernando Villaamil y Fernández-Cueto, nacido en Serantes (Castropol) en 1845. La hoja de servicios de Fernando Villaamil registra como lugar de nacimiento la villa de Castropol (Asturias), municipio al que perteneció el pueblo de Serantes hasta 1863, fecha en que pasó a integrarse en el municipio de Tapia de Casariego, de nueva creación. El favor público hacia Villaamil está basado tanto en su propia personalidad, temperamental y entusiasta, como en los hechos y realizaciones que jalonaron su singladura vital, hasta la heroica desaparición en la batalla naval de Santiago de Cuba, el día 3 de julio de 1898.

La literatura contemporánea también se ha hecho eco de la figura de Villaamil. Tal es el caso de la novela de R. Sánchez Hazas, *La vida nueva de Pedrito de Andía*, en la que Pedrito eleva la trágica muerte del marino a la altura de un ideal. Asimismo, el italiano Emilio Salgari, en sus novelas *La reina del Yucatán* y *La rebelión de Cuba*, relata las aventuras de un imposible *Destructor* y la batalla de Santiago de Cuba. Finalmente, Jaime de Andrade, seudónimo de Francisco Franco, en su novela *Raza*, hace correr al padre del protagonista la aventura del viaje de circunnavegación al mando de la *Nautilus*, para llevarlo después a morir de comandante de su buque en la batalla de Santiago de Cuba, según relata en su libro Miguel Ángel Serrano.

Villaamil como guardia marina



El capitán de navío Fernando Villaamil. Óleo de J. Castellote. (Museo Naval. Madrid).

El 20 de junio de 1862, Villaamil sienta plaza de guardiamarina. El 23 de aquel mes de junio embarca en la fragata *Esperanza*, en la que navegó a lo largo de las costas españolas, hasta enero de 1863, fecha en la que transborda al *Reina Isabel II*. En el mes de septiembre del mismo año, Villaamil pasa destinado al *Rey Francisco de Asís*, donde permanece poco tiempo, pues al mes siguiente lo encontramos a bordo de la fragata *Villa de Madrid*.

El 12 de noviembre, el marino zarpa en la fragata *Villa de Madrid* rumbo a La Habana. Ya en Cuba, Villaamil toma la decisión de marchar voluntario a Santo Domingo, zona española de la antigua isla de Haití, donde continuaba encendida una de aquellas guerras que reflejan la equívoca política de España a

lo largo del siglo XIX. Desde el día de su independencia de España, el 1 de diciembre de 1820, Santo Domingo no había podido gozar de la paz que ansiaban sus habitantes. Pensando encontrar una solución, el 18 de marzo de 1861, el Gobierno dominicano decide la incorporación de su territorio a España. Sin embargo, y a pesar de la incorporación, a partir de 1863, la isla se ve envuelta en una guerra civil.

El 26 de enero de 1864, Villaamil embarca voluntario en el *Velasco*, uno de los vapores que formaban parte de la división naval para apoyar las operaciones terrestres contra los insurrectos dominicanos. El marino pasa después al vapor *El Ferrol*, dato que no consta en su hoja de servicios, pero sí en su diario de navegación.

El 15 de mayo de 1864, está a bordo del vapor *Isabel la Católica*, y el 4 de julio emprende regreso a la Península, a donde arriba el 12 de agosto. Embarca nuevamente en el vapor *Rey Francisco de Asís*, pasa después al *Villa de Bilbao* y, el 7 de diciembre, embarca nuevamente en el vapor *Francisco de Asís* para retornar a Cuba.

Por Real Orden de 29 de julio de 1865, Villaamil asciende a guardias marina de primera clase; con esta graduación, el 27 de marzo de 1866, embarca en la fragata *Las Cortes* rumbo a Cádiz. El marino pasa después, sucesivamente,

a las fragatas *Esperanza* y *Tetuán*. En esta última, el 24 de diciembre de 1866, zarpa una vez más rumbo a La Habana.

Por Real Orden de 10 de octubre de 1866, recibe la Cruz de la Marina de la Diadema Real. El 14 de marzo de 1867, a bordo del *Pizarro* emprende retorno a la Península. Una vez en España, embarca sucesivamente en el vapor *San Quintín* y en la urca *Santa María*. Al fin, por Real Orden de 30 de julio de 1867, asciende a alférez de navío. El 2 de agosto de aquel mismo año, es destinado a Filipinas, pero nada más conocer su traslado pide dos meses de licencia para desplazarse a Castropol.

Villaamil como marino y docente

El 31 de agosto de 1870, nuestro marino alcanza en Filipinas una de las más caras aspiraciones de un oficial, el nombramiento de comandante de un buque, del cañonero *Bojeador*, unidad tan vetusta que el 17 de octubre de ese año es desarmada, razón por la que Villaamil se ve obligado a transbordar de segundo comandante a la corbeta *Vencedora*.

En abril de 1871, recibe el mando del cañonero *Arayat*, buque con el cual combate a los piratas que infestaban las costas de Mindanao; en octubre bombardea Joló, Parang y Boal, de Filipinas. Transcurrido un año al mando del *Arayat*, Villaamil embarca en el vapor *Patiño*; en el mes de julio, cuando navega a bordo de la fragata *Berenguela*, recibe la noticia de su ascenso a teniente de navío, con fecha 5 de abril de 1871.

El 24 de septiembre de 1872, embarca como segundo comandante en la corbeta *Circe*. En el verano del siguiente año, el 24 de julio, a bordo de la fragata *Concepción*, emprende viaje de regreso a la Península, donde arriba el 6 de diciembre.

Miguel A. Serrano destaca «un tema anecdótico que traería al marino consecuencias imprevisibles, andaba de boca en boca por los mentideros madrileños de aquella época: las relaciones de la Reina y Villaamil». La reina María Cristina encontró en Villaamil un hombre sincero, amable y entregado, en el que evidentemente llegó a confiar. En este sentido de entregada fidelidad y rendida admiración es evidente que, como deja traslucir su biografía, Fernando Villaamil fue un enamorado de María Cristina. A su regreso a España en diciembre de 1873, una vez finalizada su estancia en Filipinas, Fernando Villaamil es destinado a las órdenes del entonces ministro de la Marina republicana, Jacobo Oreyro y Villavicencio. El 12 de enero del siguiente año es nombrado profesor en la Escuela Naval, a bordo de la fragata *Asturias* en Ferrol. Allí comienza a tratar a Julia, su futura mujer, con la que contraerá matrimonio el día 9 de octubre de 1876 en la iglesia parroquial de Santa María de Cambre (El Ferrol).

En junio de 1877, Villaamil toma licencia de un año para Cuba, al objeto

de atender diversos asuntos particulares relacionados con los importantes intereses de Mariano Cancio, que el año anterior había sido elegido diputado a Cortes por Ribadeo.

En noviembre del mismo 1877, Villaamil renuncia a su licencia y vuelve a ocupar su plaza de profesor de la Escuela Naval. En el mes de julio regresa a la isla, destinado a las órdenes de Arsenio Martínez Campos, capitán general de la isla.

Durante los meses de diciembre de 1878 y enero de 1879, Villaamil realiza sendos viajes por las costas de Cuba y Puerto Rico, en comisión de servicios ordenada por Martínez Campos.

En abril de 1879, a bordo del vapor-correo *Méndez Núñez*, retorna a la Península. La amplitud de miras y centros de interés del marino le llevan a publicar en 1879, entonces con 35 años, dos artículos en *La Ilustración Gallega y Asturiana*. El primero de dichos artículos, titulado «Torpedos», ofrece a Villaamil la oportunidad de manifestar su opinión sobre aquellas armas, todavía en período de experimentación. Al decir de Villaamil, no se debían utilizar «medios tan poco nobles que realmente debieran ser reprobados según el derecho de gentes»; y continúa: «El torpedo es, sin duda alguna, arma alevé y traidora». Más adelante, Villaamil admitió, al igual que el conjunto de las marinas de guerra, la utilización del torpedo como arma bélica.

En el segundo artículo, publicado el 30 de septiembre, bajo el título «Pocos y mal avenidos», Villaamil introduce un tono de moderación y sosiego en la polémica que entretenía a los gijoneses en aquel tiempo, enfrentados ante la ubicación del nuevo puerto.

Sobre este mismo tema, firmará, el 31 de octubre del mismo año, en la REVISTA GENERAL DE MARINA, un fundamentado y clarificador estudio, titulado «Proyecto de ampliación del puerto de Gijón», en el que el autor, después de evaluar ambas opciones en juego: ampliación del puerto existente o construcción de uno nuevo en el Musel, se inclina por la ampliación del antiguo. Esta opción no se ha tenido en cuenta y el puerto de Gijón se encuentra hoy en el Musel.

Una especie de crisis vocacional lleva a Villaamil a solicitar el pase a la situación de supernumerario, con el fin de asumir la dirección de la empresa de vapores-correo que había fundado el marqués de Campo. Sin embargo, a pesar de que abandona pronto su experiencia en la empresa privada, decide continuar su situación de supernumerario hasta el 17 de marzo de 1882.

De retorno a Madrid, vuelve a frecuentar la vida social y política, moviéndose entre la influencia de Mariano Cancio y la de Fermín, su padre.

En las filas del Partido Demócrata Progresista, Villaamil se presenta como independiente a las elecciones a diputado a Cortes por el distrito de Castropol, que tendrían lugar el 21 de agosto. Mediado el mes de agosto los candidatos hacen acto de presencia en sus respectivos distritos y Villaamil viaja hasta Castropol. Sin embargo, las irregularidades que se venían cometiendo desde el

Gobierno Civil asturiano en contra de la candidatura de Villaamil llevan a que sus partidarios, de acuerdo con el marino, retiren su candidatura con antelación a efectuarse las elecciones.

De regreso a la vida militar, con fecha de 1 de mayo de 1882, es nombrado comandante del *Eulalia*. Por Real Orden de 12 de abril de 1883, Villaamil pasa destinado al servicio de la Reina Madre, Isabel II.

Villaamil, padre del *Destructor*

Miguel Á. Serrano nos dice: «Cuando, en 1884, el almirante Antequera toma asiento en la poltrona ministerial, Fernando Villaamil pasa a integrar el equipo de sus íntimos colaboradores como oficial segundo del Ministerio, nombramiento que abre una de las más fructíferas etapas profesionales de la vida del marino». Nombrado oficial segundo del Ministerio por el almirante Antequera, Villaamil va a dedicar sus esfuerzos a trabajar con ahínco en la creación del nuevo tipo de buque que los nuevos tiempos estaban exigiendo.

Fernando Villaamil propone la creación de un nuevo tipo de buque, cuyo diseño envía a varias casas inglesas, mereciendo el proyecto la confianza de la casa Thomson siendo construido en los astilleros de Clydebank (Escocia). El nuevo buque recibirá la calificación de torpedero de alta mar, cazatorpedero, contratorpedero y crucero-torpedero. Bautizado por Villaamil con el nombre propio de *Destructor*, el término hará fortuna, hasta el punto de denominar a toda esta nueva «clase» que, ampliada y desarrollada, dará origen al moderno destructor, incorporado definitivamente a todas las flotas del mundo, y a la española desde 1926.

La botadura del *Destructor* tiene lugar el 29 de julio de 1886. El 19 de enero de 1887, el buque es entregado a la Marina española. El 24 del mismo mes zarpa del puerto de Falmouth, al mando de Villaamil, y a las veinticuatro horas el buque se encuentra a la altura de las islas Sisargas, habiendo recorrido 430 millas a 18 nudos para dar fondo al ancla en Muros.

Cuenta Miguel A. Serrano que «El 5 de abril de 1888, Villaamil zarpa de Ferrol en el *Destructor*, con destino a Cartagena, al frente de una flotilla de torpederos compuesta por el *Habana*, *Ariete*, *Azor*, *Halcón* y *Rayo*. Al doblar Finisterre, la flotilla es sorprendida por un temporal que pone en peligro los buques; estallan las calderas del *Habana* y pierden la vida cuatro hombres. Villaamil, en un alarde de valor y pericia, y después de treinta y seis horas de lucha, secundado por Ozamiz, comandante del *Habana*, y por las dotaciones de ambos buques, consigue salvar a los supervivientes y al torpedero, al que da remolque hasta Corcubión. Con motivo de esta hazaña, la Real Orden de 28 de abril de 1889 dispone la apertura del preceptivo juicio contradictorio, como trámite previo para la concesión de la Laureada a Fernando Villaamil y al comandante del *Habana*, pero el expediente no pudo seguir su

curso a causa de no haberse ajustado su tramitación a los plazos establecidos en aquella misma ley. Villaamil y Ozamiz elevan instancia en solicitud de mejora de recompensa y es nombrado Villaamil, caballero de la Placa de Segunda Clase de la Orden Naval de María Cristina y coronel de Infantería».

Durante la primavera de 1888, Barcelona se convierte en el escenario de la Exposición Universal, bajo la presidencia de la reina regente y de Alfonso XIII. A fin de tomar parte en la revista naval habían fondeado en la bahía barcelonesa un total de 67 buques, entre los cuales estaba el *Destructor*.

El 10 de julio de 1889, Villaamil asciende a capitán de fragata y el 30 de noviembre de 1889 abandona el mando del *Destructor* y embarca como segundo comandante en el crucero *Reina Regente*.

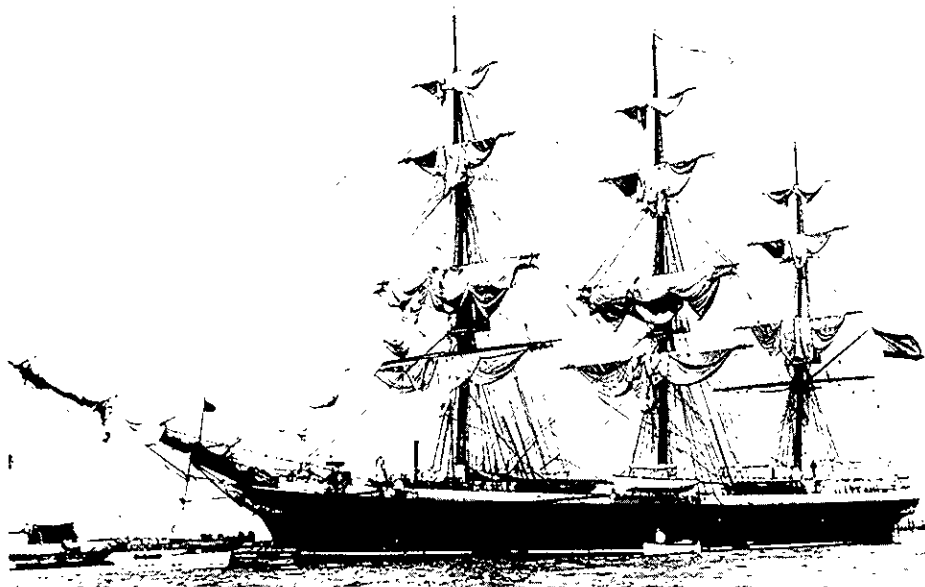
La circunnavegación de la corbeta *Nautilus*

Durante su estancia en Inglaterra, recibe el encargo de estudiar la estructura y funciones del Cuerpo de Maquinistas de la Marina inglesa, la organización de los arsenales de aquel país, la formación de las dotaciones de sus buques, y demás temas relacionados con la moderna navegación, así como la compra de un buque de vela para la instrucción de los guardias marinas.

El clíper *Carrick Castle* fue construido en Glasgow por la casa de John Elder en el año de 1866. Estuvo navegando como mercante, perteneciente a la marina inglesa, hasta el año de 1886, en que fue adquirido por el Gobierno español, a propuesta de Villaamil, con objeto de dedicarlo a escuela práctica de guardias marinas. Vino desde Londres a España cargado con todo el material que en aquel entonces se adquirió allí para defensas submarinas de nuestros puertos, ahorrando un flete cuyo importe superaba a lo gastado en comprar este buque. Abanderado y bautizado en España con el nombre de *Nautilus*, se dedicaría a instruir guardias marinas.

El día 29 de julio de 1892 se hizo entrega de la *Nautilus* a Fernando Villaamil. El día 18 de agosto fondeó en Ferrol para obras y reparaciones. Su casco es de construcción mixta, una combinación de madera y metales que forman un conjunto perfectamente rígido y de líneas muy elegantes. Tiene un aparejo de fragata, también compuesto de hierro y madera, con jarcias metálicas, lo cual da más fuerza a lo que pudiéramos llamar parte esencial de la máquina de este buque, en armonía con su solidez y estabilidad. La cubierta principal, tanto en la mar como en puerto, queda siempre despejada para efectuar toda clase de maniobras y en el entrepuente están los alojamientos de una gran parte de la dotación.

La *Nautilus* salió de Ferrol, el 30 de noviembre. A pesar de ser la estación menos adecuada para hacer viajes rápidos desde la costa norte de España al archipiélago de las Canarias a los diez días de viaje fondeó la *Nautilus* en el hermoso puerto de refugio de La Luz (Gran Canaria).



Fragata *Nautilus*. (Foto: Musco Naval. Madrid).

Al día siguiente del gran baile ofrecido por el Ayuntamiento y el Casino, levó anclas la *Nautilus*. Su rumbo, Bahía. Relata Villaamil en su libro: «Las calmas son el verdadero enemigo del buque a vela. Contra el viento de proa llega el marino a puerto a fuerza de fuerzas, virando y revirando. Contra la calma chicha se estrellan las energías del capitán más bravo y ducho en achagues de mar».

Finalmente, el 5 de enero fondeó la *Nautilus* en Bahía de Todos los Santos (Brasil). Solo permaneció aquí el tiempo necesario para refrescar víveres, y para que los oficiales y guardias marinas visitasen la ciudad y el pequeño arsenal, con determinadas precauciones por temor a la fiebre amarilla.

El viaje hasta Cape Town se desarrolló sin ninguna novedad, salvo la de una pequeña tormenta que sirvió para probar a la *Nautilus*, y la de una calma, la cual duró ocho días seguidos, que fue aprovechada para hacer prácticas de remo, instrucción militar y marinera.

El 9 de febrero, la *Nautilus* se encontró en el cabo de Buena Esperanza, teniendo que fondear fuera del rompeolas del puerto de Cape Town, por culpa de un viento muy duro, el cual impidió que un remolcador la fondease en el interior del puerto. Pasado el temporal, la *Nautilus* gracias al puerto artificial, pudo pasar unos días con tranquilidad, ocupándose su dotación en efectuar reparaciones y visitar la ciudad.

El sábado 18 de febrero salió la *Nautilus* rumbo a Australia. Para ello había que poner proa a oriente y navegar 6.000 millas sin escala alguna. Después de una serie de temporales y ciclones, Villaamil tenía que decidir una de las dos derrotas propuestas: la del Almirantazgo era la de la prudencia, la de Maury era más rápida pero más peligrosa. Finalmente se decidió por la más peligrosa, porque la juventud suele llamar miedo a lo que en realidad es, muchas veces, sana prudencia, aunque, realmente, tuvo que hacer una derrota mixta, porque había latitudes a las que no convenía llegar.

El 1 de abril, la *Nautilus* fondeó frente a la entrada del río Adelaida (Australia) con mal tiempo y sin un práctico que los llevase a puerto. Era la primera vez que había fondeado en esta colonia un buque con bandera española. También visitaron otras ciudades australianas como Melbourne, Sydney, Newcastle. El 21 de junio, la *Nautilus* salió de Newcastle con destino a Nueva Zelanda para fondear en el puerto de Wellington. Después de mes y medio de estancia en Nueva Zelanda, partieron del puerto de Littelton rumbo a América del Sur.

La navegación por el Pacífico resultó dura y movida a causa del tiempo y vientos de proa, que cuando soplan con fuerza levantan gruesas mares. En uno de los temporales que frecuentemente asolaban a la *Nautilus*, a causa de una maniobra peligrosa, un marinero perdió el equilibrio en lo alto de la verga, y cayó a cubierta, estrellándose a los pies del oficial de guardia. Según la tradición de los navegantes, el cadáver fue arrojado a la mar.

Después de treinta y siete días de navegación, la *Nautilus* fondeó en Valparaíso. Después de un par de días de permiso de la tripulación, se realizaron una serie de trabajos que sólo se podían realizar en puerto. Uno de ellos era el de desaparecer y aparejar el buque. A los guardias marinas les tocó el palo de mesana y el de sobremesana.

El día 6 de diciembre salieron de Valparaíso rumbo al estrecho de Magallanes. Un remolcador del Gobierno sacó a la *Nautilus* del puerto de Valparaíso y los cruceros *Pinto* y *Errazuriz*, cazatorpederos *Lynch* y *Condell* y los acorazados *Cochrane* y *Prat* la saludaron a su salida.

Después de quince días, la *Nautilus* se encontraba a la altura del cabo Pílar, o sea, a la entrada del estrecho de Magallanes. Pero, por culpa de un gran temporal que se inició el día que estaban para recalar, Villaamil decidió continuar hacia el sur, aprovechando los vientos atemporales que reinaban. La empresa de embocar el Estrecho con este tiempo era muy peligrosa y Villaamil, con prudencia, tomó rumbo al cabo de Hornos.

Derrota completa de circunnavegación de la corbeta *Nautilus*

El paso por el cabo de Hornos fue duro a causa de los temporales que recorrían aquellas costas, pero la tripulación se portó con valor, agilidad y satisfacción.

El 13 de enero, la *Nautilus* fondeó en Montevideo (Uruguay). Villaamil recorrió la ciudad con amigos de su niñez emigrados allí. En Montevideo, quizá a razón de no constituir novedad un buque de guerra español en aquellas aguas, la *Nautilus* fue tratada, quizás, con cierta indiferencia. Como Villaamil quería ver lo más posible de las repúblicas del Plata, dejó Montevideo para dirigirse al de Buenos Aires (Argentina).

Después de una visita a Buenos Aires, a sus museos, fiestas, y las fuerzas navales argentinas, envía a Cádiz, a bordo del correo *Cádiz*, a seis guardias marinas para examinarse a oficiales, y a dos marineros, con una enfermedad de la vista, y regresó la *Nautilus* a Montevideo para poner rumbo a Puerto Rico.

Villaamil no tenía pensado fondear muchos días en Puerto Rico, pero las Órdenes que tenía de esperar al vapor-correo de España proporcionaron a él y a la tripulación unos días para visitar las fortificaciones y cuarteles, y la práctica para los guardias marinas de levantar el plano de esas costas. Después de la llegada del correo, Villaamil emprendió viaje a Nueva York.

«La bahía ó puerto de New York no presenta el aspecto de un gran bosque de mástiles y chimeneas, como ofrece la vista de los fondeaderos muy concurridos por buques, porque los muelles en New York se extienden a lo largo de profundos ríos para que, arrimadas o atracadas a ellos, puedan cargar y descargar toda clase de naves», comenta Villaamil en su libro.

También visitaron la ciudad, el arsenal de Brooklyn y se desplazaron hasta Filadelfia. Aquí visitaron la Casa de la Ciudad, el palacio de la Independencia, etc. Después se trasladaron a Washington. Allí visitaron el Capitolio, la White House, museos, etc. Los oficiales y guardias marinas pidieron y obtuvieron permiso para ir al Niágara, viendo en el trayecto la ciudad de Buffalo.

Después de tres semanas que pasó la *Nautilus* en el puerto de Nueva York, casi inadvertida por el gran movimiento del puerto, el 26 de mayo abandonó esta gran ciudad.

Después de una travesía no exenta de peligros por las abundantes nieblas que acechaban la derrota seguida por la *Nautilus*, llegaron a las costas de Inglaterra. Fondearon en el amplio y seguro puerto de Plymouth. Según Villaamil, «Estar en cualquier punto de Inglaterra o Escocia y no ver Londres sería falta grave en quien, pudiendo disponer de unas cuantas libras esterlinas, tuviese dos o tres días libres para viajar y esparcir el ánimo».

En Londres visitaron el Museo Kensington, la Torre de Londres, la Abadía de Westminster y el arsenal de Devonport.

Salieron de Inglaterra y, cruzando el canal de la Mancha, llegaron a Cherbourg, primer puerto militar presentado por Francia contra todo ataque que pudiera provenir de los mares del norte. Después de visitar el arsenal, en lo cual emplearon dos días consecutivos, y de agotar los cinco días previstos, la *Nautilus* se dirigió hacia Brest. Cuando, de noche, la tripulación vio la luz del

cabo Machichaco, se notó en todos los de a bordo una alegría y satisfacción que traspasaba los límites del disimulo.

Villaamil tenía orden de dirigirse a Pasajes, pero al pasar muy cerca de la Concha de San Sebastián, el práctico del puerto le trajo la contraorden de fondear allí. Ante la sorpresa de la tripulación y del propio Villaamil, la Reina subió a bordo de la *Nautilus*. Lo demuestra este párrafo escrito por el propio Villaamil: «Cuando me cercioré por mis propios ojos que S. M. la Reina Regente con sus Augustos hijos venía en la trainera que se acercaba á nosotros, ordené el saludo de ordenanza, arriando sobres y petifoque, que volvieron á izarse al estallar el último de los 21 cañonazos, preparando en seguida la gente á la banda de estribor para saludar á la voz, en cuanto disminuyese la distancia».

Dos días después de la llegada de la *Nautilus*, S. M. la Reina, acompañada del ministro de Marina y de las personas que constituían su séquito, subió a bordo para visitar e inspeccionar el buque. El 1 de agosto partió la *Nautilus* hacia Ferrol. Debido a una calma que duró dos días, a un fuerte temporal que se desarrolló después y ante el temor de que escaseasen los víveres, Villaamil decidió arribar a Bilbao.

Con una duración más grande de lo previsto, la *Nautilus* fondeó en la boca del puerto de Ferrol, el 10 de agosto. El 11 fue recibida por el vapor *Hércules* y más de cien embarcaciones atestadas de gente.

Y, finalmente y por última vez en este viaje, la *Nautilus*, al día siguiente de su llegada, izó la vela para pasar desde el puerto a la dársena del arsenal, ocupando el mismo atraque del que dos años antes zarpara.

Con este relato pretendemos, además de divulgar su biografía profesional, manifestar nuestro reconocimiento por uno de nuestros compañeros cuya trayectoria profesional ha sido, es y será un referente, y cuyos principios siguen vigentes en la actualidad. La teoría y la práctica marinera son indispensables para la formación del marino profesional.

BIBLIOGRAFÍA

- El Faro de Tapia*. Facsímil conmemorativo de su centenario. Edita Excmo. Ayuntamiento de Tapia de Casariego (1998).
- SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel: *Fernando Villaamil. Una vida entre el mar y el dolor. La Guerra de Cuba*. Editorial Arnao. Madrid, 1988.
- VILLAAMIL, FERNÁNDEZ-CUETO, Fernando: *Viaje de Circumnavegación de la Corbeta Nautilus*. 2.ª Edición. Editorial Naval. Madrid, 1989.
- Archivos: Ayuntamientos de Castropol, Archivo de Ferrol, Gijón, Tapia de Casariego. Histórico Nacional de Madrid.
- Biblioteca Central de Marina.
- Biblioteca Menéndez y Pelayo de Castropol.
- Biblioteca Nacional de Madrid.
- Hemeroteca de la Universidad de Oviedo.

LEANDRO DE SARALEGUI Y MEDINA, INTENDENTE DE LA ARMADA

Juan Antonio RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO



Introducción



PROXIMARNOS a la vida y obra del intendente de Marina Leandro de Saralegui y Medina supone, como en cualquier biografía, incluso las más breves y resumidas, un esquema que nos asegure un cierto conocimiento de todos y cada uno de los valores personales, así como de las circunstancias que influyeron en su vida; es decir, los factores sociológicos de su época, lugares y modos. Estos elementos causarían efectos importantes en la actividad

profesional, cultural y privada de nuestro personaje.

Siguiendo el criterio expuesto, podemos trazar un bosquejo para este artículo que, por otra parte, pretende también hacer una breve síntesis de una gran parte de la historia del Cuerpo Administrativo de Marina (1847-1929) que sucedió al antiguo del Ministerio y luego se transformó en el de Intendencia (1931), con la pérdida de la función interventora. Así, después de esta pequeña introducción, presentamos una sucinta interpretación del entorno corporativo y familiar de Leandro Saralegui, pasando luego a describir escuetamente su formación básica; de manera que el siguiente apartado nos permite analizar su carrera militar en el citado Cuerpo Administrativo, repito, siempre haciendo referencia a sus circunstancias. Un último apartado será la descripción abreviada de la enorme actividad social y cultural que desarrolló nuestro admirado personaje, apuntando ya la idea de una cierta continuidad y vinculación de los esfuerzos profesionales de este marino militar con los de su ámbito particular en las ciencias sociales, incluidas, por supuesto, la historia y la literatura.

En mi opinión, el desarrollo de la actividad técnico-administrativa de Saralegui en la Marina y su compromiso con el humanismo, que produjo sus abundantes obras escritas, formaron el complemento óptimo de su vida al servicio

de España: lejos de ser una cortapisa para su profesión militar, naval y administrativa, su afán cultural le añadió mayor formación para el desarrollo de la actividad en sus destinos y dio también una imagen de prestigio a la Marina de guerra, cuyas autoridades superiores siempre supieron valorar sus trabajos (1).

El entorno familiar y corporativo. Formación básica

Leandro de Saralegui y Medina nació en Tuy en 1839, siendo sus antepasados directos oficiales de la corporación de Marina: su padre (Leandro) y su abuelo (Manuel) fueron miembros del Cuerpo del Ministerio en una época difícil y de continuas crisis políticas y económicas, cuando se manifestó la decadencia de nuestro poder naval, pero que continuó con un proceso intelectual importante de estudio e investigación, basado en la entonces novedosa administración pública francesa.

La idea tópica de una primera mitad del siglo XIX totalmente decadente y estéril debe desecharse en este ámbito, aunque los conflictos políticos no dejaron aprovechar aquellas experiencias (2). En este orden de ideas, parece aconsejable dedicar un párrafo de este artículo al entorno familiar y corporativo que se había formado hacia 1850, cuando su homónimo padre (Saralegui Fernández-Núñez) participaba en diferentes campañas: Vascongadas en 1841, suceso de Portugal en 1846 y Cuba en 1855. Estas experiencias navales se mezclaban con una gran inquietud por la doctrina que se había desarrollado en Francia para la aplicación del «principio de legalidad» en la Administración y su contabilidad pública (Reglamentos de Lacave-Laplague, 1838): «Constituía desde luego un instrumento directamente lanzado contra la estructura política del Estado Absoluto» (3) y era la «concreción jurídica de la pretensión liberal de sujetar al poder ejecutivo, a la Administración, con normas previas que autoricen, encaucen y limiten su actuación» (4).

En el orden profesional que nos ocupa, se trataba entonces de reformar los reglamentos de contabilidad de Marina, introduciendo los nuevos conceptos de gestión y gasto, como ya habían hecho otros países europeos; es decir, normas concretas que estaban condicionadas por las también nuevas reformas

(1) *Exposición de la Intendencia General...*, de 26 de junio de 1907 (propuesta para Gran Cruz Civil en recompensa de 52 años de servicio y por sus obras científicas y literarias). Archivo General de Marina (Viso del Marqués). Sección Cuerpo Administrativo. Legajo 3268/263.

(2) RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, J.: *La Intendencia en la Armada. Historia de la Gestión Económica...* Madrid: E. N. Bazán 1996. Página 143 y siguientes.

(3) GARCÍA DE ENTERRÍA, E.: *Revolución Francesa y Administración Contemporánea*. Madrid, 1981. Pág. 14 y 20.

(4) PASCUAL GARÓFANO, J.: *El principio de legalidad en los orígenes de la contabilidad pública actual*. Ferrol. Trabajo inédito. Biblioteca de Intendencia, 1994.

generales de la Hacienda Pública que desarrolló el ministro Bravo Murillo (1850): instauración de un presupuesto único del Estado, incluso controlado por el poder legislativo; así, las Cortes aprobarían entonces por ley estos presupuestos generales (recursos y necesidades) y el mandato de su ejecución por el Gobierno. Esta «contabilidad legislativa», como se llamaba en aquellos años, se completaría con la «contabilidad administrativa» de cada ministerio (gestión y justificación) y con la «contabilidad judicial», que era realmente la fiscalización final (5).

La década de 1850 a 1860 fue realmente una época de gran preocupación por las reformas administrativas en la Armada, evidenciándose la necesidad de una nueva formación para los oficiales; de manera que comenzaron a surgir iniciativas y trabajos importantes para la «modernización» de las estructuras orgánicas,

de las normas de control (información contable y gestión) y fiscalización (intervención) (6). En este ámbito profesional destacaba precisamente Saralegui Fernández-Núñez, el citado padre de nuestro personaje biografiado: en 1857, con cierta experiencia, presentaba su «Proyecto de reforma sobre los principios establecidos por el Reglamento de contabilidad de la Armada», así como publicaba otros artículos reformistas sobre este asunto en «El Honor. Órgano del Ejército y de la Marina» (1860). Estos estudios y dedicación le llevaron entonces a su ascenso a comisario en 1861 (por elección) y al nombramiento de organizador y profesor en una de las academias especiales de administración que se crearon en los tres departamentos (Cartagena) (7).

Es importante resaltar aquí la gran calidad de la bibliografía entonces aportada para la formación de aquellos oficiales: obras generales de economía,



Leandro Saralegui (1839-1910) representa la vocación naval administrativa de la corporación y el impacto social de su academicismo.

(5) RODRÍGUEZ-VILLASANTE, J.: Op. cit. Pág. 161 y siguientes.

(6) Reorganización del Cuerpo Administrativo de Marina (1850) como resultado de la Ley de Contabilidad (20-III-1850); Reglamento del Cuerpo (R. D. de 16-XI-1850). Nuevo Reglamento Orgánico de 17-III-1858. V. RODRÍGUEZ-VILLASANTE, op. cit. (2) pág. 178 y siguientes.

(7) Reglamento de 1-I-1861.

como eran las de Escriche, Vivien, Colmeiro y Martínez Alcubilla en Derecho Administrativo, así como buenos libros y apuntes escritos por oficiales profesores, entre los que destacaremos al citado Saralegui y a sus compañeros Ignacio Negrín, Francisco Franco, José Montero Arostegui, Antonio Dubrull, Juan Blanco, etcétera (8).

En este ambiente de trabajo se encontraba Leandro Saralegui y Medina, que había ingresado en el Cuerpo Administrativo en 1854 y que en sus primeros empleos tuvo la oportunidad de familiarizarse, nunca mejor dicho, con la nueva doctrina y tecnología, conociendo también su aplicación en los arsenales y a bordo de los buques, como luego comentaremos.

Si fue realmente importante y decisivo el prestigioso entorno corporativo, también lo sería la vivencia en el círculo familiar y de amistades de su padre: de su infancia recordaría la actividad de don Leandro cuando dirigía el primer periódico de Ferrol (*El Águila*) y otro que le sucedió (*El Ferrolano*), que editó trimensualmente Nicasio Taxonera, y en el que colaboraron otros muchos componentes del Cuerpo Administrativo (Juan Antonio Lacacci, José Evaristo de Puzo, etc.) y el gran literato e historiador Benito Vicetto. Tenía entonces una juventud con una profunda formación humanística, en la que destacaban las aficiones y trabajos de su siempre citado padre —musicólogo y literato—, en todo caso, siempre progresista (9).

Una brillante carrera profesional

Las circunstancias que se dieron cuando ingresó, con 15 años, como meritorio (equivalente a guardia marina 2.º y luego de oficial 4.º (similar a alférez de navío-alumno) fueron muy importantes en su formación (1854 y 1855 respectivamente), puesto que, como ya hemos referido, fue la época del gran cambio hacia los nuevos sistemas de contabilidad y las reformas orgánicas; temas sobre los que tendría que referirse precisamente en el examen preceptivo para el título de oficial 3.º: «Cuenta y razón de personal» y «Contabilidad de pertrechos y víveres», según lo ejercitado durante algo más de dos años en las comisarías y depósitos del arsenal. Con este nuevo empleo (1858) cumplía sus condiciones de embarco (dos años y medio a bordo del vapor *Antonio de Ulloa*), navegando por el entorno de la Península y conociendo puertos de Francia, Italia y norte de África, pero manteniendo sus inquietudes por los temas de organización y la historia naval. Así pues, en 1858 comenzaba sus colaboraciones con la revista *Crónica Naval de España*, siendo su primer artículo, cuando tenía 19 años, sobre «Pensamientos de reforma en el Cuerpo

(8) RODRÍGUEZ-VILLASANTE, J.: Op. cit. (2), pág. 183.

(9) LLABRÉS, Juan: *Aportación bibliográfica a la historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada*. Palma de Mallorca. Imp. Bristol, 1970.



Vista de la antigua Intendencia en el desamortizado convento de San Francisco.

Administrativo de la Armada». Con estas ideas avanzaba y adelantaba sus *Estudios sobre la Administración de Marina* y los *Proyectos para la creación de escuelas de Marina en los Departamentos de Ferrol y Cartagena*, así como las sucesivas aproximaciones a la historia del Cuerpo que publicaba en estos años y en esta revista («Del Cuerpo Administrativo de la Armada: Consideraciones generales, su origen, antigüedad...» y «Resumen histórico del Cuerpo Administrativo de la Armada»), trabajos que fueron publicados también como folletos o separatas ampliadas en 1860, cuando era contador del citado vapor *Ulloa*.

En el 1861, siendo ya oficial 2.º, fue comisionado para establecer la Academia de Administración en Ferrol (enseñanza de oficiales 4.º y meritorios), y al año siguiente ascendía a oficial 1.º, continuando en el desarrollo de esta importante función docente (10), que se apoyaba con multitud de artículos y libros que escribió para este centro de enseñanza. Citemos los más importantes: *Nociones Generales de Administración Pública y de la Armada* (1861), *Nociones Generales de Contabilidad Pública con relación a España* (1862), con sucesivas reediciones en Cartagena y Ferrol (1863, 1877 y 1886, e incluso una con su más concreta *Aplicación a la Marina* en las últimas edicio-

(10) «Hoja de Servicios del Contador de Navío de 1.ª clase D. Leandro Saralegui...». Archivo General de Marina. Secc. C. Ministerio. Leg. 3269/48.

nes), *Nociones Generales de Administración, de Derecho Administrativo y Economía Política* (Madrid, 1865) —que fue premiada en el concurso abierto por el Ministerio de Marina y texto en todas las academias (R. O. de 2-III-1865)—, luego ampliada y reeditada con el título de *Tratado de Economía Política* (Ferrol 1870, 1875 y 1891). Saralegui continuaba con su labor de profesorado, alcanzando la categoría de director de Estudios de las Academias en 1872.

En esta época proseguía colaborando con la citada revista, *Crónica Naval de España*, en la que publicaba numerosos artículos: «El libre cambio y la Marina Española, Sobre Economía de la Marina, El Corso Marítimo, Industrias Marítimas», etc. En esta línea de difusión de sus conocimientos sobre la Administración Naval atendió interesantes demandas de todas las instituciones y personas, tal fue el caso del encargo del Ayuntamiento de Ferrol, con su opúsculo «El presupuesto de Marina: Lo que es y lo que debe ser. Breves reflexiones sobre el actual presupuesto de gastos...» (Ferrol, 1873), o la memoria que entregó a Luciano Taxonera para la publicación de *El Arsenal de Ferrol* (1888).

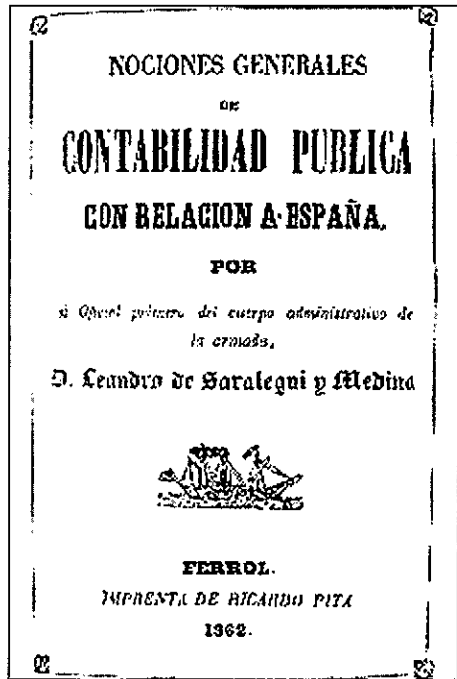
Todo esta actividad de profesorado y de publicista la realizó Saralegui simultaneando sus destinos ejecutivos: Intervención del Departamento de Ferrol, Guardalmacén General del Arsenal (1864) y contador de bajeles del arsenal en 1869, año en que ascendió a comisario de Marina de 3.ª clase (contador de navío de 1.ª clase); luego, comisario de Acopios del Arsenal (1872), secretario de la Intendencia (1877) y alguna otra comisión en Madrid.

Al ascender a comisario en 1878 fue nombrado interventor del Apostadero de Filipinas (R. O. de 21 de febrero), donde desarrolló una importante labor, colaborando en la redacción de instrucciones y normativas de aquella base colonial. Así pues, aportó diferentes textos para la gestión de la Armada en Cavite: *Reglas... para las remesas y suministros de víveres en especie a las divisiones, estaciones y buques del sur del Archipiélago* (1878), *Proyecto de reglamento para la contabilidad de pertrechos de las divisiones y estaciones del Apostadero* (1879)... Podemos afirmar que el prestigio de Saralegui era entonces muy grande, habiéndole concedido el mismo año de su ascenso a comisario el empleo de ordenador de 2.ª clase (sin antigüedad), precisamente por sus méritos como jefe de Estudios de la Academia ferrolana.

En 1882 regresaba a la Península y formaba parte de una «junta de estudios para la contabilidad», en calidad de gran experto, aportando entonces un informe sobre «Medios para modificar y simplificar la contabilidad del ramo». Este reconocimiento de su disposición para trabajar en equipo y valía personal le llevaron a la redacción de otras muchas normas internas: «Bases para la contratación de los distintos suministros» (1883), «Instrucciones para el régimen de la contabilidad, obras y talleres de arsenales» y su desarrollo concreto en «Reglas para su establecimiento en el de Ferrol» (1884), así como «Nomenclator General de Pertrechos» (1884).

En el año 1883 fue nombrado director de las Academias de Administración Naval, procediendo a su particular integración en base a los estudios y propuestas que hizo de este órgano para la formación de los oficiales, tanto de los estudios básicos como de los de perfeccionamiento (11). A su autoría se deben las reformas de 1885 (12) y el nuevo «Reglamento de la Escuela de Administración Naval» (R. O. de 11-3-1888). En estos trabajos destaca su particular impulso a las bibliotecas de las academias, que estaban coordinadas por este mando superior: se aprecia un cierto culto al libro como base doctrinal, según el pensamiento de Saralegui, que dirige su catalogación con la ayuda de José Pato Revestido (13).

En la década de los años 80 desempeñó también otros cargos superiores, como el de interventor del Departamento de Ferrol (1883), comisionado para la redacción del «Nomenclator General de Pertrechos» (1884), e interventor del Departamento de Cádiz (1884), año en el que ascendió a ordenador de 1.ª clase, volviendo a la dirección de la Academia, como se citó.



(11) Estas Academias estaban en la mismas intendencias de los departamentos, siendo el inspector el jefe del Cuerpo, y el director, el siguiente en graduación; su jefe de estudios era un comisario y los profesores eran generalmente oficiales 1.º que tenían ayudantes. El sistema de enseñanza era complementario a los destinos, de tal manera que los alumnos tenían jornada de trabajo en prácticas y la adición de tres o más horas de clases teóricas. El concepto de academia se ampliaba a la formación continua de los oficiales del departamento. V. «Reglamento Orgánico del Cuerpo Administrativo de la Armada y sus Academias» 19-VII-1869. Pub. Estado General Armada de 1870.

(12) En 1885 se regulaban de nuevo las academias de los departamentos que estaban bajo el «inmediato mando del Intendente», con un director (ordenador de Marina), tres profesores (contadores de navío) y tres ayudantes (contadores de fragata). V., J. (2) pág. 193 y siguientes.

(13) *Catálogo de las obras existentes en las bibliotecas de las Academias de Administración de Marina*. Ferrol, 1887 (672 obras bibliográficas y 41 folletos en Ferrol, en 1.406 volúmenes, según Llabrés; 238 obras y 7 folletos en Cartagena, en 752 volúmenes; 145 obras y 16 folletos en Cádiz, en 440 volúmenes). Puede consultarse RODRÍGUEZ-VILLASANTE, op. cit. (2), en su capítulo 5, nota 121.

En 1887 era el comisario de Material del Arsenal de Ferrol, sucediendo accidentalmente y luego interinamente al intendente del departamento entre 1887 y 1891, año en el que ascendió al empleo de intendente (equivalente a brigadier), continuando en su cargo con el nombramiento por Real Decreto de 16 de diciembre.

En esta época Saralegui estaba preparando un «Reglamento de Administración y Contabilidad de Marina», en el que reflejó todos sus conocimientos teóricos y experiencias prácticas y, de igual manera, colaboraba en la «Ordenanza para el régimen militar facultativo y económico de los arsenales del Estado» que se aprobó por R. D. de 18 de julio de 1893, siendo felicitado nuevamente por real orden.

Su obra escrita en la última década del siglo XIX, a pesar de su mala salud, pero con más de 35 años de servicio, refleja todo el esfuerzo corporativo y sus propias ideas ante la situación política y estratégica que se remató con la pérdida de las últimas colonias, en 1898. Así, publicó trabajos sobre la determinación de necesidades y el apoyo a la fuerza naval (14): *El problema de las construcciones navales en Galicia* (1887), *Los arsenales del Estado* (1896) y *Los arsenales. Su ordenanza y el reglamento de contabilidad vigente* (1897).

Después del «desastre del 98», asumió un papel crítico, pero constructivo, y publicaba en Madrid *La Reorganización de la Marina* (1901).

El 7 de enero de 1903 fue ascendido a intendente general de la Armada, desempeñando este cargo y empleo hasta 1905, en que cesó voluntariamente por encontrarse enfermo, pasando a residir en Ferrol, en situación de reserva el 23 de junio de 1907.

La gran actividad social y cultural

Leandro Saralegui supo alternar su brillante carrera profesional en el Cuerpo Administrativo de Marina con una gran actividad en su entorno social, destacando su proyección cultural en el ámbito de la historia, la literatura y el periodismo, tanto en la comarca de Ferrol y resto de la región gallega donde vivió muchos años, como en toda España, incluida la última colonia de Filipinas.

Siendo oficial 4.º, en 1866 publicó en Ferrol su primera obra literaria: *Galicia y sus poetas*, que abría una cierta dedicación al tema regional gallego. Con esta afición investigaba y escribía otro libro importante para su época, *Estudio sobre la época céltica en Galicia*, que se editó en Ferrol en 1867, cuando tenía 28 años, llegando a reeditarse dos veces (Madrid 1871, y Ferrol 1894). Este tipo de obras serían ya una constante en su vida; citemos algunas

(14) LLABRÉS, J.: Op. cit. Pág. 30.

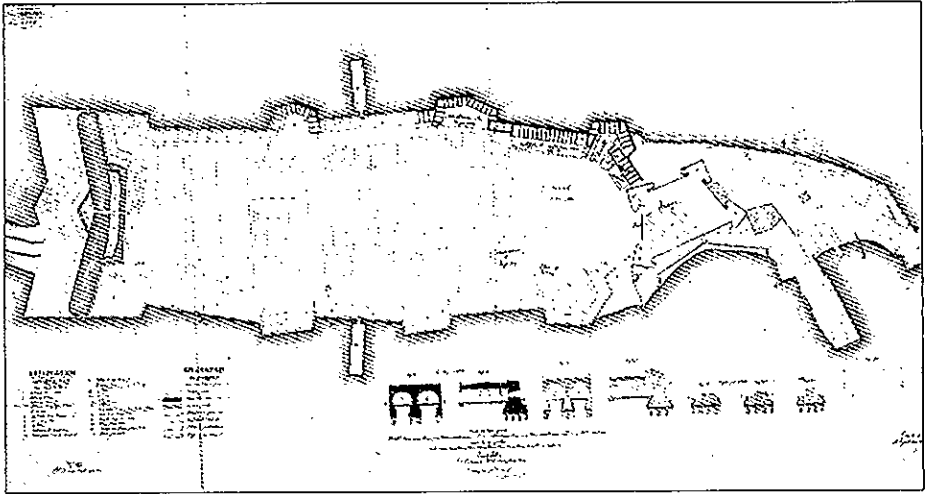
posteriores: *Pueblos lacustres. Estudios de arqueología prehistórica* (La Coruña, 1871) e *Historia de Ferrol*, como obra de colaboración con Vitorino Novo (1883), así como diferentes artículos en el *Diario de Ferrol* que se publicaron agrupados en 1888 bajo el título *Estudios sobre Galicia*; este mismo año presentaba su *Juicio Crítico sobre la Marina Militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, e inmediatamente, *Los Hospitales de Marina* (1889). Le siguieron otras muchas obras: *La cuestión obrera en Galicia* (1893); *Del Monte de Ancos y San Martín de Jubia, apuntes históricos* ambas en 1898; *Informe sobre el Convento de Santa Catalina de Montefaro* (1900); *San Julián. Patrón de Ferrol* (1901); *Del Estado de las personas en Ferrol durante la Edad Media*, y *El feminismo en Galicia. Sobre una mujer que sirvió como grumete en la Armada a finales del siglo XVIII* (ambos en 1902), *Jubia. Discurso inédito del P. Fr. Felipe Colmenero...* (1903); *Efemérides Ferrolanas. Apuntes para la historia de Farol y sus cercanías* (1904); *Un trovador ferrolano en la segunda mitad el siglo XVIII. La protesta de Pedro Padrón*, que fue leído como discurso en la Real Academia Gallega en 1906, de la que Saralegui fue miembro; *Los benedictinos de Jubia* (1907); *Ardóbrica. Estudio de geografía histórica; Libunca, estudio histórico* (1909). En resumen, como bien afirmó el erudito Juan Llabrés, Saralegui llegó «a ser el primer exponente de la cultura y de la historia de Ferrol. Su cita es obligada en los estudios sobre esta ciudad y su extensa comarca» (15); ideas que se pueden apoyar en obras tan prestigiosas como la *Geografía General del Reino de Galicia*, que dirigió Carreras Candi (16).

De cierto valor son los numerosos prólogos a otros muchos libros de sus compañeros del Cuerpo Administrativo o del General de la Armada; sirvan de ejemplo los que abren el *Derecho Marítimo Español* de Puzo (1887), *Ocios de Camarote*, de Arévalo (1888) y *Patria y Sea Power*, de Andújar.

No podemos dejar de citar la enorme tarea periodística que desarrolló Saralegui, tanto en publicaciones diarias como en revistas: *El Correo Gallego* (decano de la prensa gallega) fue quizá el periódico que ofreció a sus lectores los mejores trabajos, en algunos colaborando en forma de series (*Álbum histórico, científico y literario de Galicia*, 1883-1887, con artículos tan interesantes como «Los Arios en Galicia y Los Castros»). El periódico *La Monarquía* también recibió sus colaboraciones, algunas con el seudónimo de E. Gil Araus («El Castro de Vilasanche» y «Las manifestaciones obreras») que formaban parte del *Almanaque de Galicia para 1891*, siendo un regalo de este diario a los suscriptores. Este tipo de publicaciones, tan frecuentes en aquella época, fue un buen espacio para divulgar la cultura y rendir servicio a la sociedad que tanto respetaba Saralegui; así, colaboró también con el *Almanaque Gallego* de

(15) Ídem, pág. 31 y siguientes.

(16) CARRE ALDAO, E.: *Geografía General del Reino de Galicia*. Barcelona. Ed. Alberto Martín. Ca. 1936.



Plano de la plaza y apostadero de Cavite en la época que Saralegui fue interventor de esta base naval.

Buenos Aires, que dirigió Castro López, o con el *Anuario Ferrolano*, que publicaba Nicolás Fort Roldán y que luego llegó a dirigir el propio Saralegui.

Este ámbito periodístico fue tan amplio que sus artículos aparecieron en toda Galicia, en Madrid y hasta en las antiguas colonias españolas, es decir, en las páginas de *El Brigantino*, *El Honor*, *Diario de Ferrol*, *El Eco Ferrolano*, *La Concordia*, *El Faro de Vigo*, *El País* (de Pontevedra), *El Miño*, *Correo de la Antillas*, *Gaceta de Marina*, etcétera (17).

Sería también muy extensa la lista de sus artículos en las revistas de su época, por lo que citaremos solamente algunas de ellas: *El Pensamiento de Galicia*, *Revista Literaria de Santiago*, *Cartagena Ilustrada*, etcétera.

Toda esta vida de escritor debe ser enmarcada en su profundo sentido del servicio y dedicación a la formación de sus compañeros de Cuerpo y a la sociedad civil en general. En este orden de ideas debemos remarcar de nuevo su enorme dedicación al profesorado y dirección de la Academia de Administración Naval, que fue toda una institución, referente para la cultura de su época. Así colaboró también muy activamente a formar una idea prestigiosa de la Armada, que se proyectaba en otros centros culturales de la ciudad; tal fue el Ateneo Ferrolano, que tanto aportó a la cultura local y de la comarca (18).

(17) LLABRÉS, J.: Op. cit. (9), y LLORCA FREIRE, G.: *Historia da prensa ferrolá*. Castro (Sada). Ed. Do Castro, 1992.

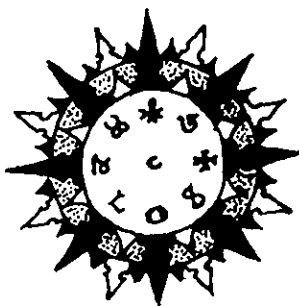
(18) LLORCA FREIRE, G.: «Os Ateneos Ferroláns na súa historia», en *Cuadernos Ateneo Ferrolán*. Puente deume, 1985.

Por último, conviene recordar aquí algunos de los galardones que poseía: Orden del Mérito Naval en sus grado de Cruz (1877) y de Gran Cruz por «Servicios Especiales» (1887); R. y D. Orden de Carlos III con Cruz de Caballero (1865) y Encomienda (1894); Orden de Isabel La Católica en su grado de Encomienda por los «Servicios en la Península y Ultramar» (1882).

Saralegui recibió el honor de ser elegido Académico Correspondiente de la Historia a los 26 años (1865) y Numerario de la Real Academia Gallega, además de miembro de la Sociedades Económicas de Amigos del País de Cartagena, Madrid y Filipinas.

Cuando falleció Saralegui, el 7 de octubre de 1910, a los 71 años, fue objeto de un sentido reconocimiento a toda esta vida que hemos intentado glosar aquí: si importante fue el duelo corporativo, más entrañables fueron los artículos de homenaje y reseñas necrológicas de sus compañeros, antiguos alumnos y subordinados, destaca entre ellos, lo escrito por el entonces contador de fragata Barbastro en el periódico *La Mañana* de Cartagena.

Termino este artículo transcribiendo algunas frases de una propuesta de recompensa que referencié al principio, porque son la síntesis del aprecio de toda la corporación del entonces Cuerpo Administrativo y de la Armada en general: «Son tan brillantes los servicios que este Oficial General ha prestado en el curso de su larga carrera, que la Intendencia General se cree en el deber de llamar sobre ellos la superior atención...». Los superiores mandos navales reconocieron así «las excepcionales condiciones de idoneidad y celo por el servicio que tenía acreditadas en su larga carrera administrativa... Sus constantes iniciativas que nunca alabaría bastante...», siendo «funcionario tan inteligente y distinguido que facilitaba con sus medidas la acción del mando en aquellos momentos difíciles» (1898). «Otras muchas entidades oficiales y particulares han reconocido públicamente en diferentes ocasiones la ilustración y talento del Señor Saralegui, cuya laboriosidad e inteligencia... demuestran las obras que tiene publicadas».



BIBLIOGRAFIA

- Colección Legislativa de la Armada.* «Legislación Marítima de España». «Manual de Reales Órdenes de Generalidad para uso de la Armada»..
- Estados Generales de la Armada (varios años).
- GARCÍA DE ENTERRÍA, E.: *Revolución Francesa y Administración Contemporánea.* Madrid, 1981.
- Hoja de Servicios de don Leandro Saralegui y Medina. Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (Viso del Marqués). Sec. Cuerpo del Ministerio. Legajos 3269/48 y 3268/263.
- LLABRÉS, Juan: *Aportación bibliográfica a la historia del Cuerpo de Intendencia de la Armada.* Palma de Mallorca. Imp. Bristol, 1970.
- LLORCA FREIRE, Guillermo: *Historia da prensa ferrolá.* Castro (Sada): Ed. Do Castro, 1992.
- PASCUAL QUIRÓFANO, J.: *El principio de legalidad en los orígenes de la contabilidad pública actual.* Ferrol. Texto inédito en la Biblioteca de Intendencia Z. M., 1994.
- PATO REVESTIDO, José: *Catálogo de las obras existentes en las bibliotecas de las Academias de Administración de Marina.* Ferrol, 1887.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan: *La Intendencia en la Armada. Historia de la Gestión Económica...* Madrid: E. N. Bazán (no venal), 1996.

JEFE DE MÁQUINAS MONTERO VIDAL

MUERTO EN COMBATE A BORDO DEL CRUCERO
INFANTA MARÍA TERESA EL 3 DE JULIO DE 1898

Antonio DE LA VEGA BLASCO



A dotación teórica del servicio de máquinas de los cruceros del Nervión, que combatieron en Santiago de Cuba, era por R. O. de 24 de marzo de 1894 la siguiente: dos mayores, cuatro primeros maquinistas, cuatro segundos, ocho terceros y doce aprendices. Total, 30 individuos. La dotación real con la que el crucero combatió: dos mayores, nueve primeros maquinistas (de ellos, seis contratados), dos segundos, cinco terceros y doce aprendices.

Total 30, plantilla completa, en número pero no en calidad, se apunta que hubo seis maquinistas contratados, parte de ellos a la salida del buque desde Cartagena a última hora. Algunos de ellos entraron en la escuadra como primeros (21 de los 33 presentes), aun habiendo suspendido anteriormente el ingreso en el Cuerpo como terceros.

En la escuadra que salió al combate había 138 maquinistas, sin contar los 87 aprendices. Veintidós fallecidos en el combate de 138 presentes representó el 16 por 100 de bajas; si se excluyen los aprendices, 17 fallecidos de 87, las bajas del servicio de máquinas fueron el 19,5 por 100, porcentaje que se puede considerar alto. Se excluyen los aprendices, ya que, por reglamento, eran considerados Maestranza eventual sin formar parte del Cuerpo.

El maquinista mayor de primera Juan Montero Vidal embarcó en el crucero *Infanta María Teresa* el 1 de septiembre de 1894; este buque había sido botado el 30 de agosto de 1890 en Bilbao. Las máquinas eran dos de triple expansión, con 9.000 caballos a tiro natural y 13.400 a tiro forzado; las calderas eran seis, cuatro de doble frente y dos de simple frente, presión de trabajo 11,5 kg/cm². Las máquinas habían sido diseñadas por el ingeniero jefe del astillero del Nervión, Mr. James Mc Kechnie (1).

(1) DE LA VEGA, A.: *La propulsión mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán, 1986. Además, REVISTA GENERAL DE MARINA, tomos 25, 27 y 33. Manuscrito Museo Naval, núm. 2.121. Brasseys Naval Annual 1894.

El crucero había efectuado sus pruebas de máquinas el 18 de septiembre de 1893 en Ferrol, y la comisión inspectora técnica estaba formada por el teniente de navío ingeniero Goytia, los maquinistas mayores de primera Lorenzo y Lloveres, y los de segunda Rico, Vizoso, Veiga, Fajardo, Bobo y Otero. El promedio de velocidad, deducida de las seis corridas de la milla y la marcha constante de seis horas, fue de 18,35 nudos (el contrato exigía 18). El crucero había llegado a Ferrol el día 2 de septiembre con 140 dependientes del Nervión, en su mayor parte ingleses.

Por lo anterior, Montero tomó la jefatura en un barco que había efectuado sus pruebas y se encontraba operativo, con problemas de personal; relevó al maquinista mayor de primera Ángel Lapique Lazo, que había embarcado el 20 de mayo de 1891.

De acuerdo con el Artículo 2.º del Reglamento del Cuerpo de Maquinistas de 1890, «...este Cuerpo se dividirá en dos partes: en la primera tendrán sus individuos las mismas consideraciones que los oficiales de los Cuerpos político-militares... en la siguiente forma: Maquinista Mayor de Primera, como el último de los Oficiales Mayores equiparados a Teniente de Navío».

Desde su embarco no constan en su hoja de servicios (2) navegaciones durante el año 1894. En mayo de 1895 navegó para hacer pruebas de artillería (Ferrol y Marín). Durante los meses de julio y agosto navegó por el mar Báltico, entrando en los puertos de Niborg (Dinamarca), Kiel, Estocolmo, Copenhague, Cherburgo y Plymouth, para llegar a Ferrol el 31 de julio.

En este momento algo grave debió suceder en el honor del maquinista Montero Vidal; no conocemos qué pudo pasar, sin embargo en su hoja de servicios consta: «El 2 [septiembre] solicitó su retiro del servicio». El Boletín del Círculo de Maquinistas de 1 de octubre de 1898 (núm. 84), al tratar sobre su biografía, escribe:

«Más de cuatro años llevaba al frente de las máquinas del buque de su último destino, y al consignarlo así, no podemos menos que recordar con cierto pesar algunas contrariedades por él sufridas durante su permanencia en el mismo, entre las que sobresale un mes de arresto, único en toda su carrera, que sufrió a bordo en ocasión en que el buque se encontraba en este Departamento.

Apena el ánimo, en efecto, observar sin protesta que el maquinista probó e inteligente, sin la más pequeña mancha en su hoja de servicios, haya sufrido un castigo por consecuencia de un incidente puramente personal, de carácter tan excepcional e injusto, que una Real Orden de fecha muy poco posterior, vino a dar de lleno la razón a nuestro malogrado compañero. A raíz de esos sucesos, que bien quisiéramos olvidar, intentó solicitar el retiro del servicio,

(2) Archivo Central del Cuartel General de la Armada y Archivo Álvaro de Bazán. Legajo 7905.

propósito de que luego desistió, continuando en su buque a pesar de hallarse sobradamente cumplido en su tiempo de embarco.»

Si el día 2 solicitó el retiro, el 3 solicitó dos meses de licencia por enfermedad aunque siguió navegando con el buque; por R. O. de 26 de octubre desembarcó el 13 de noviembre y fue pasaportado a Ferrol (el barco estaba en Bilbao), pasando al arsenal el día 16. De nuevo fue pasaportado el 13 de enero 1896, embarcando de nuevo en el crucero el 16 de enero. Parece confirmarse la noticia anterior de un arresto. Desconocemos cuál pudo ser la R. O. posterior «que le dio la razón». El resto del año navegó por aguas peninsulares. El año 1897 lo hizo a América, desde Las Palmas (9 de abril) a Nueva York (22 de abril-10 de mayo), llegando a Mahón el 22 de mayo. El resto del año navegó por aguas peninsulares, terminando el 26 de diciembre en Cartagena.

La derrota de la escuadra de Cervera el año 1898 es bastante conocida, pero es necesario citarla para recordar el importante asunto del carbón y la preparación para el combate lejos de las bases y arsenales peninsulares: llegada a Cádiz el 29 de marzo, salida 8 de abril, 14 de abril en Cabo Verde, saliendo el 29, 14 de mayo Curaçao y 19 de mayo Santiago de Cuba, su cementerio. La falta de suministro de carbón era un problema grave, la capacidad de los cruceros era de 1.050 t, y se cargaba a bordo a brazo de la marinería, encargándose los fogoneros de su estiba en paños.

El calor, otro gran problema, era tremendo; en las cámaras de máquinas, y calderas no se bajó de los 52°, el personal prestaba servicio o dos guardias, y desde el momento que se conoció la situación de guerra se incrementó el trabajo con más vigilancia, adiestramientos y zafarranchos por alarmas. Se efectuaron incluso reformas en circuitos para prepararlos para el combate. El carbón nunca fue el suficiente ni en cantidad ni en calidad, dados los avatares de la derrota de la escuadra y de las deficientes comunicaciones.

Del combate no es necesario tratar, está en la mente de cualquier interesado: aislamiento en las cámaras, incendios, humos, fallos en el alumbrado, pérdida de presión en circuitos, impactos directos, heridos y muertos por todas partes. Sobre la posible forma de morir de Juan Montero nos informa el comandante del *Teresa*, capitán de navío Víctor Concas:

«Como es consiguiente, el gran tubo de vapor de la gran bomba de achique quedó como estaba; pero roto durante el combate, fue sin duda el elemento decisivo de la pérdida del *María Teresa*, pues el escape del vapor hizo bajar el andar de tal modo que equivalía a la renuncia de toda salvación. Difícil es poder colegir cuál fue la causa de la rotura de ese tubo de vapor, pues, según la información que hice al efecto después del combate, parece que fue un proyectil, a pesar de que nadie puede atestiguarlo, pues los que estaban en el sitio perecieron todos, ya muertos por las dos granadas

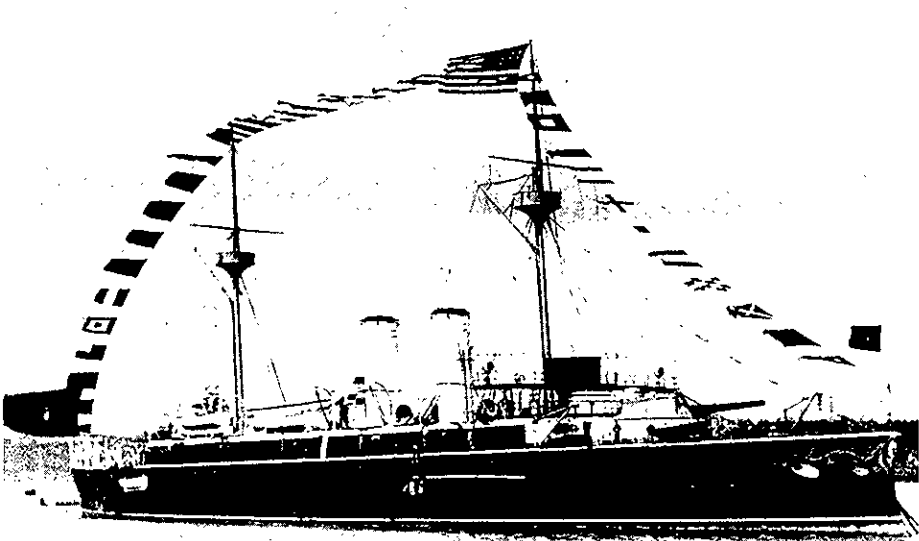
del 13 pulgadas que allí reventaron, o asfixiados por el vapor. Yo me inclinaba a creer que hubiese sido la causa de la rotura la conmoción consecuen- te con la explosión de aquellas dos granadas; pero de dicha información aparece más bien que no, y que la conmoción, que en el puente se sintió como si hubiese explotado un pañol, debió romper algún tubo de la máquina de estribor, pues el vapor salía directamente de la cámara de máquinas antes de romperse el tantas veces citado tubo de vapor de la bomba de achique, lo que quizás pueda también explicar la muerte del oficial Maquinista D. Juan Montero, jefe de máquinas, del que no se tuvo más noticia, y que debió perecer por el vapor de los tubos del compartimento de estribor en que tenía su destino.» (3).

El día de su fallecimiento, Juan Montero estaba próximo a cumplir los cuarenta y nueve años, llevaba en servicio (tiempo efectivo, sin abonos) 30 años, 10 meses y 19 días, de ellos 21 años, 9 meses y 29 días embarcado (en 17 buques), y con el cargo de las máquinas, o sea, lo que hoy se llama jefe de máquinas, 12 años, 3 meses y 8 días. O lo que es lo mismo, el 70,6 por 100 de su vida militar estuvo embarcado, y el 56,2 por 100 de este tiempo como jefe de máquinas. Si éstas son las cifras ya de por sí demostrativas de la dura vida de un maquinista, conozcamos de forma sucinta sus servicios, no sin antes adelantarnos que navegó por aguas de América en una larga comisión y en otras tres por aguas de Asia, en nuestras Filipinas y alrededores.

Juan Montero fue bautizado en la Parroquia de San Julián de Ferrol el 16 de agosto de 1849; nacido el día anterior, era hijo de Francisco Montero López de Lago y de Dolores Vidal Romero. Por R. O. de 26 de marzo de 1863 fue admitido en el taller de maquinaria del arsenal de Ferrol y realizó estudios en su Escuela de Maestranza; aprobó los exámenes para ingresar en el Cuerpo con nota 17,825, equivalente a «muy bueno», y fue nombrado ayudante de máquinas por R. O. de 12 de agosto de 1867, ya en el Cuerpo.

Su primer destino embarcado fue el *Remolcador n.º 2*, pasando en seguida al vapor *San Francisco de Borja*, en el que navegó más de dos años por el Mediterráneo, dos viajes a Londres, dos a La Habana, Fernando Poo y Cádiz. Pasó al *San Quintín* y, tras examinarse para cuarto maquinista, fue ascendido el 21 de abril de 1870, quedando asignado al taller de máquinas de La Carraca, pasando a los mismos talleres de La Habana el 18 de julio. En Santiago de Cuba embarcó en el cañonero *Contramaestre*, el 20 de agosto de 1870, tomando el cargo de la máquina al ser habilitado de tercer maquinista el 8 de agosto de 1871. En este cañonero, en el que navegó por aguas del departamento oriental de Cuba, obtuvo su primera condecoración: el 13 de septiembre de 1871 «fue agraciado con la Cruz de Plata del Mérito

(3) CONCAS Y PALAU, V.: *La escuadra del Almirante Cervera*. Ed. Algazara. Málaga, 1992.



Crucero Infanta María Teresa.

Militar con el distintivo señalado para servicios de guerra por las operaciones practicadas en el sitio denominado Sevilla y otros puntos del 1 al 3 de enero de 1871».

La guerra había empezado en Cuba el 10 de octubre de 1868 con el conocido «grito de Yara» y terminaría con la paz de Zanjón el 29 de abril de 1878; fueron diez años sostenidos de vigilancia de costas, interceptación de las expediciones de apoyo provenientes de Estados Unidos, siempre atentos a buscar el momento de apropiarse de la isla, llave del golfo de México.

Por enfermedad pasó a la Península, cesando en el *Contramaestre* el 11 de noviembre de 1872, donde se incorporó el 16 de enero de 1873 al taller de monturas a flote del arsenal de Ferrol. En la 13.^a convocatoria aprobó el examen para tercer maquinista, obteniendo el empleo el 2 de marzo de 1874. Es enviado a prestar sus servicios en las fuerzas navales del norte, embarcando en la goleta *Buenaventura* y vapores *Ciudad de Cádiz* y *Colón*, en el que «asistió al combate que ha terminado con las baterías Carlistas de Neva y de Motrico el 26 de mayo de 1875». En dicho buque pasó al Mediterráneo, en donde formó parte de la escuadrilla del Ebro. En la *Buenaventura* asistió a la toma de Portugaleta y levantamiento del sitio en Bilbao.

Recordemos que esta Guerra Civil, a bordo del vapor *Aspirante* (antes *Remolcador n.º 2*), fue herido gravemente el tercer maquinista Juan Llamas

Palacios el 19 de agosto de 1873 frente al puente de Luchana, por bombas carlistas, falleciendo a finales de dicho mes.

El 1 de octubre de 1875 embarcó en el Cañonero *Toledo* en Vinaroz, y por R. O. de 25 de abril de 1876 se le concedió la medalla conmemorativa del sitio de Bilbao. De nuevo examinado en el arsenal de Cartagena, fue nombrado segundo maquinista el 12 de octubre de 1876.

Embarcó con el cargo de máquinas en la fragata *Méndez Núñez* el 9 de noviembre de 1876 y el 22 de diciembre en la *Numancia*, en ésta habilitado de primer maquinista de segunda por falta de personal.

Fue designado para pasar a Filipinas, lo que efectúa en el vapor mercante *Victoria*, incorporándose habilitado de nuevo de primer maquinista de segunda en el vapor *Marqués de la Victoria* el 12 de noviembre de 1877 en Cavite; en este vapor navegó por aguas de Joló, Zamboanga, Balabac, Puerto Princesa, Hong-Kong y Cantón; desembarcó el 30 de diciembre de 1878, pasando a Isabela de Basilón embarcado de transporte en el cañonero *Arayat* para tomar el cargo de las máquinas de la corbeta *Vencedora*, lo que efectúa el 9 de enero de 1879; es felicitado por el mando por haber efectuado unas reformas en las calderas del buque. También montó una máquina de vapor y su caldera «para molienda de caña de azúcar en la colonia del Estado denominada Ramón. Estando en Hong-Kong carenando (18 septiembre 1879), pidió permiso para pasar a la Península para examinarse para el siguiente empleo —en el que ya llevaba tantos años habilitado—, lo que no se le concede por ser necesarios sus servicios en aquel apostadero, haciéndose constar en su hoja de servicios para que no le suponga perjuicio en el futuro.

El 6 de febrero de 1880 se le concede pasaporte para la Península, embarcado de transporte en el vapor mercante *Reina Mercedes* en Manila el 8 de febrero, desembarcando el 12 de marzo en Barcelona. El 29 de marzo es asignado al taller de máquinas de Ferrol.

El 23 de julio de 1880 se examina, obteniendo el empleo de primer maquinista de segunda el 15 de septiembre, con la nota de «muy bueno». Pocos días después, el 28 de septiembre se le concedió el primer premio de constancia.

Habría observado el lector que para ascender había que examinarse en cada empleo, y que Juan Montero ya llevaba cinco exámenes y sin escuela donde formarse. La instrucción era libre y en el tiempo libre, que con la vida activa a bordo de los buques debía ser bien escaso. El maquinista debía «autoformarse» (4). Los exámenes, con sus condiciones y programas, se regían por el Reglamento de 14 de octubre de 1863. Los premios de constancia, por años de servicio, consistían en 1.200 reales de vellón a los 12 años de servicio prestados sin interrupción; 2.400 a los 20 y 4.200 a los

(4) MARTÍNEZ MARTÍNEZ, José: *Maquinistas de la Armada (1850-1990). Evolución de la enseñanza de los maquinistas*. VV. AA. IHCN. Monográfico, núm. 12. Madrid 1991.

28 años. Para comparar, citemos que el sueldo total embarcado en Europa de primer maquinista de 2.^a clase era de 21.000 reales de vellón, y en ultramar, 35.000.

La plantilla real del Cuerpo en el Estado General de la Armada para el año 1881 era la siguiente: primeros maquinistas de primera, 30; primeros maquinistas de segunda, 34; segundos maquinistas, 68; terceros maquinistas, 101; cuartos maquinistas, 144; total, 377.

Embarcó el 18 de febrero de 1881 en la fragata *Carmen*, perteneciente a la escuadra de instrucción; en ella estuvo en el Mediterráneo oriental, Alejandría, Port-Said, Ismailia durante la guerra anglo-egipcia; más tarde visitó La Goleta, Tánger, Malta, El Pirco, Cagliari y Tolón. Por R. O. de 4 de abril de 1883 se le concedieron dos meses de licencia por asuntos propios, empezándolos a disfrutar el 2 de mayo. Esta coyuntura la aprovechó para contraer matrimonio el 7 de junio con Josefa Manuela Romalde Veiga.

Se incorporó al taller de máquinas de Ferrol al terminar la licencia, permaneciendo en este destino; sería éste un periodo tranquilo para el maquinista Montero, hasta que por R. O. de 1 de septiembre de 1884 fue destinado al apostadero de Filipinas. El 3 de octubre de 1884, «según estaba prevenido entregó en la Comandancia de Ingenieros del Departamento el nombramiento de Primer Maquinista de 2.^a clase para ser canjeado por un Real Despacho». Y es que por R. O. de 16 de abril de 1884, se había legislado que a los maquinistas mayores y a los primeros de primera y segunda les correspondían tales reales despachos, constando en ellos: «...con las preeminencias y consideraciones de Oficial Mayor», pero sin que se indicase asimilación militar alguna. El expediente solicitando los reales despachos para dichos empleos de los maquinistas lo había iniciado el primer maquinista de primera Federico Massaguer Plantada.

Tras varios intentos de embarcar para Filipinas, por fin sale el 18 de enero de 1885 del puerto de La Coruña a bordo del vapor correo *Santo Domingo*, arribando en Manila el 8 de marzo. El 21 de abril tomó el cargo de las máquinas del vapor transporte *Carriedo*, recién adquirido por la Armada y que recibiría el nombre de *Manila*, a bordo del cual participaría en las operaciones de toma de posesión de las islas Palaos del archipiélago de las Carolinas. Por esta expedición se le concedió por R. O. de 28 de agosto de 1886 la Cruz de primera clase de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco.

Volvió a la Península a bordo del paquebot *Anadir*, llegando a Ferrol el 21 de julio de 1886, incorporándose a la Factoría de vapor; el mismo día solicitó cuatro meses de licencia para restablecer su salud, reincorporándose a su destino el 8 de enero de 1887, pasando más tarde a guardalmacén de uno del arsenal. Por R. O. de 27 de febrero de 1888 le fue concedido el segundo premio de constancia, y por R. O. de 18 de abril de 1888 fue promovido al empleo de primer maquinista de primera. En este ascenso, no se efectuaban exámenes, se cubrían la mitad de las vacantes por elección y la otra mitad por antigüedad.

El 7 de marzo de 1889 fue asignado al crucero *Alfonso XII*. Este crucero había sido botado en Ferrol el 21 de agosto de 1887 —se estaba terminado aunque no se concluiría nunca completamente—, fue entregado a la Armada el 6 de julio de 1891, pero sus constantes problemas de máquinas y muy posiblemente de hélice y exceso de tonelaje le produjeron tan escasa velocidad que no fue útil en 1898 y se dio de baja en 1900.

El 15 de enero de 1890 embarcó en La Coruña en el vapor mercante *Cabo Machichaco* pasaportado para el Departamento de Cartagena, donde llegó el 2 de febrero, embarcando con el cargo de las máquinas el día 3 de febrero en el crucero *Don Juan de Austria*. En este destino salió para Manila el 18 de marzo, llegando, tras varias escalas, el 18 de junio. El 26 de junio quedó asignado a la Factoría del vapor del Arsenal, embarcando como dotación del crucero *Castilla* el 6 de julio.

Por R. O. de 18 de febrero de 1891 ascendió a maquinista mayor de primera con antigüedad de 27 de noviembre de 1890, fecha de creación de un nuevo reglamento del Cuerpo que crea nuevos empleos. Fue obra del ministro de Marina José M.^a Beránger. El máximo empleo del Cuerpo era maquinista jefe, con las consideraciones del jefe de menor antigüedad entre los diversos Cuerpos auxiliares.

En el *Castilla*, el año 1893, visitó los puertos de Hong Kong (10 de abril), Emuy (14 de mayo), Nagasaki (22 de mayo), Kobe (30 de mayo), Yokohama (7 de junio), Nagasaki (22 de junio) y Manila (3 de julio). Desembarcó del *Castilla* el 23 de diciembre de 1893, siendo pasaportado para la Península el 28, a bordo del vapor *Isla de Mindanao*. En los informes personales firmados por Francisco de P. Liaño a bordo del *Castilla* en Cavite el 30 de junio de 1893 consta «muy bueno» en manejo y conducción de máquinas, torpedos, y talento; bueno en conocimientos teóricos y prácticos de su profesión; buena conducta y carácter; exacto en disciplina, correcto en policía; cuidadoso con los pertrechos; mucha subordinación y aptitud física. El único suficiente es en don de mando. Entre otras cosas, se afirma «se le puede encomendar todo trabajo de Máquinas habiéndose mostrado dispuesto a auxiliar a cualquier trabajo del buque en que sus conocimientos alcanzasen, su comportamiento a bordo en todos sentidos ha sido bueno» (5). El 10 de febrero se presentó a las autoridades del departamento de Ferrol, solicitando cuatro meses de licencia por enfermo, que se le concedieron el 28 de febrero, ya que a la vuelta de un turno de ultramar era costumbre autorizada solicitar licencia por enfermo. El 1 de septiembre de 1894 embarcó en el crucero *Infanta María Teresa*, su tumba, como ya se ha relatado.

El Boletín del Círculo de Maquinistas (6) informa: «En esta ciudad, de

(5) Archivo Álvaro de Bazán. Legajo 7914.

(6) Número 84, de 1 de octubre de 1898.

donde era hijo, deja viuda y cinco huérfanos de corta edad»; dada la fecha de su matrimonio, el mayor podía tener unos trece o catorce años.

El Círculo de Maquinistas era una asociación de socorros mutuos fundada por sus socios el año 1872, con el fin de, con sus propias aportaciones trimestrales, constituir un capital que, invertido, con sus beneficios, en determinadas condiciones reglamentarias, había para abonar pensiones de viudedad y orfandad. Ello era debido a que no se había desarrollado el artículo del Reglamento que anunciaba las pensiones. El 1 de enero de 1899 pasaba pensiones a 59 beneficiarios, con una cantidad total de 7.810 pesetas. La pensión máxima era precisamente la adjudicada a la viuda de Juan Montero, con 255 pesetas/trimestre, ya que éste fue socio fundador del Círculo; la pensión más baja era de 75 pesetas/trimestre.

En la Armada sólo han existido los nombres de dos maquinistas en la popa de sus buques, siempre en unidades menores: el del tercer maquinista José Macías Están, de la dotación del destructor *Plutón*, perdido en el combate de Santiago el 3 de julio del 98, y el del tercer maquinista Cándido Pérez Expósito, de la dotación del *bou* armado nacional *Virgen del Carmen*, fusilado tras un consejo de guerra durante la República el 11 enero de 1937 en Bilbao.

En el *Plutón* (comandante teniente de navío de primera Vázquez Pérez de Vargas) murieron cuatro maquinistas de los ocho presentes. Recibió el nombre *Maquinista Macías* una de las ocho guardapescas del tipo *Condestable Zaragoza* de 150 t, autorizada su adquisición por Real Decreto de 6 de mayo de 1924 en Inglaterra (7). Todas ellas recibieron nombres de personal subalterno fallecido en combate; también se llamó un aljibe (A-9), botado el 27 de octubre de 1958, de 362 t de peso muerto, con un motor diesel de 700 BNP (8). No he podido encontrar las razones por las que fue elegido este nombre entre todos los maquinistas fallecidos.

Cándido Pérez estaba embarcado el 18 de julio de 1936 en el remolcador *R-16*, pasando días después al *bou* nacional *Virgen del Carmen* (9), cuyo comandante era el teniente de navío Javier Quiroga. La dotación de este *bou* se rebeló a primeros de agosto de 1936 y condujo el barco al puerto republicano de Bilbao. Diversos testimonios de maquinistas que conocieron a Cándido Pérez informan que era de ideología izquierdista, pero que sin embargo primó en él la subordinación a su comandante, negándose no sólo a actuar contra él, sino también a pasarse al bando republicano una vez consumada la rebelión y la entrada en puerto enemigo. Debió primar sobre la ideología la influencia personal de Javier Quiroga. El 8 de enero de 1937 se vio en Bilbao la causa, siendo su

(7) BLANCA CARLIER, J. M.: *Guardacostas y Guardapescas*. REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1978. Se les conocían con el nombre de «palmatorias».

(8) TAIBO, X. I.; QUEVEDO, Diego: *Embarcaciones del Tren Naval de la Armada Española*. Izar, 2002.

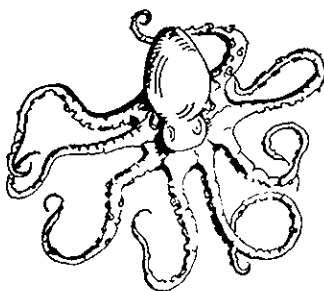
(9) SIMO MONLLOR, J. R.: *Cándido Pérez*. REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1961.

fallo la pena de muerte, que se ejecutó el 11 de enero junto a una tapia del cementerio de Derio. Los mismos testimonios indican que una comisión de maquinistas de la escuadra, cuando ésta acudió al frente norte, se entrevistó con el presidente Aguirre, pidiéndole clemencia. Aguirre les contestó que bastaba que Cándido Pérez se retractase y se declarase republicano, lo que no sucedió. Nacido el 15 de octubre de 1905 en Ferrol, dejó viuda, Victoria Villasamán Anca (10).

La lancha torpedera italiana *MAS-435* recibió, al ser transferida (venta) a España el 10 de marzo de 1937, la numeral *LT 19* y el nombre *Cándido Pérez*. Montaba un motor de gasolina Isotta Fraschini Asso 500 de cuatro tiempos. Nuestro segundo *Cándido Pérez* fue el patrullero estadounidense *SC-679*, de 148 t a plena carga, con dos motores diesel GM de potencia total 1.000 CV, trasferido en 1957. Finalmente el último *Cándido Pérez* es un patrullero tipo *Barceló*, construido en La Carraca, de 139 t de desplazamiento y una potencia total de 6.000 CV, dos motores Bazán MTU modelo MD 16V 538TB90.

Queremos destacar que los nombres del comandante Javier Quiroga y de su jefe de máquinas Cándido Pérez han estado unidos en estas, podríamos decir, series de barcos; el primer *Javier Quiroga* fue la *MAS436* italiana; el segundo, el patrullero estadounidense *Blue Arrow PC 1211*, y el tercero también fue de la serie *Barceló*.

Como colofón a este artículo, proponemos que, por su historial y muerte en combate frente al enemigo exterior, se dé a un buque de la Armada —y que sea de cierta importancia— el nombre de *Jefe de Máquinas Montero Vidal*.

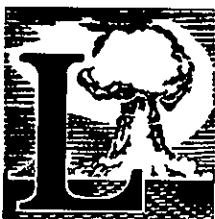


(10) Archivo del autor.

LA CREACIÓN DEL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE Y SU PRIMER COMANDANTE GENERAL, TENIENTE GENERAL DE LA REAL ARMADA MIGUEL DE SADA Y ANTILLÓN, CONDE DE CLAVIJO

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería (R)

Prólogo



A reciente publicación del Real Decreto 912/2002, de 6 de septiembre, por el que se desarrolla la estructura básica de los ejércitos, atendiendo principalmente a conseguir la potenciación de la acción conjunta, supone la culminación del despliegue funcional que se inició en los años setenta. Y en lo que respecta a la fuerza principal de la Armada, estará constituida por la Flota y la Fuerza de Acción Marítima, lo que supone, según la disposición derogatoria única de dicho

Real Decreto, la desaparición de las zonas, provincias y distritos marítimos, entre los que se encuentran la Zona Marítima del Mediterráneo y su Cuartel General, con cabecera en la ciudad de Cartagena.

No obstante, el Real Decreto 913/2002 de la misma fecha sobre representación institucional de las Fuerzas Armadas dispone en su artículo 4 que el almirante de la Fuerza de Acción Marítima tendrá su sede en Cartagena, ostentado, además de su mando funcional, la mera representación de las Fuerzas Armadas en la región de Murcia.

Lo más llamativo de toda esta reorganización es quizá que la ciudad de Cartagena, entre otras, de acuerdo con lo dispuesto, recupera la denominación de Capitanía General que había ostentado desde el año 1783 hasta 1988 como sede del almirante de la Fuerza de Acción Marítima, y éste el nombre de capitán general, según se deduce del preámbulo del Real Decreto.

Todo ello nos ha situado en un buen momento para que historiemos la creación del Departamento Marítimo de Cartagena de Levante y glosemos la figura de su primer comandante general.

Antecedentes

Desde el 28 de enero de 1717 que fuera nombrado Patiño intendente general de la Marina y del Ejército no cesó en su diligencia para llevar a la práctica las ideas que en su mente bullían para potenciar la Marina española y que sirvieron para ilustrar a Alberoni. En ese mismo año se creó el Cuerpo General de la Armada, que había de regirse por la *Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España, y han de tener fuerza de Ordenanza, hasta que S. M. mande publicar las que inviolablemente han de practicarse*, y que, publicada el 16 de junio, conocemos con el nombre de Ordenanzas de Patiño; asimismo, el Cuerpo del Ministerio, sobre la base de los antiguos veedores, tenedores y contadores de la Armada. También fueron obra de su tiempo las *Ordenanzas e Instrucciones Generales, formadas de Real Orden, De lo que se debe observar por los Intendentes, y demás Ministros de Marina, y dependientes del Ministerio de ella, según lo respectivo al empleo, y encargo de cada uno, para la mejor administración de la Real Hacienda, y cuenta, y razón de ella*.

Introducción

Pero habrá que esperar al nombramiento como secretario del Despacho Universal de Marina e Indias de Patiño en el año 1726 para que se tomen en el puerto de Cartagena las primeras providencias para construir, cercano al arrabal de Santa Lucía, los almacenes para el depósito de los efectos de las galeras en el sitio llamado Batel.

Es precisamente en este año, muchos investigadores citan la existencia de una R. O. de 5 de diciembre, cuando se creó una organización marítima para el litoral peninsular, quedando dividido en tres departamentos: en el Norte, con capital en la ría de Ferrol (La Graña); el de Mediodía, sobre Cádiz (Puntales), para atender principalmente las necesidades del Océano, y el de Oriente o Levante, en Cartagena, sobre el antiguo apostadero de Galeras. Estas demarcaciones se subdividían en 22 provincias marítimas: cuatro en el de Cádiz, ocho el de Ferrol y 10 el de Cartagena, además del apostadero de La Habana.

Es muy revelador de esta situación el preámbulo de la R. C. de 18 de octubre de 1737, sobre la gente de mar, en uno de cuyos párrafos dice:

«...dividí en tres Esquadras el cuerpo de mi Armada Naval, señalando para capitales de estas tres divisiones, ó departamentos, los Puertos de Cádiz, Ferrol, y Cartagena, para que los naturales de todas mis Provincias aficionaffen al trafico del la Mar, que tanto puede ayudarles á respirar de la fatiga de las anteriores guerras, y establecí en cada departamento Minifros

infruidos de mi Real intención, para que manifestandola á todos los Pueblos de fu difrito, hizieffen entender quan de mi Real agrado fería, que fe aliftaffe, y matriculaffe toda la Gente de Mar de mis Dominios, para reducirla á vn gremio feparado, y diftinguido, con honras, fráquezas, y privilegios; y para que empezaffen á lograrlos, concedí por mi Real Orden de veinte y nueve de Agofto de mil feteientos y veinte y feis, á toda la gente de Mar, que fe aliftaffe, la libertad de no entrar en fortéo de Quintas para la recluta, ó aumento de mis Exercitos de Tierra, y ofrecí concederles otras gracias...».

Respecto al Departamento Marítimo de Levante es más reveladora la carta que con fecha 5 de junio de 1728 dirige Patiño al ingeniero Juan de la Ferriere, conservada entre los documentos de la Colección Vargas Ponce, en los siguientes términos:

«Queriendo establecer un Departamento de Marina en el Puerto y Plaza de Cartagena ha mandado que V. S. pase á aquella ciudad, como lo habrá reconocido por las ordenes que á este fin le ha dirigido el Sr. Marques de Castelar, para que unido V. S. con los Jefes de Marina, así de navíos, como de galeras, se discurra y examine el parage á donde se habrán de colocar los navíos, y galeras desarmadas para que en vista de lo que V. S. propusiere, determine S. M. lo que hallare por mas conveniente y porque considera S. M. que el medio principal para conseguír este intento es la limpia del Puerto por medio de los Pontones; manda el Rey que V. S. se encargue de su dirección para que se practique con las mismas economias y buen logro que en Malaga.

Manda así mismo S. M. que V. S. reconozca y haga un plan del parage donde se habrá de colocar el Arcenal, el qual tambien deberá V. S. remitir á manos de S. M.

Pero atendiendo á que esto no podra determinarse tan brevemente y que se necesita dar prontamente providencia para que desde luego se faciliten cubiertos para el armamento, desarme de los vageles de la Escuadra que se destinaren a aquel Departamento quiere S. M. que sin mas dilación avise V. S. en donde podran construirse seis Almacenes para el desarmo, y otros dos Almacenes grandes para Teneduría de pertrechos, vien entendido que su colocación ha de ser en tal situación que no embarace la ejecución de el proyecto del Arcenal, que se resolviere ó que sirvan en parte á lo que se hubiere de hacer.

Así mismo convendra que V. S. reconozca la casa que en Cartagena podra servir de Quartel á Batallon de Infantería para navíos, y otro de galeras á fin que con la mayor brevedad se pueda disponer su alojamiento.

Todo lo qual me manda S. M. participar a V. S. para su inteligencia y cumplimiento y á fin de que sin perdida de tiempo pueda V. S. practicar lo

conveniente a su logro como lo espera S. M. de la aplicación y celo de V. S. a su servicio. Dios guarde...» (1).

Pero De la Ferriere no llega a incorporarse, a causa de la enfermedad que lo retuvo en Lanjarón, siendo sustituido por Alejandro de Rez, a cuyas órdenes también vendría a Cartagena Sebastián de Feringan.

Los nombramientos para los cargos del departamento no cesarán y por R. O. de 15 de agosto de 1727 se nombra al tesorero de Rentas Generales en Cartagena, Blas Ignacio Serrano, tesorero de Marina en el Departamento, siguiéndole por R. O. de 25 de octubre de 1728 el de Pablo Joseph Rozo como guardalmacén principal de Pertrechos; en la misma fecha que se nombra ministro principal del Departamento al comisario ordenador Alonso Valbas, que desempeñará hasta ser sustituido por el también comisario ordenador Alejo Antonio Gutiérrez de Rubalcava, nombrado por R. O. de 9 de septiembre de 1730, en la que Patiño le da instrucciones, expresándose en los siguientes términos (2):

«El Rey hâ resuelto que en el puerto de Cartagena se establezca un Departamento de Marina que comprenda su costa del Mediterráneo y sus islas por lo tocante â gente de mar, sobre cuyo asunto se han dado diferentes providencias y teniendo S. M. presente el celo y actividad de Vm le ha nombrado por Ministro Principal del citado Departamento en lugar de D. Alonso de Valbas y manda que Vm pase sin dilación a aquel puerto se encargue de esta comisión y de las disposiciones que conduzcan a este fin en el supuesto de que... de S. M. es con preferencia... se limpie el puerto y hagan almacenes en que se puedan recoger los pertrechos de los navíos que allí se hayan de carenar o bien sea provisionalmente por ahora con tabla ô de firme según el concepto que se forme de lo que el tiempo permita procurando sea en los sitios más cómodos y ventajosos para el embarco y desembarco y conviniendo esta materia con el ingeniero director Alejandro de Rez, pero sin la precisión de seguir sus dictámenes en lo que Vm no lo considerare conveniente en cuyos casos dará cuenta.

Cada almacén ha de tener las medidas prefinidas en el plan aprobado por S. M. que se entregará a Vm para su ejecución, y si bien se considera... el que más conveniencia... por si en el invierno pudiese ganarse algún tiempo así en la prevención de materiales como en la fábrica, teniendo presente para la combenzión del precio las distancias en que se hallaren los materiales su valor y precios de los jornales según las costumbres del país.

(1) *Colección Vargas Ponce*, tomo XXXII, fol. 98, doc. 73, Museo Naval (MN).

(2) Archivo Histórico de la Armada en Cartagena (AHAC): PIIG, caja 15 (el mal estado de este documento impide su correcta lectura), exp. 1; y PIA, A-1 L-1, libro 1, fol. 2.

En la obligación que se haga, procurará Vm precaver los riesgos de la Real Hacienda y convenir la anticipación y formar los plazos que parezca conveniente, y de... seguir... para cuyo cumplimiento se valdrá Vm de la consignación, o en caso preciso se enviará caudales en derecho dando Vm cuenta.

La limpia está por Asiento aprobado por S. M: pero si Vm considera que los precios no están arreglados, que el trabajo se hace con lentitud, y que la administración, podrá dar cuenta proponiendo lo que tuviere por mas conveniente se ejecute para que S. M. resuelva lo que se hubiere de ejecutar. Las matriculas están encargadas en Cataluña al Comisario D. Anibal Gallego, en Mallorca a D. Bernave de Ortega Sanz, y en Valencia a D. Jacinto Navarro y a estos se previene la subordinación inmediata a Vm para que ejecuten las órdenes que les diere y observen las advertencias que les haga sobre este importante asunto.

S. M. confiere a Vm la facultad y jurisdicción necesaria para obrar en todo lo que tenga del referido Departamento de Cartagena y... dictará a Vm la privativa de la gente de ella sea en causa civiles o criminales a reserva de los delitos de la... Infantería... en materia de disciplina u otros por que de estos ha de conocer el Comandante General o Consejo de Guerra.

En las causas que ocurran entre marineros u otros empleados tendrá Vm la misma inspección, pero de... que se ofrezcan entre la gente de mar, y... o de la guarnición de la plaza u paisanos deberá aprender el juzgado que estuviere más próximo, y remitir los reos al que le correspondiese con jurisdicción de la causa para que en virtud... se proceda... a... valiendose del Asesor, a quien se pagará lo actuado en la forma que en Cádiz se practica.

La policía, y economía de los Arsenales y navíos la ejercerá Vm con la misma extensión que se practica en Cádiz por la Intendencia General de Marina, y el Comandante General no podrá mezclase en función que no sea puramente de guerra.

Concede S. M. a Vm facultad para nombrar las personas que sea preciso emplear fuera de la Contaduría y señalarles los sueldos correspondientes al trabajo que se les encargue dando cuenta.

Atendiendo S. M. a que el establecimiento de la escuadra que se destina a Cartagena... de gratificación al mes por el tiempo que allí residiere sobre el sueldo de Comisario Ordenador.

Pudiendo ocurrir cosas que consultadas a S.M. antes de su determinación pudiera atrasar su Real Servicio ordena a Vm que en ellos proceda con la reflexión y madurez que convenga a cautelar todos los inconvenientes, y que de cuenta de lo que ejecutare.»

El nombramiento del comandante general

Respecto al nombramiento del comandante general del Departamento, al año siguiente, en una R. O. de 3 de mayo Patiño prevendrá a Rubalcava lo siguiente (3):

«Conviniendo al servicio del Rey que el conde de Clavijo reciba con la mas posible brevedad el pliego adjunto me manda S. M. remitirle a V. M. a fin de que inmediatamente que le reciba y poniéndose de acuerdo con el Gobernador de la plaza, despache V. M. avisos por toda la costa de Levante y Poniente para que en el caso que se deje ver con la escuadra de siete bajeles que actualmente tiene a su cargo le advierta se encamine con la mayor prontitud a ese puerto de Cartagena a recibir el citado pliego y quiere también S. M. que al mismo tiempo que V. M. despache los avisos escriba en derecho en su Real Nombre al Príncipe de Campoflorido para que sin que inter venga dilación despache una de las fragatas que están actuando en la costa de Valencia para que busque la citada escuadra haciendo su derrota por la costa de Levante en la inteligencia de que como V. M. tiene entendido se hallaría el referido conde el día 9 del corriente a la vista de Caspe y a fin de que la citada embarcación lleve carta de V. M. para el expresado conde, haciéndole la enunciada prevención de que pase sin dilación a su puerto a recibir el enunciado pliego, le escribirá V. M. y dirigirá la carta al Príncipe de Campoflorido para que se la encamine con la misma embarcación. Y de lo que en este asunto obrare V. M. y resultare me dará puntuales noticias para ponerlas en la de S. M.»

De la urgencia de la llegada de esta orden al interesado es un fiel reflejo el escrito de 30 de mayo de Patiño a Rubalcava, en el que dice (4):

«He recibido las cartas de V. M. de 23 de este mes y quedando en inteligencia de sus contenidos, a los cuales se responderá con el próximo correo, lo prevengo a V. M. para que se halle con esta noticia sin que ofrezca cosa particular que advertirle más de que espero con impaciencia la noticia de lo que hubiese resultado en cuanto a haber recibido el conde de Clavijo el pliego que por el remití a V. M. hoy hace ocho días con orden de que le despachase avisos por la costa para que pasase a recibirle a ese puerto. Cuya diligencia me prometo se habrá logrado mediante lo que VM. me expresa de haberle prevenido el referido conde que aguardaría en Alicante las ordenes que por mano de V. M. podrá dársele.»

(3) AHAC: PIIG, caja 15, exp. 3.

(4) AHAC: PIIG, caja 15, exp. 3.

Continúa la organización del Departamento, y en 4 de junio se le comunica al intendente el nombramiento de Cristóbal Pinzón como capitán de la Maestranza (5), y respecto a la articulación orgánica en 20 de enero del año siguiente que (6):

«Teniendo el rey resuelto que el Cuerpo General de la Armada se divida en tres escuadras, y cada una de ellas tenga su puerto de Departamento de los tres establecidos en España, como son Cádiz, Ferrol y Cartagena, ha deliberado también S. M. que para que cada una de estas tres divisiones se conozca por las banderas, y insignias de han de usar, llevar todos los navíos de cualesquiera de las tres referidas escuadras los pabellones o banderas largas en popa, blancas, con el escudo de las Armas Reales, en la forma que se practica.

Los navíos que se armaren en Cádiz, usarán en las insignias de banderas, quadras, cornetas, rabos de gallo, gallardetes, banderas de proa, de botes y de lanchas, sobre blanco el referido escudo de Armas Reales.

Los navíos que se armaren en el Ferrol, usarán en todas las referidas insignias y banderas de proa, de botes y de lanchas, de la Cruz de Borgoña, sobre blanco, con cuatro anclas en los extremos del cuadro que forman la referida cruz.

Los navíos que se armen en Cartagena usarán en las mencionadas insignias, y banderas de proa, de botes y lanchas, sobre color morado, el escudo de Armas Reales sencillo de castillos y leones, conforme al dibujo que se volvió aprobado a V. S. con las mismas cuatro anclas que se figuraron a los extremos...»

En este mismo año ocurre el fallecimiento el día 5 de mayo del ingeniero director de las obras Alejandro de Rez (7), siendo sustituido por Sebastián de Feringan como director de las obras, y en el mes siguiente es nombrado ministro general de Marina (intendente) del Departamento Juan José Sereno, expresándose Patiño en 30 de junio en los siguientes términos (8):

«El Rey ha resuelto que el Comisario Ordenador de Marina Alejo Antonio Gutiérrez de Rubalcava cese en el encargo de Ministro Principal de Marina de ese Departamento de Cartagena... Habiéndose dignado S. M. destinar a V. M. para que por ahora y hasta nueva orden sirva esta dependencia con absoluta separación de la de galeras en el todo y sus partes...»

(5) AHAC: PIIG, caja 15, exp. 3.

(6) AHAC: PIIG, caja 18, exp. 1.

(7) AHAC: PIIG, caja 18, exp. 2.

(8) AHAC: PIIG, caja 19, exp. 2; y PIA, A1 L1, libro 1, fol. 3V y 4.

Respecto al nombramiento del comandante general del Departamento Marítimo, en 23 de julio de 1734 Patiño ya tiene en sus manos los pliegos que le ha remitido el intendente Juan José Sereno, dándole cuenta de haber seguido con la escuadra de su cargo su viaje a Cádiz (9).

Una nueva circunstancia, el fallecimiento del comisario ordenador Juan José Sereno el 18 de enero de 1735, obligará a su sustitución interina por el contador principal Agustín Ramos y más tarde por Andrés Jiménez Carrega. Sin embargo, habrá de transcurrir algún tiempo hasta que se presente en este Departamento el conde Clavijo, se haga cargo del mando del mismo y se efectúe el oportuno asiento en los libros de la Contaduría de Marina, lo que ocurrirá tras su presentación el 13 de marzo de 1737 (10).

En 18 de diciembre de 1736 había tenido lugar el nombramiento de nuevo ministro de Marina del Departamento, lo que significó el regreso del comisario ordenador Alejo Gutiérrez de Rubalcava, pero con separación de lo relativo a la Escuadra de Galeras, que continuará llevando el relevado Jiménez Carrega. La presentación del titular no tuvo lugar hasta el 2 de junio de 1737 (11), que ascenderá a intendente en 15 de marzo de 1738 (12).

Es éste un buen momento para que demos comienzo a la biografía de nuestro personaje, objeto principal de este trabajo, Miguel de Sada y Antillón, conde de Clavijo, primer comandante general del Departamento Marítimo que tiene su cabecera en la ciudad de Cartagena.

El conde de Clavijo

Nuestro biografiado nace en Tudela (Navarra), en el año 1676, en el seno de la familia formada por el caballero de Calatrava de la casa de los marqueses de Campo Real, José de Sada y Teresa de Antillón, ésta hija de los condes de Clavijo. Muy joven, en la clase de subalterno, sirve en las galeras de Malta y embarcado en la escuadra del general Pedro Fernández de Navarrete, toma parte en la expedición al virreinato del Perú para desalojar a los escoceses de Darien. Durante la Guerra de Sucesión toma parte en la defensa de Cádiz a las órdenes del conde de Fernán Núñez, rechazando el 28 de agosto de 1702 el ataque de la escuadra angloholandesa y, embarcado en la escuadra hispanofrancesa, tomó parte en el combate naval de 24 de agosto de 1704 en aguas de Vélez-Málaga frente a la flota angloholandesa.

En 1706, embarcado en la flota de Indias que mandaba Andrés Pez, pasa a

(9) AHAC: PIIG, caja 22, exp. 1.

(10) AHAC: PIIG, caja 23.

(11) AHAC: PIIG, caja 23.

(12) AHAC: PIIG, caja 25, exp. 1



Vista del puerto de Cartagena, siglo XX. (Musco Naval, Madrid).

América septentrional y regresa al año siguiente. En el año 1710 (13), como segundo de Blas de Lezo, desarrolla su actividad en el Mediterráneo, resultando finalmente herido. Y después de otro viaje a América en 1712, del que regresa al año siguiente, se incorpora al Departamento de Cartagena, donde permanece hasta 1715, en que forma parte de las fuerzas de Pedro de los Ríos que salieron de Barcelona para la reconquista de Mallorca.

Al mando de la fragata *Sorpesa*, formando parte de la escuadra de Antonio Gastañeta, toma parte en la expedición a Sicilia que en 1718 zarpó de Barcelona, encontrándose en la toma de Mesina y Palermo y en el combate de cabo Passaro contra la escuadra del almirante Byng, donde cayó prisionero.

Una vez canjeado, regresó a Cartagena, y en 1720 emprende nuevamente viaje a América embarcado en la flota de Indias, obteniendo nuevos mandos y realizando viajes a América del Sur y cruceros por el Mediterráneo, este último en 1730 mandando el navío *Santa Ana* y con una división naval a sus órdenes.

Ya ascendido a jefe de escuadra toma parte en la expedición que debía conducir al duque de Montemar a Orán para reconquista, zarpando el 15 de junio de 1732 del puerto de Alicante, lo que se consiguió tras el desembarco el día 29, y al año siguiente al mando de una escuadra transportó a las tropas que desembarcadas habían de pasar a Pisa para la conquista de Nápoles y Sicilia.

El 14 de junio de 1734 fue promovido a teniente general de la Armada y por R. O. de 30 de junio del año siguiente nombrado Comandante general del

(13) En la bibliografía citada, MORENO DE GUERRA, 1913, hay una referencia a estos años denominándole conde de Clavijo y marqués de Oñon, con el empleo de capitán de navío y antigüedad de 14 de mayo de 1709.

Departamento de Cartagena, aunque su presentación no tuvo efecto hasta el 13 de marzo de 1737, según ya hemos relatado anteriormente, por encontrarse operando con la escuadra de su mando en Italia (14).

Respecto a sus facultades, quedan reflejadas en la R. O. de 2 de agosto que a su instancia y consulta pone en su conocimiento el marqués de la Ensenada:

«...que como Comandante General de esse Departamento de Marina, no se le puede embarazar, reconozca las obras que se executan, pertenecientes á ella, ni tampoco que V. E. avise lo que considere conveniente se altere; pero que como el Rey ha aprobado el proyecto que sigue esse ingeniero, y resuelto, se ponga en execucion, no se puede hacer novedad en él sin expresa orden de S. M.»

Una R. O. de 31 de mayo de 1739 le otorga el mando de una flota que saldrá de Cádiz con destino a Nueva España, pero al no efectuarse volvió a encargarse nuevamente del Departamento, aunque no cesaron sus continuas peticiones para ello, por lo que, al ausentarse el conde de Bena-Maserano por ser nombrado embajador en Rusia, se hizo cargo del mando de la flota del Mediterráneo con retención del Departamento, desempeñándolo hasta su fallecimiento en Cartagena el 9 de junio de 1741. Su entierro, al día siguiente, se llevó a cabo con los honores reglamentarios y con asistencia de todos los clérigos hasta el convento de San Francisco, lugar de reposo del cadáver, donde el día 23 se le hizo honra general con la misma asistencia a la vigilia y misa, con la presencia de su esposa Francisca Javiera de Lanuza y Mendoza Ramírez de Arellano (15).

BIBLIOGRAFÍA

- CEBRIÁN Y SAURA, José: *Páginas Gloriosas de la Marina de Guerra Española*. Madrid. 1917.
Enciclopedia General del Mar. Ediciones Garriga. Barcelona. 1968.
- GUARDIA, Ricardo de la: *Datos para un cronicón de la Marina Militar en España. Anales de trece siglos recopilados por el contralmirante, en situación de reserva...* Imprenta y Establecimiento de *El Correo Gallego*, Rcal, 139-141, y Canalejas, 150 y 152. 1914.
- MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y Fechos de Cartagena*. Periódico *El Mediterráneo*. 1892.
- MORENO DE GUERRA Y ALONSO, Juan: *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias Marinas (1717-1834)*. Madrid. 1913.
- PAVIA PAVIA, Francisco de Paula: *Galería de los generales de Marina*.
- RUBIO PAREDES, José María, y DE LA PIÑERA RIVAS, Álvaro: *Los Ingenieros militares en la Base Naval de Cartagena (siglo XVIII)*. Madrid. 1988.
- SÁNCHEZ PASTOR, Antonio: *Crónica de las Promociones de Oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina, 1537-1990*. Editorial Naval. 1991.

(14) AHAC: PIIG, caja 23.

(15) Archivo parroquial de Santa María de Gracia. Libro de defunciones n.º 8 desde 1731. Hacemos notar que en el texto de esa inscripción se dice que es natural Gallur en el Reino de Aragón.

FRANCISCO CANIVELL (1721-1797). CIRUJANO MAYOR DE LA REAL ARMADA

Manuel MARTÍNEZ CERRO



DURANTE el siglo XVIII, el Siglo de las Luces, la Sanidad Naval española experimenta un auge inopinado de manos de cirujanos navales de gran prestigio. Uno de ellos será Francisco Canivell, objeto ahora de nuestra atención. Como es bien sabido, la sucesión del último rey de los Austrias desembocará en la llamada Guerra de Sucesión que se decantará en el nieto del Rey Sol. Felipe V será el nuevo rey de España. ¿Cómo se encontraba la Marina española y su sanidad durante el amplio lapso de tiempo, inmediatamente anterior a la aparición de Canivell en el escenario sanitario naval? La respuesta justificará, en gran parte, su trayectoria profesional y humana. Nuestra Marina, que tanto había brillado en Lepanto, decae tras el desastre de la Invencible. En la España de los Austrias no existía Marina de guerra propiamente nacional, y el panorama sanitario a bordo de las naves era desolador. Las largas navegaciones, con demasiada frecuencia concluían con elevadas tasas de morbilidad y mortalidad. Las causas estaban en una alimentación inadecuada, en el marco de una salubridad escasa, sumado esto a la dureza de la vida a bordo.

Las enfermedades carenciales hicieron su aparición, lógicamente, con un protagonismo desolador, y las epidemias, entre ellas la mortífera viruela, que hará estragos entre la población naval. Nadie se verá libre de la plaga epidémica. A bordo de las naves, en fin, utilizando palabras de Clavijo, «la sanidad se desenvuelve en el espacio lóbrego del profundo sollado». A la escasez de medios materiales, a los paupérrimos medios para combatir la enfermedad, con utillaje sanitario insuficiente e inadecuado, había que sumar la bajísima formación profesional del personal sanitario naval y, si bien en los comienzos del siglo XVIII la totalidad de los cirujanos eran examinados por el protomédico, sus conocimientos no sobrepasaban en mucho al de hacer sangrías. Como dichos cirujanos, llegaban a los barcos, en no pocas ocasiones, formando parte de las levas de la marinería; por su poco prestigio, al menos en un principio, fueron escasamente estimados, recibiendo en no pocas ocasiones un trato injusto. Sin embargo, es de ley reconocer que, pasada la primera mitad del

siglo, al haber adquirido una mejor preparación profesional, serán generalmente bien acogidos en los medios navales.

En el primer tercio del comentado siglo XVIII, encontramos la cúpula sanitaria naval en manos del protomédico Pedro Bas, en Cartagena, y del cirujano mayor Juan Lacomba, en el Hospital Real de Cádiz. Ambos dirigentes estaban corporativamente enfrentados. De ellos, Lacomba será el germen del resurgir de la Sanidad Naval en el citado siglo (1). Hemos de aclarar que la práctica médica y la quirúrgica, medicina y cirugía, eran carreras distintas y que los protomédicos y los cirujanos, tenían cometidos propios; los primeros ejercían sus funciones casi exclusivamente en los hospitales, atrincherados en su inercia filosófica; los segundos, los cirujanos, se forman en el fragor de la pelea, pero con evidente afán de progreso científico. La lucha entre el protomédico y el cirujano mayor será enconada y perdurará casi todo el siglo XVIII.

Un horizonte esperanzador se abre con la llegada de los Borbones y la Marina experimenta un notable impulso, estimulándose la construcción naval. Fue decisiva la creación del Cuerpo General (1710) y la Secretaría para Asuntos de Marina e Indias (1714), así como la unificación de todas las escuadras regionales, dispersas hasta entonces. Pero el cambio profundo será responsabilidad de una figura señera, José Patiño (2), que impulsará de una manera decisiva el final de las caducas estructuras sanitarias. Con él da comienzo el resurgimiento de la Marina española.

Semblanza de Canivell

Francisco Canivell y Vila nace en Barcelona el 5 abril de 1721, en el seno de una humilde familia (3) desplazada a Barcelona desde Ripoll tras el fracaso

(1) Juan Lacomba accedió al cargo de primer director del Cuerpo de Sanidad Naval en 1718. Tras largos años de navegación, acumulará una gran experiencia.

(2) Patiño, que en 1717 había obtenido el nombramiento de intendente general de Marina, dictará desde Cádiz su política de cambio. Crea en esta ciudad la Real Compañía de Guardiamarinas, que con el andar del tiempo vino a llamarse Escuela Naval Militar, y redacta su primera Instrucción, una pieza de organización naval en la que revela sus dotes de organizador. Se unifican, por ella, como se ha dicho, las diversas armadas nacionales disgregadas y con organizaciones independientes. Las diversas escuadras pierden su personalidad jurídica y desaparecen legalmente, quedando agrupadas bajo la denominación común de Armada Real. Sería un paso decisivo y representaría el fundamento de nuestra Marina militar moderna. Cuando en 1726 Patiño es nombrado ministro de Marina e Indias, continúa su labor transformadora. De su mano nacerán el arsenal de La Carraca y el astillero de La Graña, así como los tres departamentos marítimos bajo cuya jurisdicción quedaba la totalidad del litoral marítimo español.

(3) José Canivell y Ángela Vila son sus progenitores. En Ripoll su padre se dedicaba a la fabricación de cañones para pistolas de fuego. Ángela procedía de familia de panaderos. Francisco era el hijo menor.

de unos prósperos negocios artesanales. Realiza sus estudios primarios en la localidad leridana de Cervera, obteniendo el grado de bachiller en Medicina. Por estos años se estaba produciendo la transformación sanitaria naval, sobre todo a partir del 25 de mayo de 1728, fecha que puede considerarse como la de la creación orgánica del Cuerpo de Cirujanos de la Marina española, origen de lo que años después sería el Cuerpo de Sanidad de la Armada (4). Muy joven, con apenas veinte años, en 1740, ingresa en el Ejército con el empleo de ayudante segundo de cirujano, prestando servicios en la campaña de Italia, interviniendo en las batallas de Camposanto (Bologna), arsenal de Piamonte, castillos de Demón y Coni y Madona del Olmo, así como en el ataque a Montalván, de cuyo hospital de sangre fue nombrado responsable.

Tras su retorno de Italia, Canivell se incorpora al Regimiento de Asturias como facultativo. Nuestro personaje es un joven con deseos de triunfar y contempla expectante los acontecimientos nacionales y los cambios que se suceden.

El trono de España lo ocupa Fernando VI y hacia la Corte se encamina un *Memorial*, puesto por Virgili en la mano del marqués de la Ensenada, portando «la semilla de lo que será el Real Colegio de Cirujanos de la Armada» (5). Con 28 años, en 1749, Canivell irrumpe en la escena naval de manos de otro catalán, el ilustre cirujano Pere Virgili, su permanente valedor, que lo reclama y, en base a sus conocimientos de los idiomas francés e italiano, lo destina

*
TRATADO
DE LAS HERIDAS
DE ARMAS DE FUEGO,
DISPUESTO

PARA USO DE LOS ALUMNOS DEL
Real Colegio de Cirugía de Cadiz,

POR EL LICENCIADO DON FRANCISCO
Canivell, Cirujano Mayor de la Real Armada,
y Viced-Presidente de dicho Real Colegio, su
primer Maestro, Socio de la Real Academia
Medica Matritense, Honorario de la de
Sevilla, y de la Real Sociedad
Biscongada.



EN CADIZ:

CON LAS LICENCIAS NECESARIAS
POR DON MANUEL XIMENEZ CARRERÓN,
Calle Ancha. Año de 1749.

(4) Surge tras la promulgación de las llamadas Ordenanzas de Lacomba-Patiño que representan la modernidad respecto a la situación sanitaria anterior. De gran trascendencia sanitaria fue, fruto de esas ordenanzas, el cese en las naves de los barberos y su reemplazo paulatino por los cirujanos.

(5) En dicho *Memorial* se señala la importancia de que «los colegiales entiendan y sepan algo de la composición de los remedios y el modo de dispensarlos», sugiriendo que el boticario inspector de medicinas «avise cuando haga la composición de los medicamentos». Se comienzan las gestiones para la instalación de un jardín botánico en Cádiz, dentro del recinto del Hospital Real, de cuya dirección se encargaría el boticario inspector, simultáneamente a la de profesor de botánica del colegio. En 1749 ingresan en el colegio los primeros alumnos.

como bibliotecario al Real Colegio de Cirujanos de Cádiz, que estaba en su primera andadura, «con el sueldo mensual de 50 escudos y goce de una ración diaria de hospital». Este destino lo desempeñaría durante cinco años consecutivos. Lo acompañará su hermano mayor, Ignacio, y a la muerte de éste, seis años después, Francisco se encargaría de la enseñanza de Osteología que aquél impartiera. Canivell, por tanto, se incorpora al Colegio inmediatamente después de que dicho centro comience su andadura, como bibliotecario, primero, profesor, después, junto a tres figuras emblemáticas: Francisco Nueve Iglesias, Lorenzo Roland y José Nájera. Protagonista indiscutible será el ya citado cirujano mayor, cabeza del Cuerpo, Pedro Virgili (6).

En 16 de septiembre de 1755 Canivell asciende a ayudante de cirujano mayor, y, después de ejercer el profesorado y la práctica hospitalaria, en fecha no precisa, Canivell, según Clavijo, embarca comisionado en la flota, navegando por México y Cuba. En esta navegación «se atrajo el amor de los generales de ella y los aplausos de los indianos en las raras curaciones que emprendió en el otro mundo (Vera Cruz y La Habana) con operaciones hasta su llegada desconocidas». Esta navegación no es citada por otros autores que apuntan que Canivell permanece en el Colegio catorce años, desempeñando la plaza de profesor de Osteología y Vendajes, así como en el Anfiteatro Anatómico adjunto al Colegio. En cualquier caso, el Colegio de Cirugía continúa con su labor educativa, al tiempo que se multiplican los ingresos de colegiales. El Colegio va ganando prestigio día a día, y en reconocimiento a ello, Fernando VI, en 29 de junio de 1758, autorizó que en él se dispensase en lo sucesivo el grado de bachiller en Filosofía «del mismo modo que lo practican las Universidades», requisito indispensable para poder obtener el título de Cirujano. Nombramiento importantísimo, sin duda, para la vida del Colegio, como lo fue la anhelada autorización, un 15 de diciembre de 1758, para practicar sobre cadáveres, una vez que se soslaya la excomunión promulgada por Bonifacio VIII para quien desenterrara a los muertos, razón por la que las prácticas anatómicas sobre ellos habían estado vetadas (7). Virgili había elevado, meses antes, razonada protesta solicitando la eliminación de estas dificultades.

(6) En 1748, Pedro Virgili, a la sazón primer ayudante de cirujano mayor de la Armada, aprovecha su estancia en la Corte para presentar al marqués de la Ensenada un documento en el que razona los peligros que se sufrían a bordo de las naves por la falta de cirujanos competentes. Para más abundamiento, Virgili comenta que la falta de competencia profesional se daba igualmente en los navíos mercantes, por aquel entonces encargados de los viajes a América, cuya atención sanitaria recía en barberos y mancebos boticarios. Razonaba Virgili que la solución a esta problemática estaba en la creación, en Cádiz, adjunto al Hospital Real, de un Colegio de Cirugía para la formación de buenos cirujanos. El resultado de esta gestión fue la fundación del Real Colegio de Cirugía de la Armada en dicha ciudad. Tal sucedió tras la promulgación de la Real Orden de 11 de noviembre de 1748, firmada por Fernando VI, en la que se instituyen los estatutos del citado Real Colegio. A partir de este documento, la situación sanitaria naval comienza a cambiar.

(7) Para el perfeccionamiento profesional de los futuros cirujanos del Colegio era precisa la experimentación sobre cadáveres, lo que se hacía en la sala de cirugía del mismo de manos

Canivell, profesor del colegio de Cirugía

En 1759 Canivell retorna al Colegio de Cádiz, formando parte de su cuadro de profesores. Enseñará Técnica de las Operaciones, esforzándose en salvar el hándicap de la escasez de cirujanos. Hay un nuevo monarca en el trono de España, Carlos III, que dará un nuevo impulso a los asuntos navales. No obstante, la falta de cirujanos era evidente, no siendo posible cubrir los destinos en los diversos navíos y fragatas. Pero la actividad creadora continúa y, fruto del esfuerzo y entusiasmo de la cúpula sanitaria, en Barcelona se funda un nuevo Colegio de Cirugía.

Canivell, vicedirector del Colegio

Canivell continúa en Cádiz. En 1768 es ascendido a cirujano mayor y poco después nombrado segundo jefe vicedirector del Colegio. En él impondrá el criterio de homologar los estudios de medicina al mismo nivel que los de cirugía, tratando de neutralizar el dicho generalizado, no exento de verdad, de que «la Marina tenía excelentes cirujanos, pero médicos mediocres». Como la separación entre la medicina y la cirugía fue en aumento en años posteriores a la creación del Colegio de Cádiz, hasta el punto de ser la primera relegada a posterior lugar, tratando de evitar el declive en el prestigio de los médicos a favor de los cirujanos, Canivell, en 1770, impulsa a aquéllos, ordenando la enseñanza de medicina en el Colegio, salvando la situación de facto. Incansable, Canivell, continúa en la búsqueda de la modernidad colegial, y fruto de su pertinaz labor es la consecución del uso de uniforme a los colegiales, pretendiendo incrementar el prestigio de la institución (8). Queriendo poner fin a las ya denunciadas disputas ancestrales entre médicos y cirujanos en el ámbito de la Armada, en 1772, impulsado por Canivell, unos y otros llegan a un principio de acuerdo respecto a sus facultades y funciones, elaborando una norma legal que pretende acallar, de una vez, las diferencias entre dos corporaciones hermanas, médica y quirúrgica. Son cabezas visibles Canivell, por los cirujanos, y Leandro de la Vega, por los médicos.

del «demostrador anatómico». La donación de cadáveres presentó dificultades por parte de las autoridades eclesiásticas, al menos en la cantidad que se solicitaba. Los familiares de los difuntos tampoco accedían de buena gana. El vicario de la Armada Pedro Pérez era el que autorizaba la entrega y el que, en 1759, interpretando las Constituciones de Bonifacio VIII, había promulgado sobre esta materia amenazas de excomunión a los infractores, restringiéndose el número de cadáveres para el colegio.

(8) No obstante, precisamente a instancias de Canivell, años después, los colegiales se verán privados de este derecho, que impedía en muchos casos el ingreso de alumnos sin recursos económicos, si bien se les autoriza a que vistan un simple traje azul «sin nada de oro ni plata». El lujo del uniforme, decía Canivell. «engree y envanece a la juventud».

Sorprendente nombramiento

Desde su puesto de vicedirector del Colegio, Canivell conduce con efectividad tanto a éste como al Hospital. Todo apuntaba a que, tras el fallecimiento de Virgili en 1776, recaería en Canivell la dirección de ambas instituciones. Sin embargo, el elegido fue don Manuel Oromí, antiguo colegial, de escaso prestigio, lo que levantó una gran polémica. En 1780, concluido su embarque para la expedición de Argel (9) y la campaña contra Inglaterra, Canivell, con el empleo de cirujano mayor, se reintegra a su puesto de vicepresidente del Colegio de Cádiz. Durante la comentada expedición a Inglaterra, la escuadra combinada hispanofrancesa decide retirarse a Brest. Canivell, embarcado como cirujano de la escuadra comandada por el teniente general Luis de Córdova, aprovecha su permanencia en Brest y, como hábil litotomista (10) que era, enseñará a los facultativos franceses (11).

Escaseces presupuestarias

Los bajos salarios percibidos por los cirujanos navales eran la causa de sus frecuentes deserciones, abandonando sus destinos hacia expectativas más halagüeñas una vez que estaban en posesión de la titulación. Dichas estrecheces pecuniarias serán denunciadas por Canivell (1784) y, en esta línea, pensando en sus compañeros impedidos, Canivell propone y defiende que los cirujanos navales, que por las razones que fueran no navegaban, pudieran ser aprovechados en los hospitales de Marina, con evidentes ventajas crematísticas tanto para los estamentos hospitalarios como para los mismos cirujanos (12). En su mente está su querido Colegio y sus limitaciones económicas, por lo que, en 1787, redacta y firma un escrito solicitando el cumplimiento de lo establecido años atrás, con el objeto de crear un fondo para proveer de libros y material didáctico con los que formar una biblioteca en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz para uso de los alumnos (13). Canivell no cesa en su actividad creadora. Publicará un *Tratado de Vendages y Apósitos*, concebido con vistas didácticas (14),

(9) En defensa de sus amenazados intereses comerciales, una expedición española al mando del general O'Reilly se dirigió a Argel el 8 de julio de 1775. En dicha flota iba embarcado Canivell al frente de sus cirujanos. La expedición no logró sus objetivos.

(10) La litotomía es la operación conducente a extraer cálculos de la vejiga.

(11) Su pericia como litotomista trascendió los límites de nuestras fronteras, razón por la que acudían a él numerosos enfermos europeos.

(12) Sendas reales órdenes de 1786 autorizarán a los cirujanos el ejercicio de su facultad en tierra y establecerán su retiro.

(13) El montante de lo solicitado era del 1 por 100 del sueldo de cada cirujano.

(14) Este tratado se convirtió en libro de texto sobre esa materia en prácticamente todos los colegios de Cirugía de España, entre ellos, los de Cádiz y Barcelona.

en el que se recopilan los conocimientos de la época sobre el particular. Esta obra, que mantuvo su vigencia largos años, constituyó el mejor estudio realizado por un cirujano español hasta aquel momento. De otra parte, completando la trilogía de colegios de Cirugía, en 1787, surge pujante una nueva inauguración, esta vez en la Corte; nos referimos al Real Colegio de Cirugía de San Carlos, cuna de la vieja Facultad de Medicina de la calle de Atocha. En su constitución estarán implicados los cirujanos navales.

Tras el ascenso al trono de España del rey Carlos IV, los asuntos de Estado no iban por los derroteros deseados. La penuria nacional se manifiesta en la familia naval y muy especialmente en sus cirujanos. Canivell denuncia abiertamente (1789), una vez más, los bajos sueldos que percibían estos abnegados servidores,

responsables de la salud a bordo de las naves, que se atrevían a realizar larguísima recorridos en condiciones siempre penosas. Inclusive acomete la creación de un Montepío a favor de las viudas e hijos de los profesores de la Armada, recordando quizá otra obra pía, de alto contenido social, que años atrás se había creado en Cádiz, refugio de viudas y huérfanos, conocida como «Casa de Viudas de Fragela». Este mismo año de 1789 se publica el *Formulario Medicinal de Embarco* que tanto ayudaría a los cirujanos durante las navegaciones. Sus autores serían Canivell y Selvareza, éste protomédico naval.

Jubilación y muerte

Al cumplir 68 años Canivell solicita su jubilación, apremiado por la pérdida de visión, que le fue concedida con el sueldo íntegro. Pero conservará la facultad de poder colaborar tanto en el Hospital como en el Colegio de Cádiz (15), e inclusive publicará una nueva obra, será el *Tratado de las Heridas por Arma*

TRATADO DE VENDAGES Y APOSITOS PARA EL USO DE LOS REALES COLEGIOS DE CIRUGIA,

ILUSTRADO CON ONCE LAMINAS,
EN QUE SE MANIFIESTAN LOS APOSITOS NECESARIOS A CADA OPERACION, TANTO SEPARADOS, COMO APLICADOS CON SUS CORRESPONDIENTES VENDAGES PARA LA MAS FACIL INTELIGENCIA DE LOS PRINCIPIANTES.

POR
DON FRANCISCO CANIVELL,
AYUDANTE DE CIRUJANO MAYOR DE LA REAL ARMADA, Y MAESTRO DE EL REAL COLEGIO DE CIRUGIA DE CADIZ.

MADRID: MDCCLXXXVI.
EN LA IMPRENTA DE DON JOSEPH DOBLADO.
CON LICENCIA

(15) La disposición de concesión de la jubilación le autorizaba a asistir «...al Hospital y Juntas del colegio quando pueda o quiera, contándose con sus dictámenes como si estuviere en actual servicio».

de Fuego, que tuvo aceptación universal y en el que vuelca sus experiencias de una dilatada vida profesional. La obra, que encierra los principios del método llamado «español» por los cirujanos extranjeros, constituye la mejor aportación hecha por un cirujano español durante el siglo XVIII, y sus destinatarios serían los alumnos del Colegio. En premio a tantos méritos, en recompensa a sus destacados servicios en pro de la Sanidad Naval y de la medicina en general (16), Carlos IV concede a Canivell, en 1790, el título de Privilegio de Nobleza para sí y sus descendientes varones. En 1791, por fin, se vislumbra el final de la rancia disputa entre facultativos (17). En esta fecha, aparecen unas ordenanzas (18), en las que se plasman las ideas de Canivell, que reúnen en una sola persona los cargos de protomédico y cirujano mayor, con su doble cualidad de médico-cirujanos (19); pero la aplicación de dichas ordenanzas encontrará serios oponentes por parte de los mismos protagonistas, por lo que, en 1796, una vez más y ya sería la última, se pide la mediación del prestigioso Canivell que, aunque jubilado, mantiene indemne su fuerte personalidad. Un año antes había recibido con carácter honorífico el nombramiento de Cirujano de Cámara, dispensándosele su presencia física en la Corte. Poco podrá hacer sin embargo, ya que el 4 de marzo de 1797, a los 75, Canivell fallece ante el dolor de su esposa, Feliciana Beau y Roland, y de sus numerosos hijos, que sobrepasaban la docena. Un proceso bronquítico sesgó su vida.

Epílogo

Canivell, junto a su maestro Virgili y su alumno Gimbernat, hizo posible, con su esfuerzo y saber, que la cirugía naval alcanzara unos niveles de progreso que sorprendieron a la nación entera, encontrando amplio reconocimiento en las esferas universitarias europeas. La Marina de guerra española fue la más favorecida, y a ella le cupo el honor de haber impulsado este renacer científico.

(16) Canivell destacará en diversas disciplinas de su carrera, delimitando el uso de las sangrías, tan de boga, a casos auténticamente precisos.

(17) Fue decisiva la queja presentada por los cirujanos navales, en julio de 1786, que se consideraron «atropellados por el Protomedicato».

(18) Dichas ordenanzas posibilitaban a los médico-cirujanos el ejercicio libre de la profesión, sin pérdida de sus destinos en los hospitales navales. En ellas se ve la intervención de Canivell, y regulan la enseñanza en el Colegio de Cirugía.

(19) Esta unión de médicos y cirujanos tendría su protagonismo en la Armada mucho antes que en las universidades españolas, que no asimilan la unificación hasta 1827, con el plan de estudios de Barceló.

(20) Feliciana era hermana de Bernardo Beau Toland, que sucedió a Canivell en su puesto de bibliotecario del Colegio.

DON FRANCISCO JAVIER CORNEJO Y VALLEJO

PRIMER COMANDANTE GENERAL DEL DEPARTAMENTO
MARÍTIMO DE FERROL, TENIENTE GENERAL DE MAR
Y DE TIERRA

José María BLANCO NÚÑEZ



N este año de 2003, en que dejará de existir una institución orgánica de la Armada que contaba con doscientos setenta y siete años de existencia, la Zona Marítima del Cantábrico, en el pasado Departamento Marítimo de Ferrol, parece oportuno recordar la figura del que fue su primer comandante general que, por otra parte, es una de las figuras más notables entre todas las que han figurado en las listas de la Real Armada.

Esta notoriedad se apoya en varios aspectos. Francisco Javier Cornejo fue oficial del Ejército español, curtido en numerosas acciones de guerra, herido varias veces en combate y concededor de diversos teatros peninsulares y europeos. Ingresó en la Real Armada, aún *non nata*, en el famoso sitio de Barcelona (1714), directamente en el empleo de capitán de fragata y como comandante de una fragata, llamada *Sorpresa*. Navegó por los mares de Europa y América y participó en múltiples acciones. Ascendido a general y, tras ser comandante general de Ferrol, fue uno de los tres generales de Marina que integraron el Almirantazgo del almirante general, serenísimo infante don Felipe de Borbón, y falleció, a los 92 años de edad, cuando era el decano del Consejo Supremo de Guerra. Quizá su ejemplo inspiró aquel dicho popular dieciochesco, que dice: «Te deseo más vida que a un general de Marina».

Pasemos, pues, a considerar los detalles de tan riquísima biografía, enmarcada a caballo de los siglos XVII y XVIII y en un periodo que verá la transformación orgánica de España, que pasó del secular sistema de los Austrias al francés importado por los Borbones. En cuanto a Marina se refiere, el sistema de flotas y escuadras de los Austrias, que hoy podríamos llamar funcionales, dedicadas en primer lugar a asegurar el «vínculo trasatlántico», es decir, a traer de América los valiosos metales, intercambiándolos con lo necesario para la conquista, colonización y evangelización del grandioso continente, dejará paso

a una Marina militar, con cuerpos permanentes organizados para servirla y con vocación de dominio del mar para asegurar en el Mediterráneo los dominios de Italia y para mantener abiertas en el Atlántico las líneas de comunicación vitales para el comercio de las Indias, que ingleses y holandeses nos disputaban.

En este periodo de profunda transformación orgánica se va a desarrollar la dilatada biografía de Cornejo, que ahora veremos con algún detalle.

Francisco Javier nació en el valle de Ruesga, de la provincia de la Santander, vivero inagotable de marinos y marineros, hijo de Juan Cornejo de Rojas y doña María Vallejo (1), bautizado el día 18 de diciembre de 1667.

A los quince años de edad (1682), comenzó a servir de soldado arcabucero aventajado, con dos escudos de sueldo mensual. Al año siguiente entrábamos, una vez más, en guerra con Francia para defender nuestros territorios de la

AÑO	EMPLEO	DESTINO
1689	Soldado arcabucero aventajado.	Guerra en Cataluña. Campodrón.
1691	Ídem.	Guarnición en Gibraltar.
1692	Ídem.	Pasa a Nápoles. Sirve en la artillería del puerto de Baya.
1693	Alférez de Infantería (12-X).	Socorro de Ceuta. Varias acciones destacadas. Heridas en barbilla, boca y cintura.
1698	Capitán de Infantería (10-II).	Continúa en la defensa de Ceuta.
1700	Ídem.	Pasa destinado a Cádiz.
1701	Ídem.	Embarcado escuadra conde D'Estrees.
1703	Ayudante Real Ejército. Andalucía (21-VIII).	
1704	Ídem.	Ejército de operaciones en Portugal. Toma de varias villas y castillos.
Ídem	Ídem.	Pasa al sitio de Gibraltar, en él embarcó con su fuerza para diversas operaciones en la bahía.
1705	Ídem.	Pasa de nuevo a Portugal.
1707	Ídem en Ejército del mando del duque de Osuna.	Sitios de Serpa y Moura. Servicios distinguidos en primera línea.
1708	Ayudante Real Ejército Andalucía.	Diversas comisiones en Andalucía.
1709	Ídem.	Organiza la defensa de Tarifa, amenazada por los ingleses.
1710-1714	Ídem.	Múltiples comisiones de servicio en tiempo de guerra (la de Sucesión, que continuaba).

(1) DE PAULA PAVÍA, Francisco: En su *Galería biográfica de los generales de Marina* (Madrid, 1873) lo apellida, en segunda lugar, López, como hijo que era de Josefa López-Cotilla y Vallejo, nacido el 4 de marzo de 1669, fecha equivocada. En la más moderna biografía de los hermanos DEL RÍO, José Antonio y Alfredo: *Marinos ilustres de la provincia de Cantabria* (Santander, 1881), se aporta el irrefutable documento que supone la fe de bautismo del biografiado, y lo llaman Cornejo y Vallejo, pues en aquella época, y en aquel valle de Ruesga, era costumbre tomar en segundo lugar el segundo apellido materno. La fe de bautismo no especifica el día del nacimiento.



Casa que perteneció a Francisco Javier Cornejo y Vallejo.

Cerdaña. En el sitio de Campodrón comenzó a destacar nuestro «aventajado» arcabucero, que «se mantuvo con el escuadrón, expuesto á cinco baterías con que los enemigos hacían notable daño, mayormente en su tercio, por hallarse de vanguardia y el más avanzado».

Como estamos escribiendo para la REVISTA GENERAL DE MARINA, trataré de resumir en un cuadro la hoja de servicios «terrestres» de Cornejo.

En mi libro *La Armada Española en la primera mitad del siglo XVIII* (2), sostengo que la Real Armada, en el formato orgánico en el que hoy en día (con todos los cambios que quieran) se mantiene, alumbró en el sitio de Barcelona (1714) y tomó cuerpo definitivo en 1717 con el nombramiento del intendente general por R. O. del 28 de enero de ese mismo año; vinieron después la creación del Real Cuerpo de Caballeros Guardias Marinas (15-IV), la de los Batallones de Marina (28-IV) y la de los Cuerpos General de la Armada y del Ministerio de Marina, bajo unas instrucciones conocidas como «Ordenanzas de Patiño» (16-VI).

Durante ese sitio de Barcelona, y en fecha 10 de junio de 1714, se dispuso de Real Orden que Francisco Cornejo pasase a mandar la fragata *Sorpresa*, de

(2) Publicado por Izar Construcciones Navales, S. A. Madrid, 2001.

44 cañones, concediéndole el empleo de capitán de fragata. Con el buque de su mando contribuyó al éxito del bloqueo de los sitiados y en el apoyo logístico a los sitiadores.

Más tarde se integró en la escuadra de don Pedro de los Ríos y se mantuvo en ella cruzando por aguas catalanas, en unión de la fragata *Águila*, en prevención de posibles ataques berberiscos.

Participó en las operaciones de la toma de Mallorca, último bastión de los «austriacos» y, ya en la paz, con Felipe V en plena fiebre organizativa, en 16 de marzo de 1716 se le concedió el empleo de capitán de navío, pasando a montar el *Ermione* (a. *San Francisco Javier*, y sin *H* al ser castellanizado su nombre), de 50 cañones. Con este buque realizó un viaje redondo a Veracruz, llevando de transporte al nuevo virrey, marqués de Valero, de donde trajo caudales por valor de cinco millones de pesos, plata labrada, alhajas, perlas y diamantes para SS. MM. y AA. RR., enviadas de regalo por el marqués de Valero, el duque de Linares (virrey saliente) y el obispo de Puebla.

Participó en las expediciones para la reconquista de Cerdeña (1717) y de Sicilia (1718). En esta última campaña aparece el único punto oscuro de su biografía cuando, mandando el *Príncipe de Asturias* (a. *Cumberland*), de 72 cañones, y siendo el capitán de bandera Fernando Chacón, fue apresado por los ingleses en el desgraciado combate de cabo Passaro. Su actuación en este combate no está del todo clara. Varios autores describen el terrible daño sufrido por este navío en el combate. Pavía, incluso, supone que Fernando Chacón falleció en esta acción, lo cual es falso, ya que dicho general entró en Veracruz en 1720 con la flota de Nueva España de su mando. Como el comandante del buque, nuestro biografiado, y los doce caballeros guardias marinas que tenía embarcados a bordo resultaron ilesos, y es de suponer que Francisco exageró su combatividad en el correspondiente parte de campaña (3).

Tras esta acción regresó a Cataluña y tomó el mando del recién estrenado navío (a. *San Bartolomé*), construido para la Armada en San Feliú de Guixols, trasladándolo con total felicidad a Cádiz a pesar de que los ingleses, apostados en Mahón, trataron de apresarlos.

En abril de 1719 recibió el importante cometido de restaurar la Armada de barlovento, cuyo mando se le otorgó. Esta Armada tenía por misión proteger la recalada de las flotas de Indias y protegerlas durante su estancia en aquellas aguas del Caribe. Salió de Cádiz en abril, al mando de dos navíos y una fragata, y llegó a Veracruz el día 5 de julio. En este destino se lució en diversas operaciones y para que pudiese mandar las fuerzas de tierra, que envió el virrey de la Nueva España a reforzar la plaza de Pensacola, sin dejar de hacerlo en las de mar, recibió del mismo virrey el título de «su teniente general en mar y en tierra». Contribuyó también, con mucho celo y actividad incansable,

(3) BLANCO NÚÑEZ, J. M.: *Ops. cit.* Nota anterior.

en otras operaciones de limpieza de la piratería y, en 27 de abril de 1721, fue ascendido a jefe de escuadra.

Mandó la flota de regreso a España, que zarpó de La Habana a finales del 1722, y le sorprendió un terrible huracán que descompuso la formación de los navíos del convoy (flota) y escuadra (fuerza de protección). Pudo, con medios de fortuna, paliar la pérdida de su palo mayor y arribar a Vigo con dos galeones de la flota que encontró en su derrota. A partir del 6 de febrero descargó en aquella ría siete millones de pesos en oro y plata, aparte de otras mercancías.

En 1723 volvió a embarcarse para América, de segundo, en la flota de galeones del mando de Carlos Grillo. La insignia de Cornejo estará izada esta vez en el navío *La Estrella del Mar* (4). Cuando zarparon de Cartagena de Poniente, que era siempre la primera escala de la flota, avistaron en Tolú (actualmente puerto colombiano y, a la sazón, puerto muy utilizado para reponer el «fresco» y la aguada) cuatro ingleses, de 20 a 36 cañones, a los que batieron apresando uno de ellos y zafándose los otros tres en la oscuridad de la noche. Por fallecimiento del general, al poco tiempo de esta última acción, quedó Cornejo al mando de la escuadra.

En el 1726 estuvo bloqueado en Portovelo por una potente escuadra inglesa de 12 navíos, pero el «general Trópico», con sus enfermedades epidémicas, aliado esta vez de Cornejo, obligó a los ingleses a levantar el bloqueo tras haber perdido ocho de los comandantes de los buques y 2.500 hombres de sus dotaciones, lo que aprovechó Francisco para salir inmediatamente para Cartagena, el puerto más seguro de los que teníamos en América y refugio obligado en caso de ataque, este último normalmente inglés. El almirante inglés Hosier, tras reparar y aprovisionarse en Jamaica, se dirigió a Cartagena en la inteligencia de que Cornejo seguía en Portovelo. Sufrió tal desengaño al encontrarlo en la primera que, dicen los cronistas ingleses, murió del disgusto, berrinche aumentado, sin duda, por las desabridas cartas que recibió de su rey y de su Almirantazgo, en las que le reprochaban haber permitido que Cornejo se escapase de Portovelo.

En 1727 regresó con la flota de galeones a España y, otra vez los malos tiempos, se vio obligado a entrar de arribada en un puerto portugués para reponer la aguada y hacer víveres.

En 1729 pasó a Guarnizo, al astillero, para tomar el mando de una escuadra de siete navíos que condujo a Cádiz.

Al año siguiente, tras un breve paso por la Corte en que S. M. en persona le agradeció sus valiosos servicios, se le concedió el mando de la escuadra del Mediterráneo, fuerte, a la sazón, de 22 navíos, y en 4 de septiembre fue ascendido a teniente general. Con esta escuadra, unida a la del marqués de Mari y a

(4) De 64 cañones, adquirido en Génova, donde había sido construido para la Real Armada en 1720.



Escudo de Armas de los Cornejo.

la inglesa (ahora aliada) del almirante Bagner, trasladaron a Liorna las tropas que instauraron en el trono del ducado de Parma al infante don Carlos, más tarde VII de las Dos Sicilias y, después, III de España.

En abril de 1732 recibió Cornejo la orden de S. M. para que se encargase del armamento que se estaba preparando para la expedición de Orán, del cual fue el MCC (*Maritime Component Command*), es decir, el general que mandaba la fuerza naval.

Como de la expedición a Orán me ocupé con cierto detalle en el tomo de agosto-septiembre de esta misma REVISTA del año 2000, sólo recordaré ahora que fue una de las campañas más felices de nuestras armas, enturbiada por la muerte, en combate terrestre, del general marqués de Santa Cruz de Marcena-

do, que a su espada unía la disposición de la pluma militar mejor cortada de su tiempo.

Tras lo de Orán, Cornejo fue llamado nuevamente a la Corte para recibir el aprecio de S. M., y recibió como recompensa la encomienda de La Moraleja en la Orden de Alcántara, que tenía unas rentas de 30.501 reales anuales, con la merced de poder transmitirla a su sobrino, Pedro Cornejo; gracia rarísima que solamente se concedía en casos muy extraordinarios.

En 1730 se le nombró comandante general del Departamento Marítimo de Ferrol, uno de los tres en que quedó dividida la jurisdicción marítima y naval española. Este departamento había sido creado en 1726, en cuyo año se publicó también otra R. O. de 5 de diciembre, disponiendo se ubicase en la villa de La Graña, de la ría de Ferrol, un astillero y sus correspondientes dependencias.

Una R. O. de 15 de junio de 1734 dispuso hubiese en Ferrol y en su establecimiento naval de La Graña un gobernador militar, para cuyo cargo se nombró al teniente general Francisco Cornejo que, como acabamos de ver, ya era comandante general del departamento desde hacía cuatro años.

Durante su mandato ferrolano se construyeron en La Graña los navíos *León* y *Galicia*, ambos de 70 cañones, y la fragata *Ermione* (segunda de ese nombre), de 36, además de sendos buques *machina*, uno para tumbar a la quilla y otro para arbolar.

La Graña no se mostró lugar adecuado para el vasto arsenal que se proyectaba, pues unía, al mucho calado de las orillas de su ribera, la dificultad de ser terreno montañoso y difícil para el establecimiento de la ciudad que se debería construir para albergar a todo el personal de Marina, Ejército, astilleros y talleres del arsenal, polvorines, hospital, etc. Por tanto, en 1740, tiempos ya del marqués de la Ensenada, se reubicó el astillero en Esteiro y en sus inmediaciones comenzó a construirse una ciudad en cuya plaza principal (el cuadro de Esteiro) estaba ubicada la nueva Capitanía General.

Francisco Cornejo no vivió el traslado a Esteiro, porque en 1737 S. M. estableció la Junta del Almirantazgo, institución que puso bajo el mando de su hijo, el infante Felipe, al que concedió la dignidad de almirante general (se establecía que este cargo debería recaer en un príncipe de sangre real). Para integrarlo designó a los tenientes generales marqués de Mari, al propio Cornejo y a Rodrigo de Torres, futuro marqués de Matallana; el secretario de la junta era Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. Esta junta, entre otras disposiciones, promulgó la «Ordenanza del Infante almirante general» que estableció en España la matrícula de mar. Sin embargo, su brillante y esperanzador comienzo duró muy poco, pues encumbrado don Carlos al trono de las Dos Sicilias, don Felipe pasó a relevarlo en Parma, Plasencia y Guastalla, disolviéndose el Almirantazgo en 15 de mayo de 1742.

Cornejo fue nombrado, sin cesar en el Almirantazgo, vocal de la junta de Baldíos en 28 de enero de 1740 y, en 15 de mayo del mismo año, consejero del Supremo de la Guerra, del que llegó a ser decano.

Este ilustrísimo teniente general de la Real Armada falleció en Madrid el día 27 de marzo de 1759, en el mismo día de la defunción de ese gran rey que fue don Fernando VI, al que tanto debe la Armada española. Contaba con 90 años de vida y 75 de continuados y arriesgados servicios a su rey.

En las fotografías, que adorna esta biografía, se pueden ver la Torre del Comendador, típica construcción montañesa, y el blasón de armas de los Cornejo que se encuentra encima del balcón de hierro de la segunda planta, constituido por cinco cornejas en *sotuer* perchadas y varios adornos heráldicos: corona marquesal, ancla y cruz de Santiago acoladas, tambores, picas, banderas, cañones, timbales de gran relieve y yelmo de hidalgo.

La casa solariega de los Cornejo venía de varios caballeros cruzados en Alcántara y Santiago y, singularmente, de un Pedro Cornejo, comendador de la Orden de Santiago, que dio nombre a la Torre.

BIBLIOGRAFÍA

- DE PAULA PAVÍA, Francisco: *Galería biográfica de los generales de Marina*. Madrid. Imprenta a cargo de J. López, Mayor, 119. 1873. Tomo I.
- FERRER DEL RÍO, José Antonio y Alfredo: *Marinos ilustres de la provincia de Santander*. Santander. Imprenta y Litografía de J. M. Martínez. 1881.
- BLANCO NÚÑEZ, José M.ª: *La Armada en la primera mitad del siglo XVIII*. Izar S. A. Construcciones Navales. Madrid 2001.
- MONTERO Y AROSTEGUI, José: *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval del Ferrol*. Madrid. Imprenta de Beltrán y Viñas. Estrella, 17. 1859.

COSME GARCÍA: UN GRAN DESCONOCIDO

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Universidad de San Pablo-CEU



L caso de Cosme García Sáez es sintomático de las enormes lagunas de nuestra historiografía naval, pues, pese a haber dado nombre a dos de nuestros submarinos —al A-2, uno de los *Laurenti* comprados a Italia durante la Primera Guerra Mundial, y al S-34, ex *Bang*, en la Marina de los Estados Unidos, cedido por ésta en octubre de 1972 y adquirido finalmente por la Armada en noviembre de 1974—, poco o nada es lo que se sabe normalmente del gran inventor riojano.

Hace ya algunos años tuvimos la ocasión de realizar una investigación sobre su vida y obra, financiada por el Ayuntamiento de Logroño y el Instituto de Estudios Riojanos, que fue publicada como libro, pero con la consabida escasa difusión de la obra y menos fuera de la Comunidad Autónoma de referencia.

Por ello, y gracias a la acreditada amabilidad del director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, que fue, por cierto, el último comandante del S-34, creo conveniente traer a la memoria unos breves apuntes sobre la vida y obra de uno de los grandes precursores de la navegación submarina.

Primeros años

Cosme García nació en Logroño el 27 de septiembre de 1818, hijo de logroñés y de navarra, de familia modesta, pues su padre aparece como carpintero y después como fabricante de guitarras.

Poco sabemos de sus primeros años y de su formación, que debió ser la elemental y la profesional en el taller del padre, pero el chico pronto demostró dotes poco comunes para la mecánica y para estudios técnicos, que debieron ser en gran parte autodidactas, como tantos otros grandes hombres en la historia de los inventos, entre ellos el propio Fulton, al que se debe no sólo la aplicación del vapor a la navegación, sino la de su primitivo sumergible, el *Nautilus*, y la experimentación de cargas submarinas entre otros adelantos.



Cosme García Sáez en su madurez.

A todo esto, rugía la Primera Guerra Carlista, y el Estado liberal decidió organizar la Milicia Nacional Urbana como verdadero ejército de reserva y para dar guarnición a todos los núcleos de población de más de 700 habitantes, liberando así al Ejército de Tierra para operaciones en campaña. Pues bien, tanto el padre (al parecer muerto en servicio) como el abuelo de Cosme García ingresaron en ella, y también lo hizo el joven como corneta de la compañía de tiradores del batallón de Logroño. Cosme García siguió figurando en dicha milicia hasta 1854, ya como granadero, es decir, en esa época soldado distinguido y veterano, aunque no llegó a tener graduación alguna.

El 30 de octubre de 1837 casó con la hija de un curtidor, lo que no dejaba de ser un cierto descenso social, de la que tuvo un total de cinco hijos, algunos de los cuales continuarían la

labor del padre. Hacia 1854 se trasladó a Madrid con toda su familia, buscando más amplios horizontes, trabajando como impresor en varios periódicos de la época, tras ser regente de la Imprenta Nacional durante un corto periodo, lo que muestra que ya por entonces era un reputado impresor.

El 16 de mayo de 1856 patentó sus tres primeros inventos: un fusil de retrocarga (entonces toda una primicia), una imprenta portátil y de sencillo manejo y una máquina «para toda clase de timbres en tinta».

Desgraciadamente en el Archivo de la Oficina de Patentes y Marcas, aunque constan las tres patentes, han desaparecido en fecha ignorada las preceptivas memorias descriptivas y los planos de los tres artefactos, por lo que poco sabemos de los dos primeros, excepto que el fusil fue rechazado por el Ejército por tener unas características entonces tan revolucionarias, como ser «de aguja», es decir, no de percusión sino con aguja percutora, y tener en los cartuchos (todavía de papel) incorporado el fulminante a la carga proyectora, cosa que se estimaba en la época muy peligrosa. Por lo que sabemos debió de ser semejante al «Dreyse» prusiano, el primer fusil de cerrojo de la historia. De la imprenta sabemos que fue vendida a un ilustre catedrático de griego de la Complutense, Lázaro Bardón, con la que éste editó la primera gramática de griego en la España de la época.

Pero la «máquina de timbres» representó todo un éxito, al ser adquirida por el casi recién nacido servicio de Correos como máquina de franquear en todas sus dependencias. Fue la primera máquina de sellar que resultó práctica y fiable, con cambio automático de fecha, y estuvo en servicio en todas las administraciones de Correos por más de veinte años. No sólo representó el éxito como inventor de Cosme García, sino una muy saneada fuente de ingresos, pese a que tuvieron que ser fabricadas en el extranjero, pues la industria nacional no podía suministrar las piezas de buen acero necesarias ni los ajustes correspondientes.

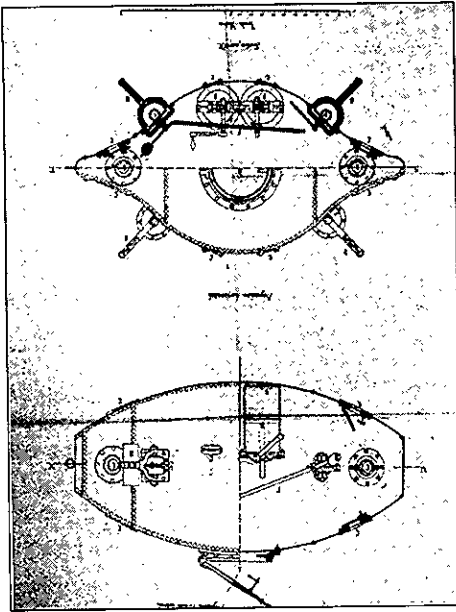
Y curiosamente, de aquellas máquinas de Correos y del dinero que proporcionaron a Cosme García (la cifra muy estimable para la época de unos 900.000 reales), surgió la posibilidad del submarino.

Los submarinos

Cosme García no sólo era el diseñador y fabricante de las máquinas, sino que debió desplazarse por toda España para enseñar su manejo y conservación a los funcionarios. Así, llegó a Barcelona hacia 1857, vio por primera vez el mar en su vida y, según confesión propia, concibió entonces la idea de navegar por debajo de su superficie.

Conociendo la novedad y dificultad de la tarea, el inventor se la planteó de la manera más racional posible: construir primero un pequeño prototipo experimental que sirviera como banco de pruebas y experiencias de las que saldrían las enseñanzas para el verdadero intento, en lo que se mostró más serio que otros ilusionados precursores, seguros de lograrlo con el primer modelo. También fue sorprendente que decidiera hacerlo de metal, cuando todavía no pocas voces clamaban que incluso los buques normales no podrían hacerse con tal material, simplemente porque no flotarían. E incluso el propio Almirantazgo británico tardó en desechar ese prejuicio, pese a lo terriblemente escaso y caro de la madera para construcción naval de la época y las ventajas de toda índole que ofrecían el hierro y el acero.

La construcción se llevó a cabo en la por entonces casi recién nacida Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona. El artefacto tenía, visto de lado, forma de tonel, aunque sus extremos estaban aguzados en delgados a proa y popa, siendo simétricos. De robusta construcción, como muestra el fuerte roblonado, medía 3 metros de eslora por 1,5 de manga y 1,6 de puntal hasta el tope de la compuerta de acceso. A proa y popa tenía cuatro escotillas para visión directa y otros cuatro orificios se abrían para dar paso a sendos remos metálicos articulados y accionados desde el interior. Tales remos iban además engranados para vaciar otros tantos tanques de lastre, con los que se conseguían los movimientos verticales. La dotación del pequeño buque no podía ser de más de dos personas.



El primer modelo de submarino o «bote-buzo».

Las pruebas se realizaron en el mismo puerto de Barcelona, junto a la montaña y castillo de Montjuich, sin gran relieve ni asistencia de público, por tratarse de un prototipo experimental. Tampoco debieron ser un gran éxito, pero de lo que se trataba era de aprender y experimentar, y resulta muy relevante que Cosme García ni siquiera patentara su artefacto, pero sirvieron a su propósito, pues apenas un año después tenía ya listo su segundo y definitivo prototipo.

El éxito

El nuevo sumergible fue también construido por la Maquinista, y consta que, tras realizar pruebas preliminares en Barcelona, fue conducido a Alicante, donde efectuó nuevas pruebas

en el verano de 1859, solicitándose su patente el 9 de julio de ese año y obteniéndola el 8 de mayo del siguiente.

El buque era mucho más grande y maduro en su concepción que el primer «bote sumergible». Realizado como el anterior en chapa de hierro, tenía un casco de líneas generales propias de un buque de hélice de la época, con una torreta en la parte superior. Aquello fue todo un acierto, pues mientras otros muchos prototipos anteriores y posteriores al de Cosme García insistieron en formas de casco ahusadas, idóneas para navegar en inmersión, pero muy poco estables en superficie por su sección circular, el inventor riojano razonó que todo sumergible navegaba mucho más en superficie que en inmersión, por lo que se imponían las líneas de casco como las de un buque corriente. De hecho, su diseño anunciaba el de cualquier submarino convencional del siglo xx.

Las dimensiones del casco, mayores que en el primer prototipo, pero aun así contenidas y muy próximas al posterior *Ictíneo I* de Monturiol, eran de unos seis metros de eslora, 2,3 de puntal máximo y 1,75 de manga, siendo la dotación de dos hombres.

Para la inmersión disponía de dos tanques de agua situados en el fondo del casco, a proa y popa, comunicados entre sí y que se vaciaban mediante una bomba. Entre ellos se situaba un peso, unido a una larga cadena, que constituía el lastre de seguridad. La propulsión de la única hélice era manual, con el

añadido de un gran volante de inercia que permitía regularizar y prolongar el esfuerzo humano.

El casco y la torreta tenían múltiples aberturas: tres accesos en la parte superior, en los extremos de proa y popa y en el tope de la torreta, y varios portillos acristalados para observar las profundidades en todas direcciones. Otras aberturas servían para los mecanismos de recogida de objetos del fondo, fin primordial al que se dedicó en un primer momento, y otras dos, a media eslora, servían para remos auxiliares de la propulsión y, en especial, para ayudar a la maniobra de la nave en inmersión. En superficie, aparte de la hélice, se incluía un aparejo plegable para la navegación a vela.

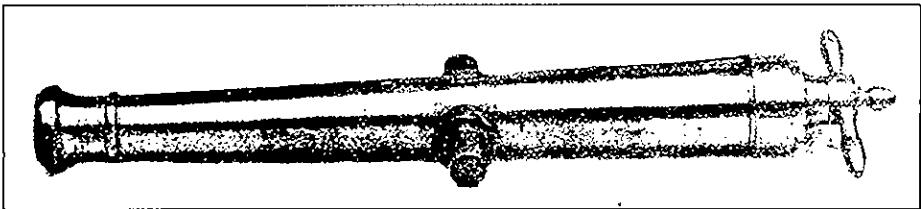
Un detalle realmente genial, y que faltó en muchos modelos de submarinos posteriores y más sofisticados, fue la inclusión a proa de sendos timones de profundidad o de buceo, fundamentales para facilitar las maniobras de inmersión y emersión del buque.

El equipo auxiliar se reducía a manómetros para medir la presión del agua y, por tanto, la profundidad alcanzada y a brújulas, echándose de menos alguno de renovación del aire interior como ya se habían probado en bastantes campanas de buceo. Probablemente, su falta, más que las dimensiones del barco, fue lo que aconsejó la limitación de la tripulación a dos hombres.

Aunque nacido con fines industriales, su reconversión como arma de guerra estaba cantada, y para ello Cosme García diseñó un cañón de retrocarga que podía disparar por aberturas en los extremos de proa y popa. El arma, revolucionaria para la época en que todavía imperaba la avancarga, fue al parecer probada con todo éxito en el Polígono de Experiencias del Ejército en Carabanchel, Madrid. Desconocemos si el inventor pensó en otro tipo de armas para su sumergible, pero a la sazón los torpedos de botalón ya estaban consagrados como un arma terrible, aunque muy peligrosa para los que la utilizaban, ya que la carga estallaba a corta distancia del propio buque.

La prueba oficial del submarino se realizó el 4 de agosto de 1860 en el puerto de Alicante, tras otra previa el día anterior ante el gobernador provincial, que resultó todo un éxito.

A la oficial asistieron, entre otros, el comandante de Marina del puerto, el general gobernador de la plaza, otros mandos y autoridades y numerosos ingenieros y técnicos residentes en la provincia.



El cañón de retrocarga ideado por Cosme García que debía armar el submarino.

Todas estas personas certificaron por escrito que el submarino funcionó perfectamente, sumergiéndose y emergiendo con total seguridad, permaneciendo parado entre dos aguas y maniobrando y navegando con soltura, estando sumergido durante unos cuarenta y cinco minutos ininterrumpidos. La tripulación se redujo al propio inventor y a uno de sus hijos. El parte oficial del comandante de Marina corroboró el éxito.

El fracaso

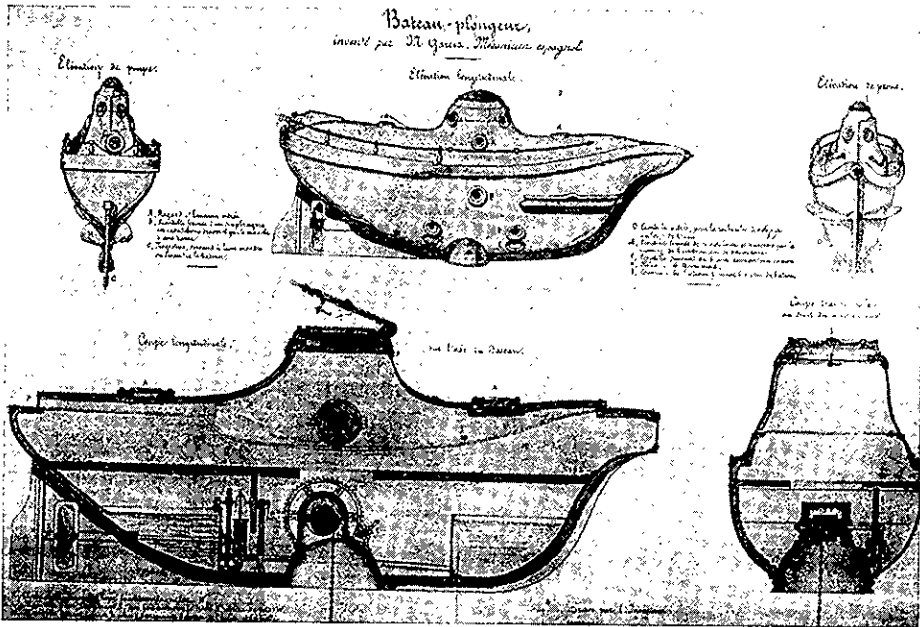
Avalado por sus pruebas, Cosme García se dirigió a la propia reina, entonces Isabel II, en busca de apoyo oficial para su submarino. Según consta, la entrevista tuvo lugar en Madrid en abril de 1861, pero el proyecto fue rechazado, aduciendo los enormes gastos del Estado en la reciente guerra con Marruecos.

Parece más bien que el proyecto del inventor riojano se dejó de lado ante el de Monturiol, que supo atraer mejor la atención oficial, aunque tampoco obtuviera nada a la postre.

Esto trae a colación la cuestión de la primacía en el tiempo entre los dos inventores, pues bien, ésta corresponde claramente a Cosme García: su primer prototipo se probó en Montjuich en 1858, el *Ictíneo I*, en el mismo lugar, pero en septiembre del año siguiente y después que el segundo prototipo de Cosme García iniciara sus pruebas en Alicante. Posteriormente, la prueba oficial del segundo y definitivo prototipo de Cosme García se efectuó, como sabemos, el 4 de agosto de 1860, mientras que la del *Ictíneo I* se realizó también en Alicante el 7 de mayo de 1861.

No cabe duda de que ambos inventores compitieron por el éxito, y aunque los posteriores modelos de Monturiol resultaran más sofisticados que el de Cosme García, cabe resaltar que éste también aventajó en algunos aspectos al catalán, como en las formas del casco de su sumergible, su casco metálico, frente a los de madera de los *Ictíneo* y la cuestión de los timones de profundidad. Lo cierto es que ambos proyectos eran complementarios y que, si en vez de competir, ambos hubieran colaborado, el resultado hubiera sido verdaderamente notable, aunque siempre lastrado por la inexistencia de una conveniente propulsión mecánica en inmersión, pues los motores eléctricos estaban todavía en su infancia y hasta mucho después no pudo Peral dejar resuelto el problema. En cualquier caso, lo cierto es que los aún minoritarios sectores ilusionados en el proyecto de un sumergible apostaron por Monturiol, mucho más hábil a la hora de atraer la atención pública que el riojano, aunque a la postre también se viera desairado.

Cosme García probó suerte en Francia, y consta que patentó allí su submarino el 25 de abril de 1861. Parece seguro que el propio Napoleón III estuvo interesado en la cuestión y llegó a hacer alguna oferta sustanciosa a Cosme



El segundo y definitivo submarino o «Garcí-buzo», según su inventor.

García. Pero el interés de Francia disminuyó sensiblemente al poco, pues la Marine Nationale tenía un proyecto propio, el del *Plongeur*.

Curiosamente, el nombre que dio Cosme García a su buque en Francia fue el de *Bateau Plongeur*, pero nada más distinto que ambos prototipos, pues el francés era un gran buque propulsado únicamente por aire comprimido y botado en 1863. El frustrado Cosme García tuvo la dudosa satisfacción de que el submarino francés por el que habían rechazado al suyo resultó ser un auténtico desastre, hundiéndose varias veces en las pruebas, encallando y con otras averías, hasta que las hastiadas autoridades francesas renunciaron al proyecto y reconvirtieron al desdichado prototipo en un simple aljibe.

Últimos años

Cerrado el capítulo del submarino, de nuevo intentó Cosme García el éxito, ahora con un nuevo modelo de fusil de retrocarga. El 8 de enero de 1862 patentó uno, que fracasó en las exhaustivas pruebas a que lo sometió el Ejército español, pero el segundo modelo (tercero de los que presentaba el inventor) las superó brillantemente, demostrando una fiabilidad y prestaciones que hubieran envidiado cualquier arma de la época.

Se trataba todavía, por las especificaciones oficiales, de la conversión de los fusiles reglamentarios entonces en nuestras Fuerzas Armadas, de pistón, ánima rayada y avancarga, conocidos como modelos 1857 y 1859, muy parecidos entre sí. La propuesta de Cosme García fue la de una recámara circular que permitía la retrocarga, y fue patentado el 1 de junio de 1863.

El éxito fue tan seguro que se encargó a la fábrica de armas de Oviedo la conversión de unos 500 fusiles para ser probados en condiciones reales en dos batallones del Ejército. La recámara ideada por Cosme García, sin embargo, resultaba tan sofisticada para la nada boyante industria nacional, que debió ser encargada a compañías belgas, encargándose Oviedo únicamente de la transformación de los fusiles. Pero la adaptación resultó no ser tan fácil y, por último, el Ejército varió sus especificaciones, por lo que no se encargaron más armas de ese sistema, y la transformación se hizo poco después por el sistema del coronel norteamericano Berdan, por cierto nada brillante, y que obligó poco después a la adopción del Remington como verdadero primer fusil de retrocarga de nuestras Fuerzas Armadas.

Curiosamente, muchas de las armas de esa serie inicial se han conservado en nuestros museos, habiendo tres de ellas en el del Ejército: una en el de la Academia de Artillería de Segovia, otra en el de la Guardia Civil y, por último, una más en el Museo Naval de Madrid, catalogada con el número 3.100 y único recuerdo que existe en tal institución del inventor riojano, aunque en nada se recuerde al visitante de que se trata de la misma persona que ideó y probó los primeros submarinos españoles.

Tras aquella última decepción, Cosme García, que había empleado y gastado su fortuna adquirida con las máquinas de Correos en los dos prototipos del submarino, se vió arruinado al fracasar su tercer modelo de fusil.

Relegado ya a una vida oscura, y casi en la miseria, transcurrieron sus últimos años hasta su muerte en Madrid el 23 de junio de 1874, cuando todavía no contaba con 56 años de edad. Su segundo submarino no le sobrevivió, pues fue hundido por uno de sus hijos cuando se reclamaron los derechos de anclaje del puerto de Alicante, donde había permanecido desde sus pruebas.

Todavía tres de sus hijos siguieron ideando y patentando artefactos con mayor o menor fortuna, siguiendo la estela del padre, y el menor de los varones, Juan García Porres, llegó a ofrecer de nuevo a la Armada, en el luctuoso 1898, el modelo que su padre probó con tanto éxito casi cuarenta años antes, como recordarán los lectores veteranos que publicamos en esta misma REVISTA en mayo de 1991, bajo el título de *Submarinos del 98*, pero lo que era una novedad hacia 1860 estaba ya desfasado a fines de siglo y tampoco pudo ser.

Así de tristemente desapareció el primer español que diseñó y probó con todo éxito no uno, sino dos sucesivos modelos de submarinos. Fue no sólo merecedor de mejor suerte, sino de un recuerdo y conmemoración que hasta hoy le han sido esquivos, y vayan estas breves líneas a reparar, aunque sea modestamente este olvido.

RAFAEL MONLEÓN Y TORRES (1840-1900). PINTOR-RESTAURADOR DEL MUSEO NAVAL

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA
de la Real Academia de la Historia



A galería biográfica de marinos, que con gran acierto acomete la REVISTA GENERAL DE MARINA, no debe en nuestra opinión restringirse a los que desempeñaron sus cometidos profesionales como protagonistas en primera línea de la guerra en el mar, sino ampliarse a todos los que de una manera significativa contribuyeron a su historia y a la historia de la Historia, entre los que se encuentran sus cronistas literarios, como Cesáreo Fernández

Duro, y sus cronistas gráficos, como Rafael Monleón Torres, que no fue un mero pintor de temas navales, sino que se identificó desde dentro con la institución, formando parte de ella y representando de alguna manera a un grupo de sus componentes, y que, sin vestir el uniforme, contribuyó a su gloria y a su conocimiento como artista y como historiador y de quien pasamos a dar un bosquejo biográfico.

Rafael Monleón nació en Valencia en 1840, año turbulento para la nación y para su patria chica, en que las juntas gubernativas regionales obligaron a doña María Cristina, residente en la ciudad, a encargar la formación de un nuevo gabinete ministerial al general progresista Espartero.

Rafael era hijo del joven pero conocido arquitecto Sebastián Monleón que, domiciliado en la calle Calatrava, había construido ya numerosos edificios y acabaría realizando una de las obras más emblemáticas de la Valencia del siglo XIX: la plaza de Toros. Hijo de un artista, valenciano y viviendo en Valencia, no es de extrañar que sus más tempranas aficiones fuesen el arte y el mar, que pronto se convertirán en definitivas, primero independientemente, y más tarde, en perfecta simbiosis cuando se consagre como marinista.

Sus cuadernos y apuntes infantiles, supervisados por su padre, constituyeron su primera creación, conjunto de escenas portuarias del grao y de las luminosas playas levantinas. Una vez iniciado en el arte, comienza sus estudios en



la Escuela de Náutica con el fin de conseguir el título de piloto, compaginando las clases magistrales de pintura, que por esta época empieza a tomar en el estudio-taller del conocido paisajista Rafael Montesinos, con el estudio del manejo del buque y la cartografía. Sus vacaciones las dedica en buena parte a realizar excursiones locales, familiarizándose con la rica tipología de embarcaciones de la región y colaborando con diseños propios en el taller de cerámica montado por su padre. La época de sus prácticas como piloto por los mares del norte viene a coincidir con sus primeros éxitos artísticos que acabarán postergando la navegación en beneficio de una entrega absoluta a la pintura.

A sus veintiún años, dos de sus cuadros, los titulados *La bahía de Jávea antes de la tempestad* y *Nafragio en el cabo de San Anto-*

nio, son muy elogiados por los críticos, aunque no obtienen premio en la Exposición Nacional de 1864. Monleón es ya una firme promesa, y a partir de este momento no perderá ocasión de conocer otros lugares y asesorarse con otros maestros, ya que la fortuna paterna lo permite.

A la corte madrileña ha trasladado el célebre pintor y aguafuertista belga Carlos de Haes su estudio, llevado de su pasión por España. Monleón se convierte en su discípulo, captando la impronta de las cálidas tonalidades de este paisajista, así como de otros artistas, como Beruete, Riancho, Sainz y Regoyos.

En sus viajes por Europa se pone al día de la panorámica artística. En Bretaña conoce la obra del alemán Teodoro Weber, marinista de calmas y tempestades, naufragios y escenas portuarias, que dejará en él notable huella. En Brujas pasa al estudio de Pablo Juan Clays, marino también, y que había adquirido una gran maestría en los tonos, gamas y aspectos del mar, combinados con los cielos y la profundidad de uno y otros. Será en Bélgica donde nuestro autor pierda todo el respeto a acometer obras de gran tamaño, seguro ya en la fuerza de su pintura y en la calidad de su dibujo.

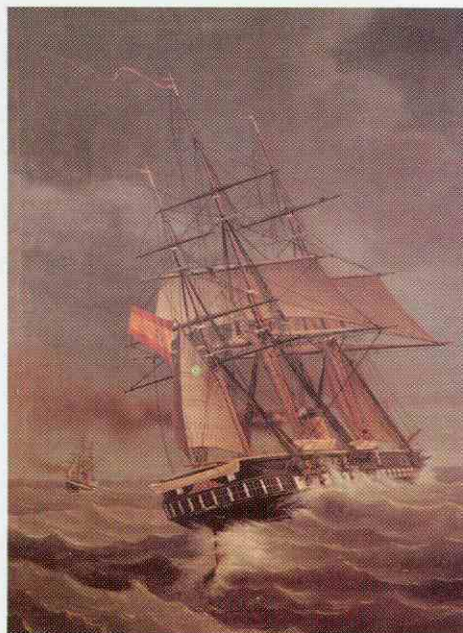
Monleón, que hasta este momento ha pintado al óleo, excepción hecha en algunas experiencias juveniles, se empieza a interesar por el grabado y el

aguafuerte de la mano del belga Alfredo Baes y del francés Luis Allemand. En esta especialidad los motivos serán preferentemente bucólicos, grabando en el cobre trasuntos rurales y paisajes frondosos. La temática naval, para la que reserva otras técnicas, se ve enormemente enriquecida durante sus viajes europeos, en los que amplía su cultura naval cuanto puede consultando en bibliotecas y archivos, tomando apuntes y detalles arqueológicos, enriqueciendo sus cuadernos con datos que posteriormente utilizará en sus cuadros, y es esta época también cuando decide convertirse en tratadista, estudiando a fondo la construcción naval en su devenir histórico y expresando sus conocimientos a través del dibujo y la acuarela.

A su regreso a España, y como consecuencia de su visita a la cornisa cantábrica, añade estas borrascosas costas que se fijan en su recuerdo a sus acostumbrados temas valencianos y europeos, y que son muy bien acogidos, adquiriendo el Museo de Arte Moderno en Madrid diversas obras: *La rada de Alicante*, *Naufragio en la costa de Asturias*, *Una calma en el puerto de Valencia* y *El puerto de Laredo*, lo que supone su completa consagración como pintor. Pero una vez que Rafael Monleón ha probado que es capaz de triunfar en un amplio repertorio, se va volviendo cada vez más restrictivo y temático. El paisajismo marítimo lo va sustituyendo por los buques, que de meros integrantes de sus marinas pasan a convertirse en el asunto principal: barcos y batallas, para cuya composición se asesora e investiga en la escasa documentación histórica disponible en este asunto tan escasamente tratado en España en cantidad y en calidad.

Puede decirse que a partir de 1868 se aplica preferentemente en la arqueología naval, y en un momento en que es prácticamente considerado como el primer marinista español, relega este género de pintura para dedicarse a otro, considerado por algunos de menor importancia, pero en el que lograría un raro perfeccionismo: la representación detallista de buques y su construcción.

Su nueva dedicación le obliga a acudir al Museo Naval, donde se familiariza con las colecciones reales representadas sobre todo por modelos y pinturas. Basándose en la acuarela que pintara Halcón, realiza su *La batalla de Trafal-*



Fragata de hélice *Gerona*. Óleo de Ángel Cortellini pintado en 1881. (Museo Naval, Madrid).

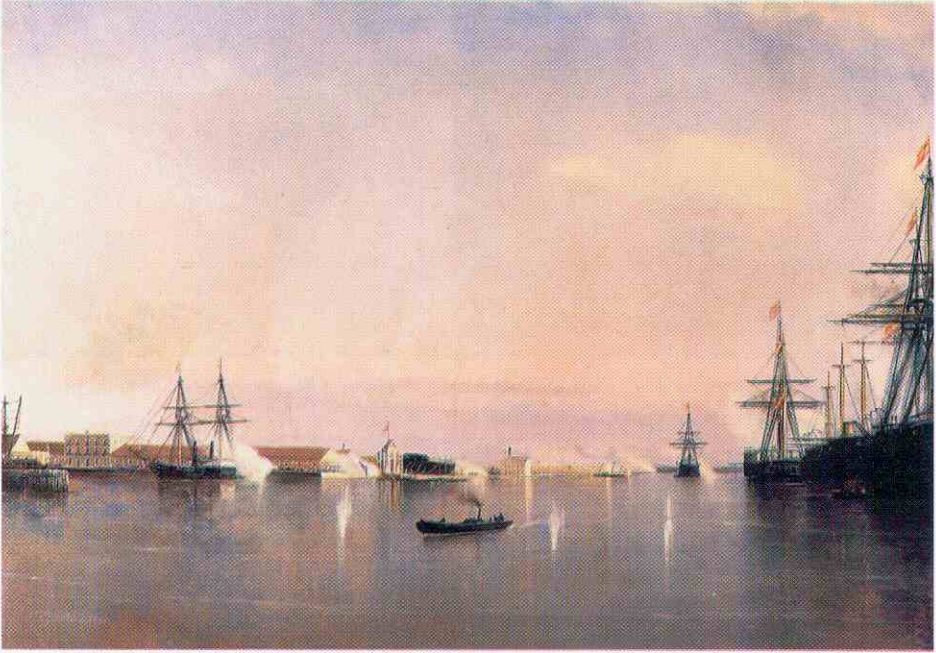
gar, que sería adquirida por el propio Museo. Esta obra, junto con la titulada *Combate de El Callao*, motivan su nombramiento como «pintor honorario» del Museo Naval y del Almirantazgo, sin mayor compromiso que el de trabajar para encargos concretos y con la credencial ilustre que le permite anteponer a la firma de sus obras el ancla que usara, entre otros, el gran Cortellini Sánchez.

En 1873, el Gobierno de la primera República le propone la realización de un cuadro de grandes dimensiones que represente la defensa del Arsenal de La Carraca frente a los insurrectos cantonales, gesta acaecida en el verano anterior. Monleón se traslada a Cádiz para llevar a cabo un minucioso estudio del paisaje, con las modificaciones sufridas, y para situar con toda corrección la posición de los buques y de las baterías y, tras varios meses de trabajo, entrega el lienzo de dos metros y medio de largo por uno de alto, que se conceptúa como uno de sus mejores cuadros de combates.

Como un reconocimiento tardío a una etapa ya superada, en la Exposición Nacional de 1876 es premiado su cuadro *La rada de Vlissinguen*, concebido durante su estancia en Holanda y que figura también en el Concurso Internacional de París; en la Exposición de Viena de 1878 su composición *Entrada al puerto de Ostende* es también galardonada, alcanzando al fin su autor relevancia internacional. Entre una y otra, la Armada le reconoce como ilustre miembro de su corporación, y el 27 de enero de 1877 Alfonso XII le concede la Cruz de segunda clase de la Orden del Mérito Naval con el uso del distintivo blanco, otorgada como recompensa de servicios distinguidos en tiempo de paz.

Hacia 1880, instalado definitivamente en Madrid, decora su nueva casa-chalé de la calle Don Ramón de la Cruz con muebles de su invención, decorados con aplicaciones de cerámica, a la que tanta afición había tomado en su tierra natal. Con ocasión del viaje real a Ferrol de 1881, Monleón es comisionado como reportero pictórico, facilitándosele con este motivo el acceso al arsenal y buques de la escuadra. Para entonces está plenamente comprometido con el Museo Naval, mucho más de lo habitual en un pintor ocasional. Su nombramiento oficial como pintor-restaurador el 7 de diciembre de 1881 no es más que la ratificación burocrática de una situación de hecho y el reconocimiento a una labor continuada.

Su acceso a la condición de personal contratado con carácter permanente en la Armada le asegura el porvenir, pero supone también graves restricciones, tanto a su decisión artística como a su producción. El Monleón de su madurez es hombre diferente, que no se permite ya otras veleidades que le distraigan de su nuevo empleo de dedicación exclusiva que, en realidad, supone para él una merma no sólo en su consideración artística, sino también en sus ingresos, ya que percibe un sueldo anual equivalente al precio de una o dos de sus obras, y no existe posibilidad de promoción alguna al no poder equipararse a los individuos pertenecientes a los cuerpos de profesionales de la Armada o al servi-



La defensa de La Carraca contra los cantonales (22 de julio de 1873). Fragmento del óleo de Rafael Monleón, pintado en 1874. (Museo Naval, Madrid).

cio de la misma, ni siquiera a los delineantes del Depósito Hidrográfico, a los que la estrechez económica que le sobrevendrá en 1892 impulsará, sin resultados, a pretender asimilarse. Ni sus veintidós años de servicio ni los favorables informes de sus jefes llegarían a conmover a la Administración. Un artista excepcional no podría gozar de los derechos del más moderno aprendiz de delineación, y en un mundo de antigüedades y graduaciones un gran artista se ve estancado, e incluso amargamente postergado y poco considerado, decidiendo los sucesivos directores del Museo la temática, el tratamiento y el ritmo de producción de su obligado asalariado, pese a que, mientras que contó con fuerzas, su entrega, dedicación y capacidad de trabajo fueron extraordinarias. Buena muestra es la actividad desarrollada en los años 1885-1886, en los que, como él mismo relata, llevó a cabo por encargo de la dirección no sólo el gran cuadro para la biblioteca del ministerio del *Combate de Abtao* en gran formato, sino también un retrato del alférez de navío Ordóñez; un medallón decorativo de grandes dimensiones representando la Astronomía; cuatro acuarelas de los buques *Legazpi*, *Méndez Núñez*, *Antonio López* y del hundimiento del *Gravina*; diecinueve láminas de tipos históricos de buques; otras seis referentes a naufragios célebres, dos correspondientes a los nuevos modelos de



Bombardeo de los fuertes de El Callao (2 de mayo de 1866). Óleo de Rafael Monleón pintado en 1869. (Museo Naval, Madrid).

insignias y distintivos establecidos para la Armada; otra de los planos, dibujo y medidas del crucero *Reina Regente*; un modelo para las nuevas patentes de navegación, y otras veintisiete acuarelas sobre tipos antiguos, en las que se aprovecha muy originalmente el marco del paspartú que rodea el tema y representación principal para agrandar detalles relevantes. Por si todo esto no fuese suficiente, se le encargó también la restauración de sendas representaciones bélicas, la del bombardeo de Cádiz por los franceses y la del simulacro de un combate naval en Alicante.

En julio de 1886, es enviado por el museo a diversos puertos y arsenales de Francia, Inglaterra y Alemania, a fin de recoger apuntes que posteriormente habrían de ser utilizados en la última serie de acuarelas de construcción naval correspondiente a las marinas modernas.

Entre 1886 y 1892 Rafael Monleón llevó acabo una obra en la que venía pensando desde mucho antes, para la que de una manera más o menos consciente se había preparado y la que consiguió interesar a sus superiores. Se trataba del sueño de todo documentalista: la realización de un diccionario ilustrado e histórico de la tipología naval, para la que sólo un profundo conocedor del mundo marítimo y de su devenir a lo largo del tiempo, y a la vez un gran dibujante, podía servir.

El buque como ingenio humano aplicado a la navegación y al combate en el medio marítimo, así como su evolución, serán el objeto de largos años de trabajo, que se ofrecerá en forma de diccionario alfabético, en el que cada texto descriptivo vendrá acompañado de la correspondiente ilustración en movimiento. La técnica de la acuarela, que domina, rápida y especialmente idónea para una obra de estas características, facilitará un trabajo en el que otros hubiesen tenido que emplear mucho más tiempo.

En realidad se trata del complemento de otra de sus obras, más artística, pero menos literaria y explícita: la colección histórica de láminas en las que

diversos tipos contemporáneos de buques, pero de diferentes naciones, comparten un mismo escenario. Aunque buena parte de los términos del diccionario están ilustrados, la colección se convierte de esta forma en un apéndice en el que se amplía la información y se compara, mientras que, respecto a la colección, el diccionario aclara lo que no se deduce del propio dibujo. Como no quiere reducirlo a un mero glosario náutico con ilustraciones, añadirá, en muchos casos y siempre en los tipos principales, todo tipo de datos sobre porte, formas, medidas, aparejo, dotación, estructura y forma de pilotarlo. Lo que hoy en día conocemos como *Diccionario de Monleón* se tituló oficialmente *Catálogo descriptivo de los principales tipos de embarcaciones desde los primitivos tiempos hasta nuestros días, colocados por orden alfabético y que sirve de complemento a la colección de acuarelas existentes en el Museo Naval*. La obra quedó estructurada en cuatro tomos, de los que los tres primeros constituyen un verdadero diccionario, dividido éstos desde la letra A a la G; de la H a la P; y de la Q a la Z. El último, dedicado a la «Marina Contemporánea», incluye un «Apendice General» de denominaciones que se han querido incluir a última hora o que se pasaron por alto en su momento.

Ordenado también alfabéticamente este último apartado, está sin embargo inconcluso, figurando únicamente los términos correspondientes a las



Paleta con la que Monleón realizó buena parte de sus trabajos. Tras haberla decorado con la hermosa escena de un navío campeando un temporal, la donó al Museo Naval.

letras A y B. A finales de 1890 se encontraban ya finalizados los dos primeros tomos, el tercero lo fue al año siguiente, y en 1892 se terminaba el resto.

En 1892, con motivo del IV Centenario del Descubrimiento, se construía en el arsenal de La Carraca la primera reproducción de la *Santa María* de Colón, la cual habría de cruzar el Atlántico por sus propios medios al mando del capitán de fragata Víctor María Concas; para la dirección de la reconstitución arqueológica de la nave se había acudido a las dos grandes figuras de la historia y de la arqueología naval del momento: Fernández Duro y Monleón, que determinaron características y dimensiones, distribución y armamento.

La valía del pintor del museo fue una vez más reconocida, otorgándosele su segunda Cruz del Mérito Naval, que le fue concedida en nombre de Alfonso XIII, menor de edad, por la Reina Regente, el 5 de septiembre de ese mismo año.

En 1894 publica el *Catálogo del Museo Naval*, que será modelo de los sucesivos, porque no es simplemente un pintor-restaurador, sino quien más sabe en la institución sobre su contenido y las circunstancias de las piezas.

Poco antes de su muerte, acaecida en 1900, donaba Monleón al museo la paleta con la que había realizado buena parte de sus trabajos, tras haberla decorado con la hermosa escena de un navío capeando un temporal, a fuer de despedida. En su recuerdo ha permanecido desde entonces en el despacho de los sucesivos directores.



SOLDADO DE INFANTERÍA DE MARINA LOIS, CABALLERO LAUREADO

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Un combate naval



ESDE hace un cuarto de hora los cruceros están empeñados en un duelo artillero a muerte. El combate naval está en su apogeo. Los disparos atronan el aire, el olor a pólvora embota los sentidos y el humo desdibuja las formas. Los artilleros se emplean a fondo, los cañones disparan en salvas cada vez más rápidas y los piques caen muy cerca. De pronto, el cascote de un impacto directo atraviesa una caja de urgencia llena de proyectiles de

120 mm y está a punto de provocar un gran desastre. Acuden varios hombres a arrojar la munición al agua, y uno de ellos, que es el primero en llegar, trata de vaciar la caja a pesar de las graves quemaduras que recibe, hasta que cae abrasado y es desalojado. Al día siguiente, 8 de septiembre de 1937, aquel herido, el soldado de Infantería de Marina Manuel Lois García exhala su último suspiro y cruza el umbral de la inmortalidad.

Unos años antes

Manuel Lois García había nacido el 22 de mayo de 1912 en Villaverde, una aldea cercana a Órdenes, en la provincia de La Coruña. Su madre fue Dolores Lois Villaverde, que tuvo al niño siendo soltera. Su padre biológico fue José Franqueira Ferreiro, natural de Fraga da Galiña, también cercana a Órdenes, que se negó a reconocerlo, por lo que el segundo apellido del recién nacido fue el de su abuelo materno, José Lois García, con quien vivió sus primeros meses. Lois acudió a la escuela hasta los 12 años y compaginó su formación básica con otros trabajos, entre ellos el de monaguillo en la iglesia parroquial. Pero cuando sólo contaba 13 años falleció su madre —que estaba casada con Ricardo Robado Mayoral, con el que había tenido otros seis



El crucero *Baleares*. (Foto: tríptico editado por Obradoiro da Historia).

hijos— y la penuria económica le obligó a ganarse la vida, por lo que se puso a trabajar como jornalero en casas de labranza de Órdenes, Gosende, Ardemil y Parada.

Se cuenta que en su juventud tenía poco éxito con las mujeres debido a su baja estatura y su pobreza. De todas formas, en Parada conoció a Consuelo Moure Silveira, con la que tuvo una niña, Josefina, que murió en septiembre de 1935, a los pocos meses de haber nacido. Precisamente por ser corto de talla fue excluido del servicio militar, aunque en 1936, pocas semanas después de haber estallado la Guerra Civil, fue llamado a filas y declarado útil sólo para servicios auxiliares.

La Guerra

Lois ingresó en el servicio en agosto de 1936 procedente de la caja de reclutas número 50 de La Coruña, y fue destinado a la Primera Compañía del Grupo de Fuerzas del Real Cuerpo de Infantería de Marina en Ferrol. Dejó su trabajo de labrador, se despidió de su novia, y el 14 de agosto causó alta en su destino (en la ficha con sus señas particulares constaba que era de pelo negro, barba redonda, ojos castaños y color pigmentado). Tras un corto periodo de instrucción, el 2 de octubre de 1936 causó baja en su compañía y pasó destinado al crucero *Baleares* (a finales de noviembre aparecía destinado en el cañón 7, integrado en el rancho 3 de la brigada 2, con el número 362).

Al comienzo de la guerra, el *Baleares* se encontraba en Ferrol en periodo de alistamiento para las pruebas de mar, con bastante retraso en diversos

servicios. Cuando embarcó Lois, el arsenal se esforzaba por terminar los trabajos y poner el barco a punto lo antes posible. El crucero fue entregado a la Armada el 15 de diciembre de 1936 y trasladado a Cádiz para terminar de montar su artillería (a finales de dicho mes, Lois pertenecía al rancho 4 de la brigada 7). El arsenal de Cádiz trabajó con rapidez para terminar las obras del crucero, que a principios de enero de 1937 ya entraba en combate en operaciones sobre Málaga, aunque su cuarta torre no fue instalada hasta mediados de dicho año.

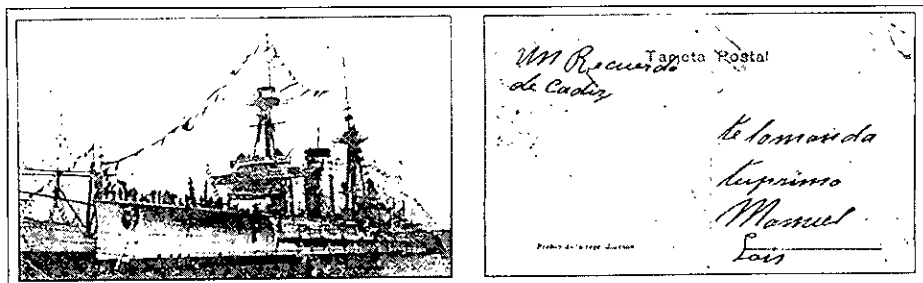
El *Baleares* participó en diversas misiones, y Lois era uno más a bordo, del que se cuentan diferentes anécdotas (de esta época se conservan algunas piezas de su correspondencia, sobre todo cartas y tarjetas



Retrato del soldado Lois. (Tercio Norte).

Apellidos	Lois García		Nombre	Don Manuel	
Nombre del padre	Incognito		Nombre de la madre	Dolores	
Ordenes	Ayuntamiento	Ordenes	Provincia	La Coruña	
Trozo	Oficio	Sabe leer	Sabe escribir		
Talla	Perímetro	Peso	Nació en 22 de Mayo de 1912		
Estado	Domicilio actual				
FILIACION	Libro 48	Folio 134	Expediente personal	16.737	
Grupo de Instrucción	Caja Redotas de La Coruña		Compañía		
OBSERVACIONES			FECHAS		
Fecha de alta en el Tercio por su turno como Servicios Auxiliares			Día	Mes	Año
Baja al crucero Baleares			14	Agosto	1936
Baja en la Armada por fallecido en el Crucero "Baleares"			2	octubre	1936
Cruz Laureada de San Fernando			8	Septiembre	1937

Ficha de filiación del soldado Lois. (Tercio Norte).



Tarjeta postal remitida por Lois desde Cádiz, tomada del tríptico editado por Obradorio da Historia.

postales con fotografías de barcos de la Armada dirigidas a miembros de su familia y a su novia). Siempre hacía valer su ancha y fuerte complexión sobre su baja estatura. Presumía de valiente y, cuando en alguna ocasión le decían sus compañeros que se pusiera a cubierto de los disparos o de la metralleta, solía decir que no se preocuparan, que él era capaz de pararlo todo. También destacó por su tozudez y su sentido de la disciplina. En una ocasión en que estaba de centinela en un costado con órdenes terminantes de que no pasara nadie, detuvo al segundo comandante que tenía que pasar por allí, se cuadró militarmente y, de forma respetuosa y firme, le impidió el paso de acuerdo con las órdenes recibidas, motivo por el que fue felicitado por el comandante.

En sus últimos tiempos a bordo ocupaba el destino de telefonista del montaje número 4 de 120 milímetros, y aparecía con el número 467 de la brigada 7. Su comandante de brigada era el teniente de Infantería de Marina Ricardo Chereguini, que había sido uno de sus mandos mientras estuvo destinado en el Cuerpo de Infantería de Marina en Ferrol, y que en sus informes destacó las cualidades de Lois. El teniente Chereguini solía rodearse de «balillas» —apodado dado a los soldados de baja estatura que integraban su brigada—, por lo que no era extraño que Lois estuviera a sus órdenes.

En el curso de la guerra, el *Baleares* realizó diversos bombardeos y misiones de escolta y protección por el Estrecho y el Mediterráneo, sufrió varios ataques y sostuvo combates contra unidades del bando republicano, entre los que hay que destacar el de Cherchel, ocurrido el 7 de septiembre de 1937. En la mañana de aquel día, el barco realizaba misiones de vigilancia por aguas del norte de África, ya que había noticias de que varios mercantes republicanos cargados con material de guerra estaban listos para zarpar de Argel. Se suponía que la escuadra republicana que les iba a dar protección se encontraba en la zona, pero se desconocía su situación. Fue poco después de las 10 de la mañana, cuando el crucero, que se encontraba a unas 30 millas al oeste de

Argel y casi al norte de Cherchel, dio con un convoy de cuatro barcos mercantes republicanos protegidos por los cruceros *Libertad* y *Méndez Nuñez* y ocho destructores, que aparentemente navegaban hacia Cartagena. Aquel encuentro dio lugar al citado combate naval de Cherchel.

El combate

Sobre las 1045 horas, el *Baleares* abrió fuego sobre los dos cruceros republicanos, que al poco tiempo respondieron con sus cañones. Las distancias superaban los 14.000 metros. A los 10 minutos, el duelo artillero se redujo al *Baleares* y al *Libertad*, al quedar rezagado el *Méndez Nuñez*. El tiro del *Baleares* fue muy preciso en un principio, pero el *Libertad* logró centrar el suyo con tal eficacia, que cuando faltaban cuatro minutos para las 1100 horas el *Baleares* recibió el impacto de un proyectil



El soldado Lois. Cuadro de la Cámara de Oficiales del Tercio Norte.

de 15,24 centímetros en la amura de babor, a un metro y medio sobre la flotación, y a las 1105 horas recibió otro del mismo calibre en la cara de proa de la chimenea, que rompió sus estructuras, lanzó cascotes y metralla en todas direcciones, mató a dos hombres e hirió a otros veintinueve —muchos de ellos del cañón número 4 de 120 milímetros donde Lois servía de telefonista, y otros del cercano cañón número 2 del mismo calibre—, dañó los puentes, y dejó fuera de servicio una ametralladora de 40 milímetros. Uno de los cascotes penetró por la parte alta de la caja de urgencia cercana al cañón número 2 de 120 milímetros, que contenía proyectiles iluminantes en las chilleras altas y de alto explosivo en las bajas, incendió un cartucho de los iluminantes y el proyectil hizo explosión.

El peligro de explosiones e incendios era enorme, por lo que el comandante de la batería pidió voluntarios para arrojar inmediatamente los proyectiles de la caja de urgencia al agua. Acudieron con rapidez los hombres que estaban más cerca, y el primero en llegar y abrir la caja fue Lois. La caja de urgencia despedía humo, estaba abombada por el incendio y cerrada con una sola trinca que, al ser zafada, debido a la presión interna abrió de forma violenta con una llamarada que dio de lleno a Lois y prendió fuego en su ropa. A pesar de las quemaduras y con la ropa ardiendo, el soldado extrajo a toda prisa un proyectil al rojo para tirarlo al agua, y corrió envuelto en llamas hasta que cayó abrasado en cubierta, donde fue asistido por sus compañeros, que lo despojaron de



Homenaje ante el panteón de Lois. (Tercio Norte).

sus ropas y lo trasladaron a la enfermería. La rápida apertura de la puerta de la caja de urgencia hizo que la materia iluminante de que estaba impregnada por la explosión se esparciera por cubierta, lo que permitió el rápido apagado del fuego y facilitó la extracción de los restantes proyectiles, con lo que desaparecieron los riegos de explosiones.

El combate, que produjo la desbandada del convoy republicano, continuó en diferentes etapas hasta poco después de las 1900 horas. Falleció uno de los heridos en el impacto de la chimenea y, mientras tanto, el soldado de Infantería de Marina Manuel Lois García agonizaba a causa de las graves quemaduras sufridas. El informe dado por el capitán médico Antonio Ramos, firmado en la mar a 7 de septiembre de 1937, entre otros detalles decía: «Manuel Lois García, quemaduras de primero, segundo y tercer grado, generalizadas por todo el cuerpo. Herida contusa en el reborde costal izquierdo. Pronóstico gravísimo».

Los días siguientes

Poco después del mediodía del día siguiente, 8 de septiembre, murió otro de los heridos. A las 1700 horas, el *Baleares* recibió la orden de dirigirse a

Cádiz para evacuar las bajas, y cuatro horas más tarde falleció el soldado Lois. El comandante del *Baleares*, capitán de navío Vierna, informó inmediatamente al almirante de la Flota sobre el acto heroico de Lois, y solicitó para él la Medalla Naval a título póstumo, que le fue concedida de inmediato (dicha medalla fue oficialmente confirmada el 27 de noviembre de 1937; B.O. número 408/37). Por la mañana del día 9, los cadáveres fueron llevados a toldilla, donde a las 1030 horas hubo una misa, y a continuación el comandante impuso la recién concedida Medalla Naval sobre la bandera nacional que cubría el cuerpo yacente del soldado Lois, en un acto de la máxima solemnidad en el que toda la dotación desfiló ante el cadáver.

El barco atracó en Cádiz a las 1500 horas del mismo día, e inmediatamente evacuó los heridos al hospital. Tres horas más tarde, los fallecidos fueron trasladados al cementerio de la ciudad para recibir sepultura en un acto presidido por el almirante jefe de la base naval, al que asistieron autoridades civiles y militares, fuerzas de la guarnición, mucha gente de Cádiz y una compañía de Infantería de Marina con banda de música que rindió honores. Lois fue enterrado en el nicho número 132 de la línea sur del patio número 7. En su tierra natal, su muerte era comunicada a sus familiares a través del alcalde de Órdenes.

Unos años después

Por Orden de 30 de mayo de 1939 (B.O. núm. 153/39), tras el oportuno expediente de juicio contradictorio, y de conformidad con lo acordado en el Consejo Superior de la Armada, le fue concedida al soldado Lois la Cruz Laureada de San Fernando por su heroica acción en el *Baleares*.

Más adelante, los restos de Lois fueron trasladados al Panteón de Marinos Ilustres, en un acto en el que se le impuso la Cruz Laureada de San Fernando. Allí permanecieron hasta que la Corporación Municipal de la Villa de Órdenes solicitó su traslado a dicha ciudad, el Ministerio de Marina que aprobó a principios de 1965. El traslado de los restos se llevó a cabo a finales de junio de aquel año con todos los honores. La exhumación en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando tuvo lugar el 26 de junio, y los restos fueron llevados al Cuartel de Infantería de Marina de dicha localidad. Al día siguiente se trasladaron al Cuartel de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid, y por la mañana del día 28 partieron por ferrocarril hacia Órdenes. El día 29 de junio a las 1100 horas, el féretro entró en ambulancia en el centro de la ciudad de Órdenes, donde fue recibido por una gran comitiva, y donde se dijo una misa de campaña. A continuación, el capitán general del Departamento Marítimo de Ferrol, almirante Fernández de Bobadilla, impuso de nuevo sobre el féretro la Cruz Laureada de San Fernando, y fuerzas del Tercio Norte de Infantería de Marina y del Regimiento de Infantería del Ejército Isabel la

Católica rindieron honores. Durante este acto se celebró una jura de bandera de nuevos reclutas. Finalizó con el enterramiento de los restos de Lois en el cementerio de la ciudad.

Andando el tiempo, la figura de Lois continuó presente entre sus paisanos. En sesión celebrada por el Pleno del Ayuntamiento de Órdenes el 27 de octubre de 1980, se aprobó iniciar el expediente para conceder al soldado Lois el título de Hijo Predilecto de Órdenes, que finalizó con dicho nombramiento. También fue proclamado Hijo Predilecto de la provincia de La Coruña.

Hoy

Manuel Lois, su nombre y su heroico acto han quedado impresos en la historia y en el recuerdo de su tierra natal y de la Armada. Y dentro de la Armada, en la historia de la Infantería de Marina y en la de su Tercio Norte, que conserva muchos documentos del soldado; en la cámara de oficiales se exhibe un cuadro al óleo que representa a Lois con un proyectil en brazos, y los días 2 de noviembre de cada año se traslada a Órdenes para rendirle honores. El nombre de Lois también está presente en otras unidades y acuartelamientos de Infantería de Marina, como el Acuartelamiento «Soldado Lois» de Las Palmas o la Agrupación de Infantería de Marina «Soldado Lois», que ha



Vista de la alameda del Soldado Lois.

participado en operaciones de mantenimiento de la paz en Bosnia-Herzegovina. Su historia también quedó ligada a la del barco donde falleció, el crucero *Baleares*, que medio año después de la muerte de Lois le acompañó en su viaje a la inmortalidad, al ser hundido el 6 de marzo de 1938 por torpedos lanzados desde barcos republicanos.

Hoy el soldado de Infantería de Marina Lois es una de las personas más distinguidas, homenajeadas y condecoradas de Órdenes, con la Medalla Naval, la Cruz Laureada de San Fernando (que es la máxima condecoración militar), y los nombramientos de Hijo Predilecto de Órdenes e Hijo Predilecto de la provincia de La Coruña. Y Órdenes, además de velar sus restos en un mausoleo del cementerio de la ciudad, ha dado su nombre a una de sus calles, la alameda del Soldado Lois, en la que una placa colocada en un monolito recuerda su hazaña.



BIBLIOGRAFÍA

Para la confección del presente artículo consulté una amplia colección de copias de informes y documentos referentes al Soldado Lois, remitidos por el coronel Cazorla Poza, comandante del Tercio Norte de Infantería de Marina, entre los que figuran: biografía, expediente (parcial) para declararlo Hijo Predilecto, ficha de filiación, instrucciones para el traslado de los restos de Cádiz a Órdenes, memoria del traslado de los restos de Cádiz a Órdenes, notas de prensa, telegramas, comunicados, órdenes, juicios contradictorios de concesiones de condecoraciones, relatos de testigos, fotografías, etc.

También destaco el tríptico *Manuel Lois García (1912-1937), o Soldado Lois*, editado por la asociación cultural Obradoiro da Historia, de Órdenes, que me fue remitido por la Concellería de Cultura del Concello de Ordes.

MORENO DE ALBORÁN Y REINA, Fernando y Salvador: *La Guerra silenciosa y silenciada*. Volumen III. Madrid, 1998.

Noticias extraídas de la prensa digital: *Diario de Cádiz*, *El Correo Gallego*, *El Día* (Gran Canaria) y *La Voz de Galicia*.

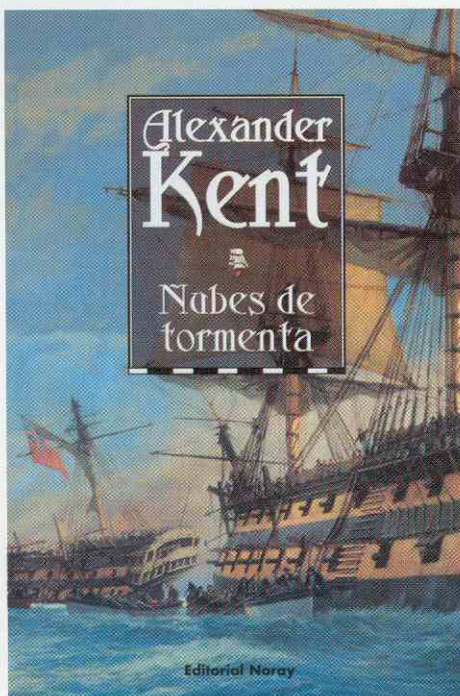


LIBROS

KENT, Alexander: **Nubes de tormenta**.—(ISBN: 84-7486-130-6). Editorial Noray, Barcelona, marzo 2003; 425 páginas; 25 euros.

Desde septiembre de 1977 en que apareció en español el primer título de la colección «Richard Bolitho», la Editorial Noray cada semestre nos ha ofrecido un nuevo título de esta colección de novela marítima, escrito por uno de los mejores autores del género, Alexander Kent.

El último título, *Nubes de tormenta*, completa la primera docena de los publicados en español y en él ya encontramos a nuestro héroe y protagonista Richard Bolitho con el empleo de comodoro a bordo de su buque insignia, el *Lisander*, participando en la batalla de Abukir, cuando la flota británica al mando de Nelson aniquiló el 1 de agosto de 1798 a la francesa del almirante Bruyers, y que tuvo por consecuencia que el ejército de Napoleón, desplegado en la desembocadura del Nilo, quedase desguarnecido y abandonado.



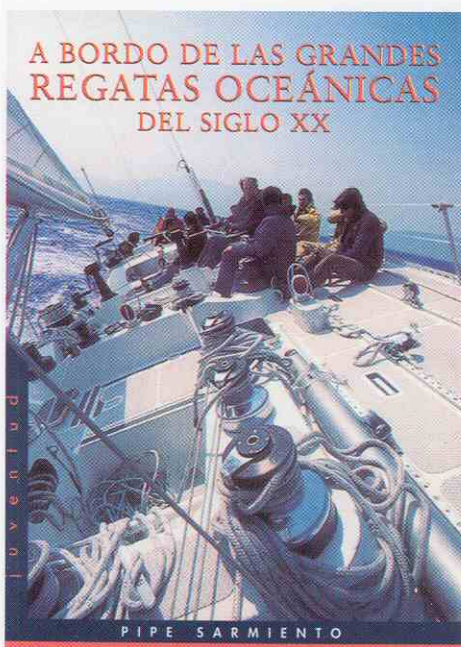
A través de los libros de esta colección —que lleva vendidos más de 26 millones de ejemplares en todo el mundo—, el lector revive las principales acciones y batallas de la Marina inglesa a lo largo de medio siglo, a través de su protagonista R. Bolitho, desde que entra en 1768 como guardia marina hasta que muere en acción como almirante, en 1815, siguiendo la huida de Napoleón desde Elba.

El autor evoca espléndidamente la vida de los grandes navíos en el esplendor de la marina vélica, con todo lujo de detalles que hacen que el lector se sienta como si se encontrara sobre el mismo escenario de la trama.

J. J.



SARMIENTO, Pipe: **A bordo de las grandes regatas oceánicas del siglo xx.**—(ISBN: 84-261-3277-4). Editorial Juventud. Barcelona, 2002. 362 páginas, ilustraciones.



Los amantes del género de aventuras, en general, y los de la náutica, en particular, disfrutarán con la lectura de este libro, escrito por uno de los mejores periodistas especializados en temas náuticos de nuestro país: Pipe Sarmiento, bilbaíno ya cincuentón, que desde hace más de 30 años ha estado en la línea de salida de las regatas más importantes del mundo.

En este libro, el autor —licenciado en Derecho en la Universidad de Deusto, aunque su verdadera pasión es la mar, que le viene de familia (su tatarabuelo, Marcial Sánchez-Barcáiztegui, batió una marca al pasar el cabo de Hornos de este a oeste, cuando al mando de la fragata *María de Molina* iba rumbo a las Filipinas)— nos relata las grandes regatas oceánicas del siglo xx, un

fenómeno que ha calado fuertemente en los países más desarrollados del mundo, y que en España todavía no ha conseguido traspasar sino un reducidísimo grupo de expertos y aficionados, tal como nos cuenta el autor al referirse

a la salida de Barcelona de la primera gran regata del siglo XXI, *The Race*, entre la indiferencia de un público que forma parte de la sociedad más volcada con los deportes náuticos en España.

El relato arranca a finales del siglo XIX, siglo en el que en su segunda mitad ya se habían hecho 45 travesías en regatas por el Atlántico. Los pioneros de este arriesgado y emocionante deporte, Alfred Johnson, Joshua Slocum, Claus Voss, Howard Blackburn, etc., son los principales protagonistas de los tres primeros capítulos del libro. En los siguientes se detallan las grandes regatas del siglo XX, edición a edición, tales como la *Ostar*, o la *Transat* en solitario, cuyo promotor fue el ex capitán de fragata Hasler; la *Whitbread*, o vuelta al mundo con tripulación; la *Route du Rhum*, la *Boc*, la *Vendée Globe*, la *Mini-Transat*.

El libro se completa con un capítulo dedicado a «Otras regatas oceánicas» (la *Clipper Race*, la *Baule-Dakar*, la *Transat Jaques-Vabre*, *Europe Twostar*, *Quebec-Saint Malo*, etc.); otro a las que no llegaron a ser: la *Gran Mistral*, y un último dedicado a las Regatas del siglo XXI: *The Race*, el *Trofeo Julio Verne* y *La Vuelta al Mundo para solitarios, de Este a Oeste*.

F. A.



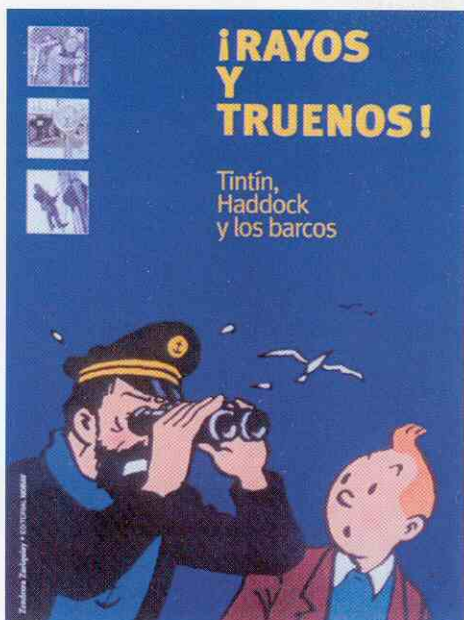
HOREAU, Yves: **¡Rayos y Truenos! Tintín, Haddock y los barcos.**— (ISBN:84-8418-131-6). Editorial Zendrer Zariquiey/Editorial Noray. Barcelona 2033; 76 páginas; ilustraciones (más de 140 dibujos y fotos a color); 15 euros.

El pasado 6 de junio se inauguró en el Museo Marítimo de Barcelona la exposición «¡Rayos y Truenos! Tintín y el mar de Leyenda». Dicha muestra, que permanecerá abierta hasta el 31 de enero de 2004, está concebida como un recorrido marinero —un viaje de circunnavegación— por el universo Hergé.

El belga Gerge Remí, más conocido por Hergé, creó el entrañable personaje Tintín en 1929. En 1940 abre un nuevo ciclo narrativo, embarcándole con el capitán Haddock a lo largo de cinco años. En este libro se recuerdan las aventuras marineras de nuestros dos héroes, que utilizaron todo tipo de barcos para desplazarse por todos los mares del mundo.

Tintín, viaje y mar, formaron las tres constantes inseparables de un triángulo que conserva en su interior la esencia de la aventura: el mundo marítimo, que ocupa un importante lugar en la obra de Hergé —en quince de los veintitrés libros de Tintín aparecen barcos en escena—.

En este álbum, de Ivés Horeau, apasionado por el mar y por Hergé, colaboran Joan Manuel Soldevilla, comisario de la exposición, que escribe sobre los



mares de Tintín: «Los mares de Oriente, Los mares del norte, Del Atlántico al Pacífico, El mar de Leyenda y El océano de Hergé». Phillipe Godin, autor de la introducción a la edición en lengua francesa, escribe: «Hergé al abordaje... del universo marítimo», mientras que otros capítulos: «Los barcos, Cita naval en el mar Rojo, El mundo submarino de Hergé, Los marineros, La navegación, La batalla del Unicornio, Hergé y la reglamentación marítima y Los puertos», son desarrollados por el propio autor del álbum.

Destacar las magníficas ilustraciones de este excelente libro regalo, dirigido a los lectores de Tintín (de 7 a 77 años) y a los que quieren conocer mejor el mundo marítimo de ese

héroe universal. Se puede utilizar como complemento de la exposición o como lectura independiente.

S. N.



NÚÑEZ ALBA, Diego: **Diálogos de la vida del soldado**. Colección Clásicos.—(ISBN: 84-7823-990-1). Editado por Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, mayo 2003. 218 páginas. 7,50 euros.

Éste es el título número veinticinco de la Colección Clásicos, que nos viene ofreciendo el Centro de Publicaciones del Ministerio de Defensa y en la que han desfilado autores nacionales tan importantes como Villamartín, Almirante, Marqués del Duero, Mendoza, Escalante, Salazar, etc., así como grandes tratadistas extranjeros: Clausewitz, Jomini y Sun Tzu. Las principales características de esta colección son: recuperar para el lector interesado obras, muchas de ellas inéditas desde su aparición, y cuyos escasos originales pertenecen a fondos de ciertas bibliotecas, como es la Biblioteca Nacional de Madrid. En cada volumen, la obra clásica que se presenta va precedida de una amplia y documentada introducción a cargo de un reconocido especialista en el tema. Modernización del texto, evitando arcaísmos que pudieran entorpecer

la lectura, así como se presta especial atención a la ortografía y puntuación, dentro de un espíritu lo más conservacionista posible, para facilitar la lectura y comprensión de la obra al lector culto y medio. Y, por último, lo ajustado de su precio, teniendo en cuenta su limitada tirada, en general de 1.000 ejemplares.

La obra que ahora presentamos, *Diálogo de la vida del soldado*, obra de Diego Núñez Alba, editada en 1552, es un ejemplo literario muy apreciado en los siglos XVI y XVII, ya que retoma el diálogo didáctico como forma de escritura de la Antigüedad clásica para potenciar la pedagogía. Este libro recoge la actividad del autor como soldado al servicio del emperador Carlos en las guerras contra los protestantes alemanes durante 1546 y 1547. Como sucede con muchos otros textos de la época, intenta servir de fuente para los historiadores. No se trata sólo de un relato histórico y de memorias bélicas, sino que es también una suerte de tratado de literatura militar, y una gran aportación teórica acerca de la institución, ya que en sus páginas se analizan cuestiones relativas al ejército de la época, especialmente aquéllas de carácter orgánico y administrativo.

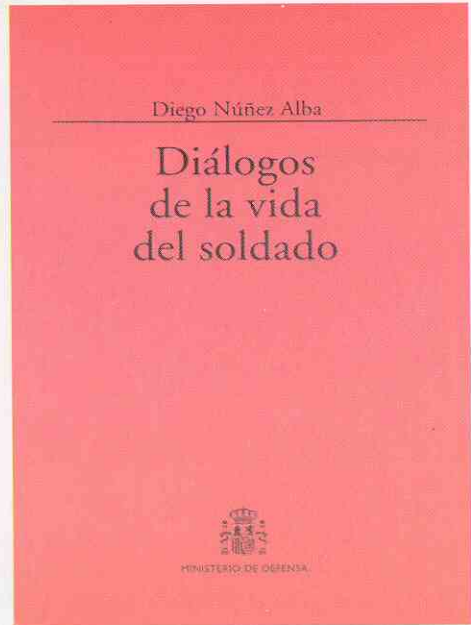
La presente edición, a cargo del profesor Ignacio Vicent, ofrece un texto actualizado y un amplio y documentado estudio crítico, que contribuyen a enriquecer el conjunto.

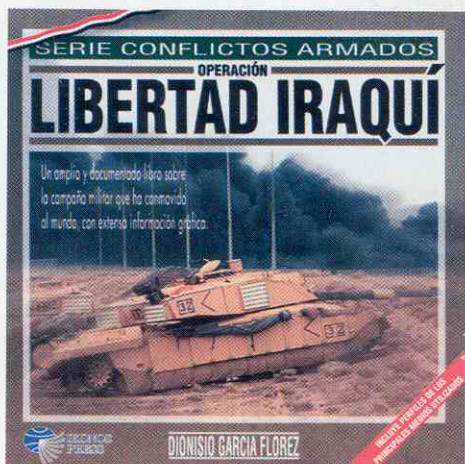
F. A.



GARCÍA FLÓREZ, Dionisio: **Operación Libertad Iraquí.**— (ISBN: 84-607-8259-X). Editado por Ikonos Press; Madrid 2003; 128 páginas; más de un centenar de fotografías a color; 15 euros (pedidos al tfno. 914 69 57 65 o www.fuerzasmilitares.com)

Éste es el primer libro de la serie *Conflictos Armados*, de Ikonos Press, la editorial de la publicación *Fuerzas Militares del Mundo*, la revista mensual que dirige nuestro colaborador de la REVISTA GENERAL DE MARINA Dionisio





García, doctor en Relaciones Internacionales y uno de los analistas de seguridad y defensa más agudos y rigurosos de nuestro país, que ya tiene en su haber más de una docena de libros publicados sobre esos temas, así como cerca de 400 artículos en publicaciones de todo el mundo.

En el libro que ahora presentamos realiza un documentado análisis de las operaciones militares que se han llevado a cabo durante la operación LIBERTAD IRAQUÍ, que dio comienzo el 20 de marzo de 2003 y en la que Estados Unidos y el Reino

Unido pusieron en marcha una fuerza de 300.000 hombres, 1.000 carros de combate, seis grupos de combate de portaaviones, varios grupos anfibios y un total de 1.200 aviones, que en apenas tres semanas derrotaron completamente a las fuerzas iraquíes y derrocaron al régimen de Sadam Hussein en lo que ha sido la primera gran campaña militar del siglo XXI.

Ikonos Press quiere que este libro sea una primera aproximación a los acontecimientos vividos en Irak y así, de una manera gráfica y amena, da un repaso a esta campaña militar que va a marcar, a buen seguro, un antes y un después en la «revolución de los asuntos militares».

Para apoyar el texto, el libro se ilustra con unas excelentes fotografías a color y con las magníficas ilustraciones de Enrique Quirós, que transmiten con los perfiles de los principales medios utilizados en esta Tercera Guerra del Golfo un realismo y fidelidad sin igual.

S. N.



SOLER PASCUAL, Emilio: Viajes de Jorge Juan y Santacilia. Ciencia y política en la España del siglo XVIII.—(ISBN: 84-666-0662-9). Biblioteca Grandes Viajeros de Ediciones B., S. A. Barcelona, junio 2002; 382 páginas; 18 euros.

A lo largo de la milenaria historia de la Marina española, hay tres grandes hombres que destacan con luz propia: Álvaro de Bazán, el de las grandes victorias en la mar; el marqués de la Ensenada, el primer estadista de la España moderna, y Jorge Juan, que además de demostrar su valentía en la mar

destacó en varias facetas: oficial de la Armada, geodesta, geógrafo, astrónomo, ingeniero hidráulico, naval, de minas, agrícola, científico puro, diplomático, director de dos centros docentes de primera magnitud en su época —la Real Compañía de Guardias Marinas y el Seminario de Nobles— y, sobre todo, viajero impenitente.

El libro que ahora presentamos —escrito por Emilio Soler, profesor de Historia Moderna de la Universidad de Barcelona y que ha publicado varias obras en torno a los reinados de Carlos IV y Fernando VII— pretende divulgar la figura del sabio de Novelda a través de sus viaje por América (donde estuvo casi once años, junto con Ulloa, formando parte de una expedición francesa para medir el grado de meridiano en el ecuador y comprobar la forma de la tierra); Inglaterra, país donde le envió Ensenada para cumplir una misión de espionaje industrial en Londres, y conocer los secretos de los navíos que allí se construían; Marruecos, país al que viaja como embajador extraordinario de Carlos III con el objetivo de conseguir un tratado de paz que acabe con los enfrentamientos entre ambos países.

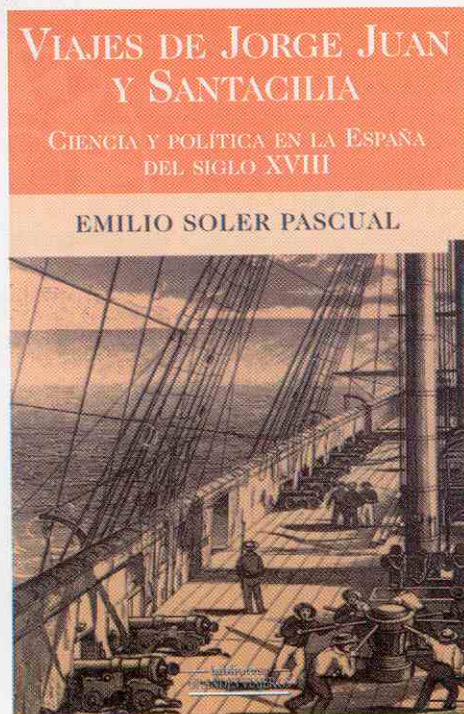
Se trata de un buen libro, escrito con rigor y maestría, que pretende ser un homenaje a uno de los personajes más relevantes en la Ilustración española y que, sin duda, recibió más honores científicos en el exterior que en su propio país.

J. J.



DELGADO BAÑÓN, Luis: *El jabeque Murciano*.—(ISBN:84-95669-22-6). Editorial Áglaya; Cartagena, junio 2003; 315 páginas.

Cuarto volumen de la exitosa serie de novela de historia naval *Una saga marinera española*, en la que su autor, Luis Delgado —profundo conocedor



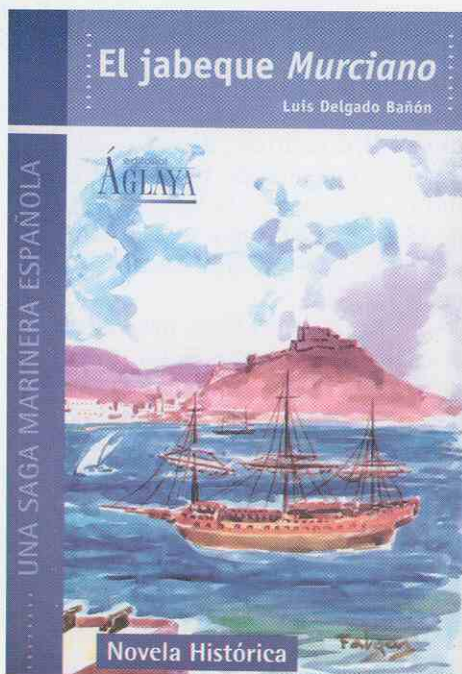
de nuestro pasado naval y con unas condiciones extraordinarias para la narrativa, como ha demostrado en sus diez novelas ya publicadas—, nos hace vivir los episodios más importantes de nuestra Armada, desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta la Guerra Civil de 1936, a través de sus protagonistas, pertenecientes a diferentes generaciones de la familia Leñanza.

Este volumen, al igual que sus precedentes, además de su apasionante trama novelesca, se caracteriza por su rigor histórico y por utilizar con la habitual maestría del autor las palabras y expresiones de nuestro rico léxico mariner, propias de cada época y de cada tipo de buque.

En el volumen que presentamos, el alférez de navío Leñanza, una vez recuperado de las heridas sufridas en la batería flotante *San Cristóbal*, en el frustrado asalto de Gibraltar de septiembre de 1783, embarca en Cartagena, el 10 de mayo de 1784, en el jabeque *Murciano*, uno de los más grandes de su clase, que por su armamento y porte aventajaba a muchas fragatas de su tiempo. A su bordo, el lector vivirá la segunda campaña de bombardeos de la ciudad de Argel en el verano de 1784, llevada a cabo por una potente escuadra al mando de Barceló y que tuvo ciertos «aires de cruzada», pues a la expedición se unieron escuadras de Nápoles, de Portugal y de la Orden de Malta.

Esta obra, además de narrarnos las acciones navales que doblegaron al principal foco de los piratas berberiscos del Mediterráneo poniendo fin a su curso de siglos contra España, la debemos considerar como una exaltación del autor a la figura del jabeque, embarcación típica del Mediterráneo, descendiente de la galera y cuyo principal medio de propulsión era la vela. Buque modesto, maniobrero y ligero y que en la Armada, que contó con 40 de sus unidades, cumplió un excelente papel. Fueron capaces de apresar o hundir un mínimo de una embarcación enemiga como media cada uno. Ningún jabeque se perdió por acción del enemigo. Éxito en pocas ocasiones logrado por otro tipo de buques, ni en nuestra Marina ni en ninguna otra.

F. A.



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

OCTUBRE 2003





Nuestra portada: La fragata *Álvaro de Bazán* lanzando su primer misil Standard SM-2 durante las pruebas del sistema de armas, realizadas en aguas de Estados Unidos los días 18 y 19 de julio de 2003.

(Foto: ORP. Armada).

CARTA DEL DIRECTOR	387
CARTAS AL DIRECTOR	389
LAS MARINAS DE GUERRA DESPUÉS DEL 11-S	
LA MARINA DE LOS ESTADOS UNIDOS DESPUÉS DEL 11 DE SEPTIEMBRE	391
Contralmirante José María Treviño Ruiz	

TEMAS GENERALES

PERMANENCIA E INVARIABILIDAD DE LA ACCIÓN MILITAR	405
General de división (R) Felipe Quero Rodiles	
UN PROTOCOLO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL PRECIO DEL GASTO DE DEFENSA	415
Comandante interventor Justo Alberto Huertas Barajas	

TEMAS PROFESIONALES

EL BUQUE DE PROYECCIÓN ESTRATÉGICA: UN NUEVO RETO PARA LA ARMADA	427
Capitán de navío ingeniero Ángel Martínez Martínez	
EL S-80. UN SUBMARINO PARA EL SIGLO XXI	439
Capitán de navío Manuel Gárate Pasquín	

HISTORIAS DE LA MAR

ACTIVO, HUIDIZO, VALIENTE Y ANECDÓTICO <i>JOSÉ LUIS DÍEZ</i>	451
José María Barceló Fortuny	
<i>NAVEGACIÓN CON HANNON DESDE CARTAGO</i>	463
Viccomandante José Luis Torres Fernández	
CONDICIONES DE VIDA EN LA CARRACA DEL SIGLO XVIII. LAS GENTES DE MAESTRANZA	467
José Quintero González	

VIVIDO Y CONTADO

EL ATAQUE AL <i>TAGOMAGO</i> EN EL BANCO SAHARIANO, EN 1985	475
Teniente de navío Luis Traba Serantes	

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENTOS AÑOS...
EFEMÉRIDES
ANECDOTARIO MARINERO
MISCELÁNEA
VIEJA FOTO
CINE CON LA MAR DE FONDO
LA MAR EN LA FILATELIA
LEXICOGRAFÍA
MARINOGRAMA
<i>IN MEMORIAM</i>

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: 076-03-008-7

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 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@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

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

Las efemérides más relevantes de nuestro frondoso pasado naval, tanto las gloriosas como las adversas, han acaecido en octubre, octavo mes del calendario romano y décimo del actual.

Desde su origen, el calendario ha sido vehículo de todo tipo de supersticiones y, desde que se introdujo la astrología en los almanaques, se generalizó la creencia de que los astros marcaban la vida de los pueblos y de las personas. De ser así, y si nos metemos en divagaciones zodiacales,

los signos Acuario y Piscis serían los que más deberían haber influido en los asuntos marítimos. Pero en lo que afecta a España, ha sido Libra (24 de septiembre-23 de octubre) el que ha marcado la impronta naval.

Un 12 de octubre descubrimos América; un 7 fue la victoria de Lepanto, y un día 21 de dicho mes, a la vista del cabo de Trafalgar, se inició el declive de nuestro poderío naval.

De esos tres hechos transcendentales, pasemos a otros de menor calado. Un 11 de octubre, don Juan de Austria y don Álvaro de Bazán conquistan Túnez, y a finales de dicho mes la armada mandada por Carlos V recibió en Argel el más severo revés de su victoriosa trayectoria militar.

Siguen una de cal y otra de arena. Un día 14, el almirante de Aragón Pedro de Queralt obtiene un resonante triunfo en aguas de Mesina contra una escuadra angevina muy superior; y un día 20, la de don Luis de Córdova, en cabo Espartel, quiebra las aspiraciones de reconquistar Gibraltar por las armas.

Un día 8, Urdaneta entra en Acapulco después de cruzar por primera vez el Pacífico por la «vuelta de poniente». Para finalizar, bueno será referirnos —ahora que la igualdad de sexos está consagrada y que un gran número de féminas sirven en la Armada con gran eficacia— a Isabel Barreto, que el 18 de octubre de 1595 se convirtió, a la muerte de su marido Mendaña en el Pacífico, en la primera mujer al mando de una escuadra descubridora.



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 dpi.** 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, y número de teléfono de contacto del autor, deberá figurar su firma.

CARTAS AL DIRECTOR

Ingenieros navales: promoción de 1931

En la REVISTA GENERAL DE MARINA de julio de 2003 aparece en la página 75 la fotografía de los ingenieros navales que obtuvieron el título en el año 1931, acompañados de sus profesores. En la página 77 expresa los nombres de los integrantes de esa promoción, pero falta uno, que es el cuarto de la fila superior (empezando por la izquierda de la fotografía) y cuyo nombre es Nicolás Pérez Barbeito. Era el hermano mayor de mi madre.—José L. Fernández-Portal y Pérez. Madrid.



Fundación «Hispania», que no Asociación

En el tomo 245, julio de 2003, de esta REVISTA, aparece en la Gaceta (pág. 172) una colaboración sobre la restauración del Giraldu, con una serie de inexactitudes que deben matizarse:

La Fundación «Hispania de Barcos de Época» no es una asociación, como se señala allí. Como tal fundación se constituyó el 4 de junio de 1997, y S. A. R. Don Juan de Borbón (q.D.g.) nunca fue su presidente de honor. Había fallecido cuatro años antes.

Las fundaciones son «...organizaciones constituidas sin fin de lucro que, por voluntad de sus creadores, tienen afectado de modo duradero su patrimonio a la realización de fines de interés general» (Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones; art. 2.1). La nuestra se ha marcado como fin la búsqueda y restauración de barcos de época y clásicos, patrimonio cultu-

ral y marítimo por su singularidad, así como la divulgación del conocimiento de este patrimonio.

Esta magnífica yola que ahora restauramos con el concurso formidable de los carpinteros de ribera de la Armada nació con el nombre de Giralda el 12 de septiembre de 1963, como consta en el «Rol de despacho y dotación», donde queda inscrito en la lista de «Recreo» en el folio 2.405, figurando como propietario «S.A.R. el Conde de Barcelona» (literal). Precisamente éste es el nombre del trofeo que todos los agostos se celebra en Palma de Mallorca y que este año cerró su XIX edición: «trofeo Almirante Conde de Barcelona» y no «Almirante Juan de Borbón», nombre que sí recibe la fragata F-102).

Por cierto, lo navegó mucho más que «unos años», el último despacho figura en mayo de 1977; y sobre todo por aguas españolas, que no portuguesas. Así consta en el citado «Rol», donde pueden comprobarse todos estos datos.—Capitán de fragata Benavente Meléndez de Arvas patrono-fundador de la Fundación «Hispania». Palma de Mallorca.

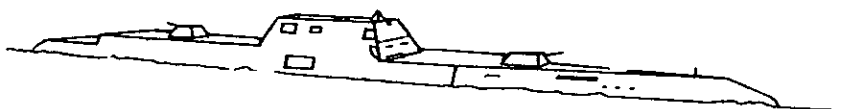
Libros y Revistas

Hace tiempo que quería poner unas líneas para sugerir una pequeña mejora en la sección de Libros y Revistas.

Soy un buen aficionado a los libros y muchos de los que referenciais han llamado mi atención. Cuando se trata de grandes editoriales he podido localizarlos y adquirirlos, pero a veces se trata de pequeñas editoriales privadas casi imposibles de localizar, al menos yo en algunos casos he fracasado. Otras veces son libros editados fuera de España (en la REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado junio, aparece uno publicado en Cuba, otro en Colombia y otro en Alemania, y hace poco intenté localizar uno publicado en Argentina y no lo conseguí).

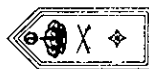
¿Sería posible introducir el dato de dónde se puede adquirir el libro? Y si pudiera hacerse a través de esa misma REVISTA o de la Editorial Naval, miel sobre hojuelas.—Comandante de intendencia de la Armada (R) Ignacio Fernández de Bobadilla. Vilassar de Dalt. Barcelona.

Las Marinas de Guerra después del 11-S



LA MARINA DE LOS ESTADOS UNIDOS DESPUÉS DEL 11 DE SEPTIEMBRE

José María TREVIÑO RUIZ



Las misiones y capacidades navales, inevitablemente, evolucionan en respuesta a las guerras en las que combatimos.

Almirante Vernon E. Clark. (C. N. O. US Navy).

Introducción

El impacto que produjeron los atentados del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos lo han comparado algunos observadores con el *shock* sufrido por la nación americana hace 60 años, tras el ataque japonés a la base naval de Pearl Harbor. En aquella ocasión se perdieron 2.403 vidas, en su mayoría marinos; el ataque al Pentágono y a las torres gemelas de Nueva York produjo alrededor de 3.000 bajas, mayoritariamente civiles y, aunque el impacto emocional y la sacudida sufrida por los ciudadanos, no fueron meno-



Portaaviones *John F. Kennedy* (CV-67). (Foto: US Navy. Internet).



Portaaviones *John F. Kennedy* (CV-67) y helicóptero LAMPS. (Foto: US Navy. Internet).

res que los del 7 de diciembre de 1941, no pudo haber esta vez una declaración de guerra formal inmediata, pues no se sabía quién era el autor o autores del atentado.

En el año 41, el ataque sin previo aviso sirvió para despertar el espíritu de lucha americano. El lema *Remember Pearl Harbor*, heredero, por cierto, del injustificado *Remember the Maine* de la guerra de Cuba, estuvo presente en todos los combates de los buques y aviones estadounidenses contra la flota japonesa. El oso pardo americano fue despertado violentamente de su letargo invernal para combatir contra el tigre (tora) asiático en una lucha de titanes, en la que las FAS y la poderosa industria

norteamericana derrotaron al orgulloso y guerrero, pero con muchos menos recursos materiales, pueblo nipón.

El secreto del éxito, además de la voluntad de vencer, fue una organización perfecta, que permitió construir miles de buques de guerra y un millón de aviones en cuatro años, poniendo en la mar centenares de miles de combatientes bien adiestrados y con una alta moral de victoria. Ninguna potencia, por muy imperial y aguerrida que fuese, podía oponerse abiertamente en la primera mitad del siglo xx a un enemigo de la talla militar y económica de los Estados Unidos.

La amenaza que se cierne en el siglo xxi sobre la Marina norteamericana no tiene nada que ver con la de 60 años atrás. El enemigo es invisible y global. Unas veces ataca en Adén (Yemen), el 12 de octubre de 2000, dañando gravemente al destructor USS *Cole* (DDG-67), causándole 17 muertos y 40 heridos; otras, en el propio Pentágono, el 11 de septiembre de 2001, con 42 muertos; en una discoteca de Bali; una residencia en Riad, etc. En esencia el enemigo ataca donde menos se le espera, y desaparece sin presentar batalla, como el enjambre de avispas que ataca al oso allí donde más le duele, escapando inmune a sus zarpazos.



Portaaviones *Truman* (CVN-75). (Foto: US Navy. Internet).

De nada sirve en este caso la disuasión nuclear, la posesión de carísimos radares tridimensionales, ni de sofisticados sonares de LF para combatir a un enemigo etéreo cada vez más extendido y mimetizado. La marina más poderosa del mundo, para ser eficaz, debe adaptarse esta vez a una amenaza asimétrica para la que no estaba preparada, debiendo cambiar su organización, formas y métodos de trabajo para potenciar su capacidad de proyección, volcando su esfuerzo en la aviación embarcada y en las plataformas lanzadoras de misiles de ataque a tierra (TLAM), sin olvidar, paradójicamente, volcar un gran esfuerzo en incrementar su autoprotección pasiva.

Una nueva política de defensa

El secretario de Estado y antiguo presidente de la Junta de jefes de Estado Mayor durante la guerra del Golfo, general (R) Colin Powell, aseguraba desde Washington que el mundo era diferente después de los atentados terroristas del 11 de septiembre, reconociendo que una posible conexión entre los terroristas y las armas de destrucción masiva elevaba el terrorismo a un nuevo nivel de amenaza. La decidida voluntad del presidente Bush a enfrentarse a esta amenaza y derrotarla quedaría plasmada en la política futura del secretario de Defensa Donald Rumsfeld, auténtico amo y señor del más potente dispositivo militar mundial, empeñado en una guerra difícil, larga y cruenta contra el terrorismo.

Esta política, que a semejanza con otras anteriores norteamericanas, —como la de *containment* de Harry Truman, la de represalia masiva de Foster Dulles, respuesta flexible de Maxwell Taylor, guerra de las galaxias de Ronald Reagan, etc.—, define claramente los riesgos, en este caso asimétricos, a los que hay que batir: terrorismo, fanáticos suicidas, misiles NBQ, ciberguerra, ataques a las redes de interconexión global, desestabilización informativa, etc., quedando plasmada parcialmente en el *Quadriennial Defense Review* (QDR), promulgado el 30 de septiembre de 2001, documento que contiene las indicaciones necesarias para orientar la futura política de defensa de los Estados Unidos y, por ende, la de su Marina.

La posibilidad de participar en dos conflictos de forma simultánea ha gobernado la política de defensa norteamericana durante muchos años y, de hecho, el QDR no abandona ninguna región del mundo dentro de este supuesto. Sin embargo, con los pies en la tierra, esta posibilidad ha quedado claramente descartada durante la reciente guerra de Irak, en la que un enfrentamiento con Corea del Norte, simultáneo con la operación IRAQUI FREEDOM, parecía a todas luces inviable.

La Marina de los Estados Unidos mantiene mayor énfasis en su doctrina de *forward presence* en el océano Pacífico occidental y en el Índico. Por tanto,

sus flotas deben tener un carácter operativo eminentemente regional y de proyección, y ello se explica por el establecimiento de bases permanentes en estos océanos que puedan apoyar en todo momento, desde el punto de vista logístico, a los buques allí destacados. De ahí el desmantelamiento progresivo de la gran base naval de San Diego en beneficio del reforzamiento de Pearl Harbor, Guam, Yokosuka, Singapur, Lumut, Diego García, Bahrein, etcétera.

Naturalmente, esta presencia avanzada y voluntad de proyección implican mayores costos operativos, suponiendo a la postre una mayor necesidad de recursos, lo que se traduce en un mayor presupuesto de defensa. El Congreso, gracias a la presión ejercida por el presidente Bush, autorizó una subida del 9 por 100 en el 2002, subida que se mantendrá constante hasta el 2007, en que será incrementada al 11 por 100.

Estas importantes subidas presupuestarias no impedirán que el número de buques descienda de los 315 actuales a 286 unidades de combate en esa fecha, al darse de baja todos los destructores de la clase *Spruance* y un determinado número de submarinos nucleares de ataque clase *Los Angeles*. Para capitalizar, desde el punto de vista del tonelaje, a la Marina norteamericana, haría falta una inversión anual de no menos de 34.000 millones de euros, en lugar de los 24.000 actualmente concedidos.

Hasta el 11 de septiembre los Estados Unidos y su Marina de guerra parecían invulnerables a un ataque exterior; un pequeño grupo de 19 personas con tres aviones comerciales, hizo tambalearse el sistema de defensa norteamericano. Nadie discute hoy en día que esa defensa debe ser conjunta y la toma de decisiones instantánea; de ahí el fortalecimiento del *network centric warfare*, de forma que la persona que tenga que tomar esas decisiones esté en posesión de toda la información posible y que ésta se encuentre centralizada. De ahí los esfuerzos de la Marina norteamericana en agrupar en una ForceNet a todas las actuales iniciativas informáticas navales, tales como la Cooperative Engagement Capability (CEC), la Information Technology 21 y la Navy and Marine Corps Intranet (NMCIN).

Un nuevo programa naval

Los atentados del 11 de septiembre han llevado a que el Congreso de los Estados Unidos mire con lupa los programas de construcción de unidades de la Marina para ver si se adaptan a los requerimientos del QDR en vigor. Programas como el del destructor *DD-21*, buque de asalto anfibio *San Antonio* (LPD-17), reconversión de los submarinos *Trident*, el futuro portaaviones nuclear CVN(X) y el del caza de ataque conjunto *Joint Strike Fighter* (JSF), fueron nuevamente examinados para comprobar si se adaptaban al entorno estratégico actual.

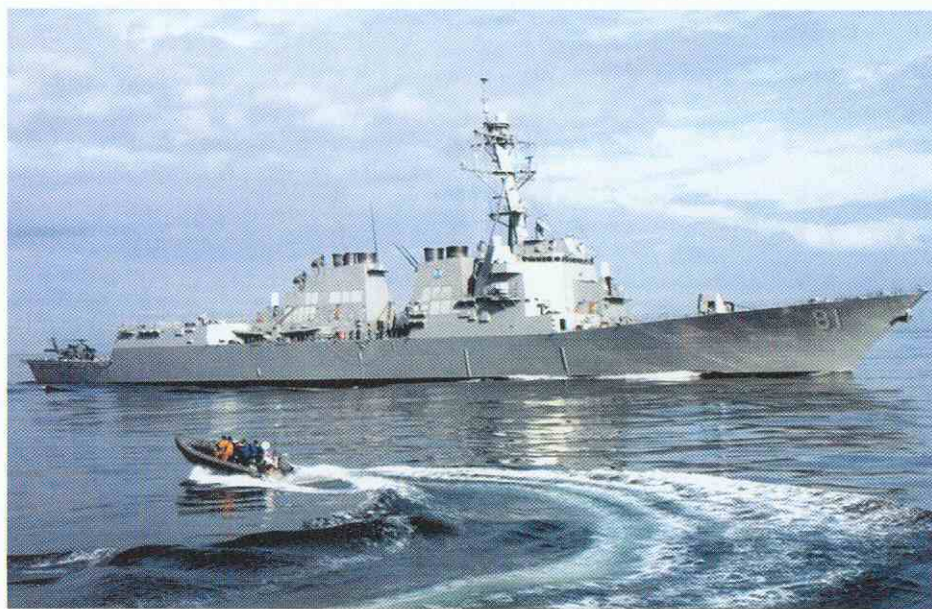
La Secretaría de Marina preveía tres alternativas de programa para el año 2025:

- Una flota de 260 buques, de seguir con el ritmo de construcción actual.
- Una fuerza constante de 315 buques, con un ligero incremento en la tasa de construcción actual.
- Una flota algo mayor de 340 buques, que necesitaría un claro aumento en la tasa de construcción actual.

La última es la preferida por el jefe de Operaciones Navales (CNO), almirante Vern Clark, aunque es algo menor que los deseos de la Marina de poseer 375 buques, de acuerdo con el QDR. Ello requeriría aumentar el ritmo actual de construcción de 8/9 buques por año a 11/12.

Escoltas

La primera víctima naval después del 11 de septiembre fue el destructor de ataque a tierra o *DD-21*, que en número de 32 se iban a construir con un precio unitario de 750 millones de euros. Diseñado en la década anterior como suce-



DDG-51 USS *Winston Churchill*. (Foto: colección A. Ortigueira Gil).



Portaaviones *Constellation* (CV-63). (Foto: US Navy. Internet).

El *arsenal ship* del desaparecido almirante Boorda, fue definitivamente descartado el 1 de noviembre de 2001 en beneficio del *Zumwalt* DD (X).

Este nuevo buque será el prototipo de una serie de grandes destructores de tecnología punta, manteniendo el concepto de ataque a tierra, destructores que tendrán un desplazamiento de entre 12.000 y 15.000 t para reemplazar a los ya citados *Spruance*, que en número de 19 comenzarán a ser dados de baja a razón de seis por año, finalizando su vida en 2006.

La construcción del primer DD (X) está prevista para 2006, debiendo entrar la primera unidad en servicio en el año 2012, con un costo unitario de 1.500 millones de euros las dos primeras unidades, para descender posteriormente a la mitad de esa desorbitada cifra. Un proyecto similar es el del CG (X), que deberá reemplazar dentro de 10 años a los 20 cruceros Aegis de la clase *Ticonderoga*.

La guerra en aguas del litoral implica elevados riesgos: submarinos convencionales, baterías de misiles costeros, lanchas rápidas armadas con misiles, minas de fondo, embarcaciones terroristas cargadas de explosivos, etc.

La principal premisa para construir una nueva unidad es conocer la amenaza a la que debe combatir; de ahí el nuevo concepto de Littoral Combat Ship (LCS), si bien la capacidad de combatir todas esas amenazas de forma simul-

tánea puede no ser necesaria en todas las ocasiones, por lo que se construirían unos módulos que permitirían dotar de una capacidad determinada a una unidad concreta en un momento dado. El LCS es previsible que tenga mucho en común con el nuevo patrullero noruego *Skjold*, buque de alta tecnología: casco SES (*surface effect ship*) y silueta *stealth*, que con un desplazamiento de 260 t ha estado durante seis meses en estudio por la Marina de los Estados Unidos.

La ventaja de un buque oceánico sobre otro costero es la posibilidad de atacar un objetivo dado en un litoral enemigo situado a gran distancia, mientras que un buque costero carece del radio de acción necesario para realizar tal acción; de ahí la necesidad de contar con los tres programas diferenciados, DD (X), CG (X) y LCS.

Portaaviones

El 11 de septiembre de 2001, tres grupos de combate de portaaviones se encontraban patrullando el Mediterráneo, Índico —*Carl Vinson* (CVN-70)— y Arábigo —*Enterprise* (CVN-74)—, al igual que tres grupos anfibios con sus correspondientes fuerzas de Infantería de Marina. El *George Washington* (CVN-73) se encontraba igualmente en la mar realizando una calificación de pilotos en aguas de Norfolk, y el *John F. Kennedy* (CV-67) salió a la mar desde Mayport para adiestramiento. Estos dos portaaviones recibieron órdenes de estacionarse en la costa este de los Estados Unidos para su defensa aérea con posterioridad a los atentados.

Durante la operación ENDURING FREEDOM, participaron, además de los dos portaaviones que ya se encontraban en la zona, *Vinson* y *Enterprise*, otros tres portaaviones más: *Stennis* (CVN-74), *Roosevelt* (CVN-71) y *Kitty Hawk* (CV-63).

Durante la operación IRAQUI FREEDOM, la Marina estadounidense llegó a utilizar hasta cinco portaaviones diferentes al mismo tiempo, paliando así la falta de bases aéreas en el golfo Pérsico o la negativa de los países ribereños a utilizarlas en ataques contra Irak. Gracias a los 500 aviones de sus cinco alas embarcadas se pudieron realizar todas las misiones de bombardeo y ataque previstas, relegando el papel de la USAF a los bombardeos de largo radio de acción de los *B-52* y *B-2*.

Estos hechos han hecho resaltar la necesidad de seguir contando con 12 grupos de portaaviones y 12 grupos anfibios. De los 12 portaaviones existentes, tres son de propulsión convencional, estando prevista su baja en este mismo año para el *Constellation* (CV-63), después de 42 años de servicio; cinco años más tarde causará baja el *Kitty Hawk* (CV-64) y, por último, el *John F. Kennedy* (CV-67), después de la modernización sufrida, pasará a la reserva en 2017.

Para sustituir a los tres portaaviones más antiguos, está prevista la entrada en servicio del *Ronald Reagan* (CVN-77) este mismo año. En gradas se encuentra ya el *George H. W. Bush* (CVN-77), que será el décimo y último de la clase *Nimitz* (CVN-68), estando prevista su entrada en servicio en el año 2008. Por último, ya hay fondos asignados para la construcción del revolucionario CVN (X) 1 (CVN-78), que deberá entrar en servicio en 2014, cuando en esa fecha cause baja el veterano *Enterprise* (CVN-65), al cumplir ¡53 años en servicio activo!, debiendo procederse en consecuencia a conseguir fondos para la construcción de un cuarto portaaviones, el CVN (X) 2, que relevará al *John F. Kennedy* en 2017.

Submarinos

Para mantener una fuerza mínima de 55 submarinos nucleares de ataque, considerada indispensable para atender los cometidos estratégicos futuros, la Marina norteamericana se ha visto obligada a transformar cuatro de los SSBN clase *Ohio* en SSGN. A finales de la década de los 80, la fuerza submarina estaba compuesta por un centenar de SSN. La QDR de 1997 dejaba esa cifra en la mitad, 50 SSN, dada la situación estratégica de aquel año con una flota rusa prácticamente inoperante. Los estudios elaborados por la Junta de jefes de Estado Mayor prevén que es necesario disponer de al menos 55 submarinos nucleares de ataque hasta 2015 y no menos de 62 en 2025, cifras que se verían reflejadas en el QDR de 2001, por lo que el Pentágono autorizó la realización de los estudios necesarios para alcanzar ese número de unidades, bien aumentando el número de submarinos clase *Virginia* (SSN-774) a construir, bien transformando los SSBN en SSGN, dado que el número de cabezas nucleares permitidas a partir de 2007 quedaba reducido a 3.500, la mitad de ellas a bordo de los SSBN clase *Ohio*. Dado que éstos pueden transportar 24 misiles Trident II D5, y cada uno con cinco cabezas, estaba claro que de los 18 SSBN actuales se podía bajar a 14 sin menoscabo de la capacidad de disuasión nuclear.

Actualmente la Marina norteamericana dispone de 51 SSN clase *Los Angeles*, a los que hay que sumar los dos clase *Seawolf* (SSN-21) y el año próximo el tercero y último de esta corta serie, el *Jimmy Carter* (SSN-23), abortada a tan sólo tres unidades por el excesivo costo de cada una de ellas, 2.000 millones de euros.

La siguiente clase, *Virginia* (SSN-774), tenía como premisa un menor costo por sus menores prestaciones, estando prevista la construcción de las cuatro primeras unidades: *Virginia* (SSN-774), *Texas* (SSN-775), *Hawaii* (SSN-776) y *North Carolina* (SSN-777), con un costo unitario inicial de 1.700 millones de euros.

En cuanto a la reconversión de los submarinos balísticos o SSBN en



SSBN *Tucson*.

submarinos lanzadores de misiles de crucero o SSGN, las cuatro unidades elegidas son las más antiguas de la clase: *Ohio* (SSBN-726), *Michigan* (SSBN-727), *Florida* (SSBN-728) y *Georgia* (SSBN-729), submarinos que entraron en servicio entre 1981 y 1984, restándoles aún al menos una decena de años de operatividad. Dos de sus 24 silos serán modificados para facilitar la salida y entrada de hasta 66 buceadores SEAL (*Sea Air Land*), y el resto lo serán para albergar cada uno, siete misiles de crucero Tomahawk convirtiéndose en auténticas baterías flotantes o *arsenal*

ships, al disponer de 154 misiles de ataque a tierra, similares a los usados en los conflictos de Yugoslavia, Afganistán y recientemente Irak.

Buques de asalto anfibio

El único programa de buques anfibios en marcha corresponde a la clase *San Antonio* (LPD-17), de 25.000 t de desplazamiento, estando prevista inicialmente la construcción de cuatro unidades, ampliable posteriormente a 12, para reemplazar a los venerables LSD-36 (tres), LST-1184 (uno) y LPD-4 (once).



San Antonio (LPD-17), botado el pasado mes de julio en Nueva Orlenas. (Foto: US Navy).

Los retrasos en el prototipo ya alcanzan los dos años, habiéndose disparado los costos al 150 por 100, creciendo una polémica sobre la idoneidad de este diseño, que los más aventurados proponen abandonar, convirtiendo los dos primeros buques de la serie en buques de mando en relevo de los también venerables *Blue Ridge* (LCC-19) y *Mount Whitney* (LCC-20), buques insignia de las 7.^a y 2.^a Flotas, basados en Yokosuka y Norfolk, respectivamente.

Por ello, se halla muy avanzado el estudio para la construcción de un nuevo proyecto de buque anfibio, el LHA (R), para reemplazar a los cinco LHA de 40.000 t clase *Tarawa*, que datan de finales de los años 70. Los nuevos LHA (R) podrán operar en su cubierta de vuelo, además de con pesados helicópteros de transporte, con el nuevo avión *Joint Strike Fighter* en su versión V/STOL.

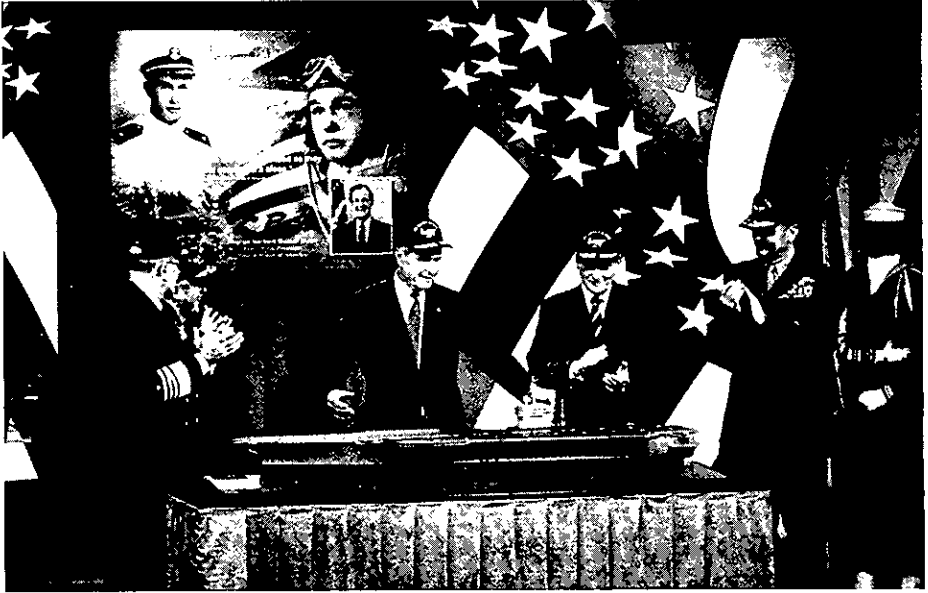
Aviación naval

Este campo está plenamente definido con los dos programas de construcción de aviones de caza y ataque en marcha: el del F/A-18E/F *Super Hornet* y el del X-35 *Joint Strike Fighter*. El F/A-18E reemplazará, a un ritmo de 50 aviones por año, a los más antiguos F/A-18, mientras que el F/A-18F biplaza sustituirá a los veteranos F-14 *Tomcat*. En cuanto al *Joint Strike Fighter* en su versión para portaaviones, comenzará a entrar en servicio a partir del año 2006, a un ritmo inicial de ocho unidades, que se irán incrementando sucesivamente en el futuro hasta sobrepasar la producción del F/A-18E.

Una nueva organización de mando

Cuando el almirante Vern Clark fue nombrado CNO en julio de 2000, comenzó a diseñar una nueva cadena de mando operativo. El 1 de octubre de 2001, veinte días después de los atentados, la nueva estructura de mando más flexible y racional, entraba en servicio. En esencia, se creaba un solo comandante de toda las fuerzas a flote, el US Fleet Forces Command, cuyo almirante de cuatro estrellas (CFFC) asumía también las responsabilidades de comandante de la Flota del Atlántico (CINCLANTFLT) y la de mando componente naval del Joint Forces Command, con sede en Norfolk.

De este almirante dependerían las flotas del Atlántico y del Pacífico, esta última mandada por un vicealmirante, y tres mandos tipo: los comandantes de las fuerzas de superficie, submarina y aérea, principales asesores del CFFC en sus respectivas áreas. Estos tres comandantes tienen su réplica en la Flota de la costa opuesta, pero con el grado de contralmirantes. Del CFFC dependen también los comandantes de las 2.^a y 3.^a Flotas, además del Naval Warfare Development Command, organismo que se encarga del desarrollo de nuevas



Acto en el que se anunció que el portaaviones nuclear CVN-77 llevará el hombre de *George H. W. Bush*. (Foto: US Navy).

tácticas, doctrina, experimentación, innovación, etc., en el campo de la guerra naval.

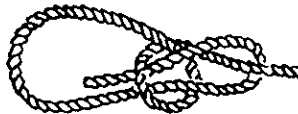
El Cuerpo de Infantería de Marina tampoco es ajeno a la reorganización de sus efectivos, y para 2025 su estructura básica será el Marine Air-Ground Task Force (MAGTF). La Fuerza puede variar de tamaño, desde el Marine Expeditionary Unit (*especial operations capable*), de 1.500 a 3.000 efectivos, al Marine Expeditionary Force, agrupando de 20.000 a 90.000 infantes. Independientemente de su tamaño, el MAGTF comparte cuatro elementos: mando, combate terrestre, aviación de combate y servicio de apoyo. Así, el MAGTF ayudará al futuro Cuerpo a alcanzar las capacidades necesarias para conseguir sus objetivos, al mismo tiempo que se modernizan o adquieren nuevos sistemas y armas. Así, los LCAC serán modernizados para alcanzar una autonomía de hasta 300 millas, mientras que se estudia la construcción de unos nuevos que dupliquen su capacidad de carga de 75 a 150 t para 2007. La adquisición de 1.015 vehículos de desembarco tipo AAV (*advanced amphibious assault vehicle*) antes de 2017, capaces de dar 20 nudos transportando 17 *marines*, es otra de las prioridades del Cuerpo. La sustitución de los *Harrier* y *F-18* por el *X-35B Joint Strike Fighter*, junto con la producción en serie del *MV-22 Osprey*, satisfarán las necesidades de la Infantería de Marina en lo que a aviones se refiere hasta 2040.

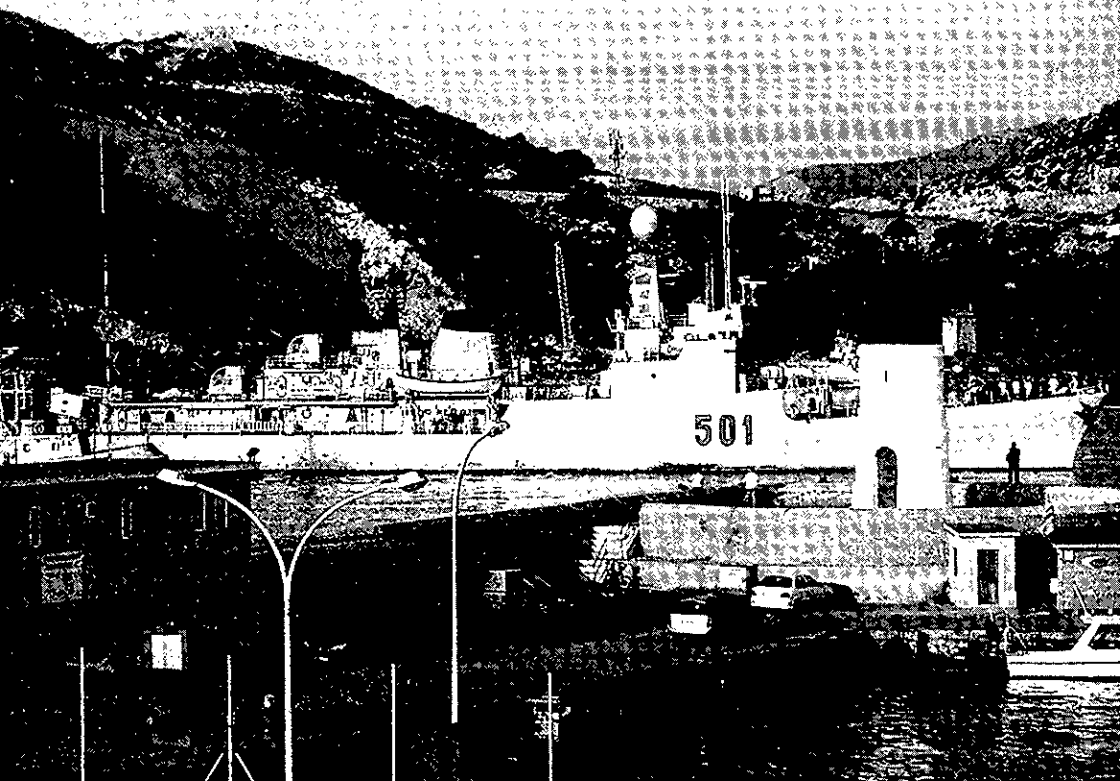
Conclusiones

Los tan repetidos sucesos del 11 de septiembre modificaron sustancialmente no sólo la política de defensa de los Estados Unidos, sino también la estrategia y táctica de sus Fuerzas Armadas. La Marina, al igual que los otros ejércitos, ha debido modificar su forma de actuar para enfrentarse a un enemigo invisible, dispuesto a atacar en el momento más inesperado. La necesidad de ir a buscar a la amenaza allí donde se encuentre ha acentuado su carácter expedicionario al mismo tiempo que revaloriza el papel de sus unidades de proyección. Sus armas principales, la aviación embarcada y los misiles de crucero, impulsan la construcción de más portaviones y plataformas de lanzamiento de misiles. El Cuerpo de Infantería de Marina, punta de lanza de todas las contiendas, revaloriza el papel de los 12 grupos anfibios que le dan la capacidad de estar en el sitio adecuado en el momento preciso, gracias a su carácter expedicionario.

La Marina de los Estados Unidos, a pesar de los riesgos actuales, no ha renunciado a mostrar la bandera por doquier, por lo que su presencia en todos los océanos irá acompañada de medidas especiales de autoprotección para evitar episodios como el del USS *Cole*. La disuasión será ejercida por sus submarinos balísticos nucleares clase *Ohio*, que en número de 14 aseguran el lanzamiento de 1.500 ojivas. El control del mar será ejercido por sus 12 grupos de portaaviones, apoyados por medio centenar de submarinos nucleares de ataque.

En esencia, la marina más poderosa del mundo ha sabido adaptarse, tanto en su organización como en su programa naval de construcciones, a la nueva situación estratégica mundial para combatir las nuevas amenazas y riesgos. Sus dotaciones, más los infantes de marina, totalizan más de medio millón de profesionales, bien motivados y adiestrados, capaces de actuar en cualquier escenario en el menor intervalo de tiempo para alcanzar los objetivos asignados.





Entrada en Cartagena de la corbeta marroquí *Errhamani*, el día 22 de septiembre de 2003.
(Foto: J. Alcaraz-Pérez).

PERMANENCIA E INVARIABILIDAD DE LA ACCIÓN MILITAR

Felipe QUERO RODILES
General de división (R)

Introducción



L terrorismo es una forma de agresión muy antigua que continúa practicándose en muchos lugares de la Tierra. La protección frente a él siempre se llevó a cabo por medio de acciones judiciales y policiales, con colaboración internacional y recurso a la extradición, como corresponde a una actividad delictiva. Sin embargo, a partir de la acción terrorista del 11 de septiembre de 2001 contra las torres gemelas de Nueva York y el Pentágono se produjo

un cambio sustancial en la reacción y en la protección contra dicha forma de agresión.

Ante un ataque terrorista de tan enormes proporciones, realizado por fanáticos suicidas, coordinando varias acciones y utilizando unos medios tan sutiles e inverosímiles, Estados Unidos reaccionó inmediatamente de forma contundente y logró la comprensión, apoyo y respaldo de buena parte de las naciones occidentales.

Uno de los esfuerzos de esa reacción se concretó con especial énfasis en la necesidad de empeñar fuerzas militares en la lucha contra el terrorismo, entendiendo que con ello se alcanzarían mayores niveles de eficiencia. Pero esa implicación y la posible repercusión en las misiones generales de las Fuerzas Armadas merecen una reflexión.

De la amenaza al riesgo

La razón de ser de las fuerzas militares y, por tanto, sus misiones generales permanecieron invariables a lo largo de la historia. La desaparición de la Unión Soviética y del Pacto de Varsovia obligó a la Alianza Atlántica a reconsiderar su razón de ser y encontrar nuevos cometidos, toda vez que había desaparecido la amenaza que justificaba su existencia. Así, a partir de 1991 inició un proceso de revisión de sus cometidos y tareas, dirigiendo su acción hacia la cooperación, el diálogo y la confianza mutua con todos los países



Miembros de la FIMIRAK en el puerto de Um Qasar, preparándose para comenzar una patrulla durante la operación SIERRA JULIETT. (Foto: L. Díaz-Bedia).

europeos, y centró su atención, con especial énfasis, en la gestión de crisis. En 1999, con ocasión de su quincuagésimo aniversario, definió una nueva concepción estratégica, mejor adaptada a la realidad europea y a las demandas de sus aliados, aceptando la necesidad de afrontar «nuevos riesgos». Y en la cumbre de Praga, celebrada los días 21 y 22 de noviembre de 2002, se mostró decidida a disuadir, defender, desarticular y proteger frente a los ataques terroristas provenientes del extranjero (1).

Así, pues, al comienzo del siglo XXI, y sin vestigio alguno de amenaza bélica general, la Alianza sintió la necesidad de modificar sus planteamientos. La idea de amenaza —con probabilidad de enfrentamiento armado— fue sustituida por la de riesgo o conflicto menor —con baja probabilidad de guerra—. Su preocupación pareció dirigirse entonces hacia los problemas, conflictos o crisis periféricas, de carácter bélico pero bajo nivel de peligrosidad para la seguridad y, sobre todo, hacia los riesgos indirectos provenientes de nuevas formas de agresión (los antes llamados «nuevos riesgos»), como son el terrorismo, el crimen organizado y otros similares. En realidad fue la aceptación de un cambio sustancial en la prioridad de la acción militar.

Por otra parte, la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa, en su Carta de Seguridad Europea, redactada de 1999 como marco general de referencia para la seguridad en las relaciones entre organizaciones internacionales y los estados, reconoció y proclamó que la seguridad se veía

(1) BANETT, Cristofher: *La cumbre de Praga*. Revista de la OTAN. Primavera 2003.

muy afectada por factores internos de las naciones (tensiones étnicas, nacionalismos agresivos, violaciones de derechos humanos, etc.) y externos (terrorismo internacional, tráfico de drogas, crimen organizado, etc.).

No es exagerado afirmar que las naciones desarrolladas, o del «mundo occidental», afrontan el siglo XXI con la convicción de que los riesgos más frecuentes y directos —aunque no los únicos— que afectan a la seguridad general y a la individual de las naciones son los provenientes del racismo, los nacionalismos excluyentes, la agresión a los derechos humanos, el crimen organizado, el tráfico ilegal de estupefacientes y, sobre todo, del terrorismo. Pero hay que tener especial cuidado en no excluir la amenaza de agresión armada, que sigue siendo el más grave y trascendente riesgo para la seguridad. Por ello, la insistente invocación a la implicación militar en la lucha contra los nuevos riesgos no puede suponer el cambio de las misiones y tareas de las Fuerzas Armadas, desenfocando —y, por tanto, desnaturalizando— su razón de ser, porque ello sería dejar inerte el más importante medio de la seguridad: la defensa nacional.

La reacción militar

Por lo que a la implicación militar se refiere, la reacción al ataque terrorista del 11 de septiembre supuso la adopción de previsiones, iniciativas y actividades que deben ser analizadas con cierta atención.

En primer lugar, es esencial distinguir entre las dos dimensiones en que se manifiesta el terrorismo: la nacional o local y la transnacional o sin fronteras (también llamada internacional, aunque su noción no responde con precisión a una relación entre naciones o entre estados, que es lo característico de lo internacional). Esta distinción resulta esencial para tomar en consideración la posibilidad de una actuación militar, ya que, a todas luces, no es lo mismo una intervención militar en el propio país o en un país extranjero.

Ante la acción terrorista transnacional padecida por Estados Unidos, ejecutada por suicidas islamistas con el mejor estilo de los kamikaces (padecidos dramáticamente por la Marina norteamericana durante la Segunda Guerra Mundial), llevada a cabo con medios tan inverosímiles como son los grandes aviones de pasajeros (convertidos en proyectiles incendiarios de enorme potencia) y produciendo enormes daños en su propio territorio (similares a los provocados por una acción armada convencional), llevó a Washington a reaccionar de forma automática y violenta, considerándola como una agresión bélica dirigida contra el «mundo occidental», concibiendo una respuesta militar ejemplarizante.

Señaló como responsables directos de la agresión al saudí Ben Laden y a la organización clandestina Al-Qaeda, que quedaron señalados como objetivos de la respuesta militar, y consiguió formar y liderar una coalición de países

para luchar contra los responsables. Sin embargo, en el momento de adoptar las acciones militares a realizar se encontró con la imposibilidad de localizar y ubicar con precisión los objetivos sobre el terreno y con la incapacidad para diferenciar los terroristas de su entorno; condiciones ambas imprescindibles para una acción militar eficaz. No era posible entonces alcanzar con medios militares los objetivos de guerra señalados.

Estados Unidos orientó entonces su respuesta militar hacia Afganistán por entender que el gobierno talibán proporcionaba apoyo, cobertura y protección a los terroristas responsables. Así, pues, sus acciones militares se materializaron en favor de uno de los dos bandos, que desde hacía tiempo se venían enfrentando en guerra civil. Fue la única forma que encontró Estados Unidos para concretar su reacción, evitando una agresión injustificable contra la nación soberana de Afganistán. En diciembre de 2001, finalizada la guerra civil con la derrota incompleta del régimen talibán y establecido un gobierno por consenso, no consiguió localizar Al-Qaeda ni detener a Ben Laden y demás cabecillas terroristas y, por tanto, obtener el objetivo de guerra. La acción militar no se mostró eficaz para este tipo de lucha.

Esta realidad llevó a Estados Unidos a dirigir sus esfuerzos contra otras naciones, consideradas protectoras y encubridoras del terrorismo transnacional y sus organizaciones. Señaló un «eje del terrorismo internacional» formado por naciones, como Irak, Irán o Corea del Norte, contra las que, en su momento, podría actuar militarmente para impedirles acciones, entre otras, de apoyo al terrorismo.

Se abrió entonces un interesante debate sobre la necesidad de aceptar la acción militar con carácter preventivo, es decir, la «guerra preventiva». Aunque algún lenguaje técnico-militar moderno establece la diferencia entre «guerra preventiva» (que se ejercita para detener un desarrollo desfavorable del equilibrio de poder) y «guerra anticipada» (que se emprende para adquirir una ventaja estratégica inicial en el marco de un conflicto concreto), la ejecución de acciones militares por sorpresa, adelantadas al enfrentamiento declarado o abierto, sea cual sea su finalidad, configura una acción armada preventiva que se halla claramente erradicada del Derecho Internacional. Ni siquiera es admisible la llamada «legítima defensa preventiva», porque al ser la «legítima defensa» una excepción al principio de no intervención estaríamos ante una excepción a la excepción (2). Sin embargo, hay que reconocer que bastaría un nivel suficiente de consenso internacional para llegar a su aceptación, toda vez que lo que en realidad plantea el terrorismo es un dilema entre riesgos diferentes: la aceptación de un largo y difícil proceso de protección contra la acción terrorista o la modificación del Derecho Internacional para aceptar la erradicación preventiva de los focos terroristas.

(2) MICHAEL, Akehurst: *Introducción al Derecho Internacional*. Alianza Editorial. Madrid, 1972, pág. 375.

En la primavera de 2003 Estados Unidos lideró la intervención militar contra uno de los países del «eje del terrorismo», Irak, que provocó una crisis internacional con repercusiones en la ONU, la OTAN y la UE, y masivas manifestaciones en el mundo entero, como consecuencia del desacuerdo con esa intervención. El argumento aliado para llevarla a cabo fue obligar a Iraq a cumplir las sanciones impuestas con ocasión de su derrota en Kuwait en 1991 (todavía pendientes), a destruir las llamadas «armas de destrucción masiva» en su poder e impedir su apoyo a las organizaciones terroristas islámicas. Por encima de todo ello, la realidad hizo pensar en una intervención preventiva, pero la derrota de Irak tampoco propició la consecución de los objetivos anti-terroristas. Nuevamente quedó patente que la acción militar, aun con carácter preventivo, tampoco resultó eficaz para luchar contra el terrorismo. Y falta por comprobar si la derrota del régimen iraquí supuso la pérdida real de apoyos para las organizaciones terroristas islámicas.

A pesar de estas dos experiencias negativas, las naciones occidentales siguieron manteniendo la conveniencia de implicar a la fuerza militar en la lucha contra el terrorismo. Así, el Consejo de la Alianza Atlántica, celebrado en Madrid en junio de 2003, afirmó su voluntad de luchar contra el terrorismo en cualquier parte del mundo (3), y declaró el deseo de hacer de la Alianza un «instrumento global de defensa contra el terrorismo». No caben muchas dudas acerca del nuevo cometido de la Alianza y, por tanto, de la voluntad de implicar en ello a la estructura militar.

También la cumbre del G-8, celebrada en junio de 2003 en el balneario francés de Viam, coincidió en este propósito, anunciando su intención de establecer la coordinación de las acciones contra el terrorismo transnacional y, en especial, contra la infraestructura de Al-Qaeda. Subrayó que había llegado el momento de elaborar un plan común para reforzar las capacidades de cada país para la lucha antiterrorista. Aunque no se indicó expresamente la implicación de la fuerza militar, sí manifestó la voluntad de empeñar todos los medios posibles, lo que incluye, evidentemente, los medios militares.

Es obvio que la lucha contra el terrorismo requiere de todos los esfuerzos y energías posibles, nacionales e internacionales, legales y morales, materiales y espirituales, porque, en la medida que atenta grave e ilegítimamente contra el Estado (terrorismo nacional) y contra el orden internacional (terrorismo transnacional), la más elemental medida es afrontarlo con toda la fuerza disponible. Es legítimo y necesario acabar con el terrorismo en todas sus formas, por lo que hay que combatirlo eficientemente con todos los medios disponibles, sin complejos ni reservas, y con arreglo a las leyes y al derecho, es decir, con todas las garantías y formalidades del estado de derecho.

(3) En palabras de su secretario general, Lord Robertson, «no queremos ser la policía del mundo, pero tampoco quedarnos limitados a los alrededores de Europa.

Dificultades de la implicación militar

El empleo de fuerzas militares en esta lucha produce dificultades, muchas veces insalvables, que por lo menos ponen en duda su eficacia.

En el conjunto de los nuevos riesgos (terrorismo, crimen organizado, tráfico de estupefacientes y personas, racismo, nacionalismo excluyente y otras acciones delictivas similares) hay que reconocer que el terrorismo, tanto en su dimensión nacional como en la transnacional, es la forma amenazadora más grave y general.

Hay que comenzar destacando que el terrorismo es sólo una forma revolucionaria de agresión, por lo que no es nada parecido ni asimilable a una ideología, un planteamiento político o una teoría del pensamiento. Es la forma revolucionaria más importante (4), porque busca la desvinculación de la sociedad con su gobierno, sometiénola a un nuevo y férreo vínculo: la sumisión por el miedo (5). Aunque su fin último es cambiar el poder legítimamente establecido, lo que verdaderamente hace posible ese trágico vínculo del miedo son sus fines inmediatos (inseguridad, eliminación de dirigentes políticos, militares, policiales o de la opinión, obtención de recursos financieros, ejemplaridad de traidores y arrepentidos, etc.).

Su acción es la lucha del débil contra el fuerte, por eso cualquier objetivo le sirve, elige siempre lo más fácil y de menor riesgo, actúa sólo en los momentos favorables y se ampara en las libertades y derechos del estado democrático. Los terroristas son fanáticos (en ocasiones suicidas), que buscan su protección en la clandestinidad o en el amparo de una frontera. Pero hay que llamar la atención acerca de la duda que plantea sobre la eficacia de la disuasión, toda vez que a la represalia opone el desprecio de sus agentes por la vida y hasta el sacrificio pretendidamente heroico.

Son, pues, estas circunstancias (forma revolucionaria, actuaciones insidiosas, clandestinidad interior y exterior, no localización en el espacio, medios sutiles, etc.) las que debe superar la fuerza militar para afrontar con eficiencia la lucha contra el terrorismo.

La acción militar, que nació para enfrentarse a la agresión militar e imponerse por la fuerza al enemigo, dispone de las capacidades, fuerzas y energías necesarias, nacionales o aliadas, para hacer eficaz ese enfrentamiento. Sus tareas generales son la destrucción, neutralización o rechazo del enemigo armado, sin otra limitación que el respeto a las leyes, a los usos y costumbres de la guerra y a la dirección del gobierno. Requiere la declaración formal, de hecho o de derecho, del estado de guerra o de sitio, exige el respaldo de la

(4) MELOTTI, Humberto: *Revolución y Sociedad*. Fondo de Cultura Económica. México, 1971, pág. 229.

(5) YUSTE, Carlos I.: *Subversión y reversión en la España actual*. Editorial San Martín. Madrid, 1974, pág. 199.

sociedad, de las instituciones del Estado y obliga al sometimiento a la legislación vigente. La fuerza militar está pensada, calculada y preparada para el enfrentamiento armado con otra fuerza militar, por lo que no tiene sentido ni puede resultar eficaz su empleo contra quien no se opone, no presenta resistencia organizada, no tiene nada concreto que defender, utiliza medios sutiles y se ampara en la clandestinidad.

En la dimensión nacional, la dificultad fundamental para actuar radica en la imposibilidad de señalar, diferenciar y fijar el objetivo a dominar, conquistar, destruir o rechazar. La propia naturaleza de la acción terrorista impone la necesidad de fijar como objetivo a personas y organizaciones clandestinas y, en consecuencia, no localizables e imposibles de identificar y fijar en el espacio. Esta realidad impide que el objetivo pueda ser obtenido por medios militares, lo que hace ineficaz la acción militar. A ello hay que añadir la desproporción que supone la utilización de los medios de combate. Hay que decir, por último, que tampoco cabe la actuación de unidades de operaciones especiales, ya que viene obligada también a respetar la legislación vigente. Un ejemplo elocuente de la escasa eficacia de la acción militar en la dimensión es la ineficacia de la actuación militar actual de Israel frente al terrorismo palestino.

En la dimensión transnacional, las dificultades son similares o mayores todavía, ya que no es posible aplicar la fuerza en territorio extranjero sin la aceptación por parte del país destinatario (aceptación claramente impensable), porque, en caso contrario, supondría una agresión armada a nación soberana y una violación del Derecho Internacional. Por ello, Estados Unidos tuvo que actuar en el marco de una guerra civil en Afganistán, y fue necesaria una intervención militar en toda regla en Irak, y en ninguno de los dos casos se consiguió la eficacia en la lucha contra el terrorismo.

No cabe más remedio que aceptar lo inadecuado de la acción militar como instrumento eficaz para reducir la acción terrorista. El hecho de que los terroristas se consideren a sí mismos militares —sin razón alguna que les asista—,



Helicóptero de la tercera Escuadrilla despegando del *Galicia*, atracado en el puerto iraquí de Um Qasar durante la operación SIERRA JULIETT. (Foto: L. Díaz-Bedia).

y traten de transmitir a la sociedad que su acción se enmarca en una situación real de guerra, no convierten sus actos en argumento militar.

La insistencia de ciertos sectores sobre esa implicación obliga a subrayar que no es posible acometerla con eficacia sin cambiar la estructura, preparación y dotación de la fuerza militar. Es una tentación primaria y elemental, pero claramente desenfocada, porque la razón para el empleo de la fuerza militar no puede ser la lucha contra el delito, aun los derivados de los llamados nuevos riesgos. La gravedad y trascendencia de la guerra, y sobre todo la realidad de que no se halla erradicada de las relaciones internacionales, exigen la máxima eficacia para su adecuada resolución (la peor de todas las guerras es la que se pierde), lo que descarta radicalmente ese cambio.

No falta quienes conciben la defensa como un sistema polivalente de actuación contra cualquier tipo de amenaza, riesgo o peligro y, por tanto, también contra los nuevos riesgos. Aparentemente presenta la ventaja de la «economía» de esfuerzos, puesto que una única estructura satisfaría multitud de riesgos importantes (la guerra, la lucha contra el fuego, la asistencia a la población en casos extremos, la acción contra el terrorismo y el crimen organizado, la actuación sanitaria masiva, etc.). En realidad, se trataría de la concentración de fuerzas y servicios esenciales y especializados (Fuerzas Armadas, policías, bomberos, protección civil, asistencia sanitaria, guardabosques, vigilancia aduanera, etc.), sin posibilidad de empleo indistinto por la imprescindible especialización de cada uno (tanto mayor cuanto mayor es el riesgo o peligro que afrontan). La solución polivalente es absurda, porque va contra la imprescindible especialización. La solución adecuada es la existente, es decir, unas fuerzas o servicios especializados, cada uno responsable de la lucha contra una forma de amenaza o riesgo determinado, bajo la dirección del gobierno.

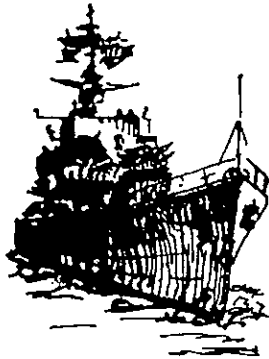
La lucha contra la acción terrorista, nacional o transnacional, se concreta en cuatro ámbitos de actuación: la ley, la política, la judicial y la policial. En este marco, las Fuerzas Armadas pueden y deben colaborar con las autoridades civiles responsables de cada uno de estos ámbitos, pero como actuación cooperadora. Esa colaboración con las autoridades civiles ya la vienen efectuando las Fuerzas Armadas, con intensidad y sin reservas, en casos de catástrofe y calamidad pública, mediante aportaciones concretas y puntuales. Si en la lucha contra la acción terrorista se necesitase la acción expresa de un medio específico militar (por ejemplo, inteligencia, arma, vehículo acorazado, buque de guerra o avión de combate), se deberá aportar por la fuerza correspondiente, de forma puntual y a pequeña escala, como colaboración con la autoridad civil responsable. Si la necesidad sentida es permanente, es decir, si esa aportación es inherentemente necesaria para la lucha contra la acción terrorista, lo correcto (y así se viene haciendo) es asignar el medio a la entidad responsable (policía, vigilancia aduanera, etc.). En ningún caso procede el cambio de la misión general de las Fuerzas Armadas.

Conclusión

A modo de conclusión se puede afirmar que las fuerzas militares no son el instrumento adecuado para afrontar con eficiencia la lucha contra los «nuevos riesgos». Por ello, en modo alguno se debe proceder a modificar su estructura, dotaciones o preparación para hacerlas protagonistas responsables de esa lucha, porque ello las desnaturalizaría y las convertiría en otra institución.

En consecuencia, las misiones generales de las Fuerzas Armadas permanecen invariables, porque la razón de ser de la acción militar sigue siendo la misma de siempre. Pueden y deben colaborar, con carácter complementario y con arreglo a la legislación vigente, con las autoridades responsables de dicha lucha, de forma similar a como lo vienen haciendo en casos de calamidad pública o apoyo humanitario, pero sin modificar sus misiones, estructuras y tareas generales.

Si lo que mueve a considerar la conveniencia de la implicación militar es la eficacia de la disciplina militar o la disponibilidad permanente de un medio de combate concreto, lo conveniente no es implicar a las Fuerzas Armadas, sino aplicar a las instituciones responsables de esa lucha un código disciplinario similar y asignarles el medio requerido.



UN PROTOCOLO PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL PRECIO DEL GASTO DE DEFENSA

Justo Alberto HUERTA BARAJAS
Comandante interventor

Introducción



L gasto de Defensa en todos los lugares del mundo, y desde antiguo, está marcado por una individualidad propia derivada de unas cualidades que le hacen diferente, tanto si se le compara en relación con los gastos de una sociedad privada sujeta a las leyes del mercado, como los que asume el conjunto de las Administraciones Públicas.

Esta singularidad aflora en materia contractual, y se concreta en la adquisición de materiales y sistemas de armas. De esta manera nos encontramos que otros gastos, como pueden ser las cuotas de los sistemas de previsión social, tienen un tratamiento semejante en la empresa privada y en cualquier sector de la Administración Pública, incluido las Fuerzas Armadas. La compra de equipos sanitarios, las tarifas eléctricas, etc., se pueden contratar y negociar con criterios idénticos en cualquier entorno, puesto que van a ser las reglas del mercado las que fijen el precio de los mismos, aun en aquellos casos que es imperfecto.

Por el contrario, el gasto de material y sistemas de armas al estar en un entorno no competitivo, exige de unos procesos específicos de información económica y técnica de evaluación y análisis que garanticen su adquisición y que sirvan de instrumento de medición para poder comprobar el grado de cumplimiento de los principios que deben regir la administración de los fondos públicos y que se recogen en nuestro Texto Constitucional (artículos 31,2 y 103): legalidad, economía y eficiencia.

El objetivo de este trabajo es presentar una alternativa para mejorar la gestión del gasto de Defensa, con el propósito de conjugar los mandatos constitucionales, que por un lado exigen la eficacia de la misión de las Fuerzas Armadas y, por otro, el correcto funcionamiento de su actividad gestora como administradora de los fondos públicos necesarios para el cumplimiento de sus fines.

Planteamiento

Escenarios del mercado de Defensa

Definidos los objetivos militares en la Revisión Estratégica de la Defensa y desarrollados (1) por los respectivos estados mayores; un buen ejemplo es la instrucción 304/2001, de 28 de diciembre, del AJEMA, por la que se establecen los fundamentos y conceptos generales de la organización de la Armada (2), los órganos responsables de las adquisiciones han de iniciar sus primeras actuaciones del proceso de gasto, orientados a efectuar un análisis del producto solicitado, de las circunstancias en las que se requiere y del mercado en el que se pretende adquirir, con objeto de fundamentar los criterios que soporten su futura decisión sobre el precio de adjudicación.

De los puntos señalados, el mercado va a ser el eje que condicionará el resultado en función del escenario económico en el que se encuentre, y sólo hay dos escenarios: el de competencia efectiva o el marcado por la ausencia de concurrencia alguna. De forma que doctrinariamente, cuando el mercado actúa en régimen de competencia perfecta, los precios son fijados en un punto de equilibrio por la interacción de la oferta y la demanda, siendo este mecanismo el más eficiente en la asignación de recursos. Para que el mercado se defina de esta manera, conforme a la teoría económica, se deben cumplir las siguientes condiciones:

- Pluralidad de oferentes y demandantes.
- Productos homogéneos y fácilmente intercambiables.
- Libertad de entrada y salida (3).

En este entorno, la actuación de la Administración se dirige a promover la concurrencia de los oferentes, siendo el mercado, a través de sus mecanismos, el que nos determinará el precio que por definición habrá de considerarse como justo y del que se supondrá que cumple con las exigencias constitucionales de legalidad, por ello es el que se ha de optar siempre que sea posible (4).

El problema se plantea, como ya adelantamos, cuando nos encontramos en mercados de bienes y servicios que no operan en un marco de competencia perfecta, y los agentes que intervienen en el mismo tratan de establecer el

(1) Documento de revisión estratégica de la Defensa. DIGENPOL-MINISDEF. Criterio básico, n.º 10. págs. 107 y ss.

(2) BOD de 24/01/2002.

(3) MOCHÓN, Francisco: *Economía, teoría y política*. Editorial Mc. Graw Hill. Madrid, 2002. 4.ª edición, págs. 169 y ss.

(4) BAREA TEJEIRO, José, y GÓMEZ CIRIA, Antonio: *El problema de la eficiencia del sector público en España*. Editorial Instituto de Estudios Económicos. Madrid, 1994, págs. 115 y 116.

precio de la transacción en función de barreras de entrada, como ocurre en la mayoría de las veces en el mercado de defensa. En estos supuestos no es posible atribuir al precio la certeza de su razonabilidad y legalidad en los términos descritos por nuestro sistema legislativo.

La justificación de esta posición se funda en la complejidad de cualquier proceso industrial que precisa de unas estructuras productivas que necesitan de una gran volumen de inversiones y tecnología, al alcance de muy pocos y que requieren de la concentración de capitales.

A esta circunstancia general se une que el sector industrial que trabaja para la Defensa cuenta con tres restricciones: las bajas producciones por la dimensión de nuestras Fuerzas Armadas, la alteración de los mercados internacionales por los excedentes de países del antiguo «Telón de Acero» y los requerimientos técnicos del material de guerra, que precisa de tecnologías, cuyas utilidades frecuentemente no tienen un doble uso en sectores civiles.

Estos tres hechos económicos estructurales provocan el reducido número de empresas que pueden acometer, con capacidad técnica y financiera suficiente, la ejecución de programas de armamento, siendo más acusada la tendencia en el marco de la contratación administrativa de suministros, consultoría y asistencia técnica y servicios, que en obras.

En consecuencia, la actividad empresarial del mercado va a condicionar el gasto contractual del Ministerio de Defensa (MINISDEF) más que al resto de departamentos ministeriales, factor al que ha de unirse la reducción de los fondos presupuestarios aplicados a algunos programas de mantenimiento o adquisición de armamento.

Ante este reto se hace necesario para el MINISDEF establecer una metodología que permitiese prever el coste real del bien, servicio o actividad, y que, a su vez, facilitase el acceso a una gama de productos con la calidad suficiente, en el plazo necesario y a un precio razonable. La respuesta a este desafío fue el Grupo de Trabajo de Evaluación de Costes (GTEC), con el fin de la «elaboración de diagnóstico del problema en el ámbito del Departamento y elaboración de alternativas y metodología de la evaluación de costes en los procesos de armamento y material» (5), cuyas actividades fructificaron en la creación del Grupo de Evaluación de Costes (GEC) y la promulgación de la O. M. 283/1998 (NODECOS), de 15 de octubre, sobre criterios a emplear en el cálculo de costes de determinados contratos (6).

Se tomó el pulso al problema y se empezó hacerle frente de forma rigurosa. La experiencia de estos once años permitió plantearse nuevos retos ante

(5) Instrucciones del SEDEF: 300/0001/1988 —creación del GTEC—; 1/1990 —relaciones orgánicas y funcionales—; 8/1992 —funciones GEC—.

(6) O. M. 283/1998 —NODECOS—, de 15 de octubre. BOE n.º 258, de 28 de octubre.

los procedimientos derivados de la promulgación de Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (LCAP) (7), circunstancias todas ellas que recientemente se han recogido en el punto 3.º del Grupo de Trabajo de racionalización de la Contratación Administrativa en el ámbito del Ministerio de Defensa, al reconocerse: «la escasez de normas que regulen y desarrollen el procedimiento negociado. En especial aquellas que afectan a la determinación de los precios cuando no es posible adecuarlos al mercado por razón de las características peculiares de éste o de la singularidad del objeto de los contratos» (8).

Por tanto, se hacen precisas una serie de normas y prácticas que faciliten las conductas del gasto y que, a su vez, permitan a los órganos de control interno o externo verificar la eficiencia de estas adquisiciones en las que el mercado es inexistente.

Necesidad de un protocolo en el procedimiento negociado de contratación

Como ya se ha puesto de relieve anteriormente, el MINISDEF, ante los nuevos retos contractuales, tomó diversas iniciativas para la mejora de la gestión del gasto, como la reducción de órganos de contratación administrativa y, sobre todo, el apoyo a los órganos de gestión contractual a través de la utilización de las auditorías de contratos en el procedimiento negociado realizadas por el Grupo de Evaluación de Costes (GEC), con el fin de facilitar un instrumento de obtención de información económica relevante para la negociación y así poder determinar el precio de los contratos.

La razón de esta última medida es que es el Departamento que más utiliza el procedimiento negociado, y la legislación de contratación pública dedica un solo artículo a la determinación del precio y su negociación, sin que se contenga pauta alguna para llegar al compromiso.

Con idea de apreciar la necesidad descrita, situamos la misma en el contexto del gasto general del Estado. Según la memoria de la Dirección General de Asuntos Económicos de 2001, el importe de la contratación del Ministerio de Defensa finalizó con una aplicación de 320.487 millones de las antiguas pesetas. Sin embargo, de estas cifras fueron las características de su gestión las que nos interesa destacar por su singularidad:

- El 64,99 por 100 del importe, es decir 208.287 millones, se tramitó por el procedimiento negociado.

(7) Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, modificada por R. D. L. 2/2000, de 16 de junio, que aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

(8) Informe de la problemática de la contratación en el Ministerio de Defensa. 3 de abril de 2001.

- El objeto de la contratación fue en un 66,45 por 100; la adquisición de suministros, un 24,18 por 100 para asistencia, y sólo un 9,37 por 100 para obras.
- En total se gestionaron más de 36.439 contratos, aunque con tan sólo 393 se adjudicaron 143.553 millones de pesetas.

Marco legal del protocolo de negociación de la contratación

Son, por tanto, las cantidades expresadas las que demandan estas pautas de negociación, junto con las exigencias derivadas del artículo 14 de LCAP sobre determinación y abono del precio de los contratos:

- Los contratos tendrán un precio cierto que se abonará al contratista en función de la prestación realmente efectuada y de acuerdo con lo convenido.
- Los órganos de contratación cuidarán que el precio del contrato sea el adecuado al mercado.
- La financiación de los contratos por la Administración se ajustará al ritmo requerido en la ejecución de la prestación.

El fundamento de este precepto sigue los criterios de los artículos 1.445, 1.447, 1.448 y 1.449, referentes al contrato de compraventa, y el 1.544 del contrato de arrendamiento de obras y servicios del Código Civil, apoyado por postulados de varias sentencias del Tribunal Supremo e informes de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa (9) que precisaban la necesidad que el precio esté acreditado y suficientemente soportado (10).

Pero son las normas referentes al procedimiento negociado de la LCAP, de en sus artículos 73.4 y 92, las que van a determinar la necesidad de un protocolo de negociación que marque y pauté la discrecionalidad que se concede a la Administración Pública, y que se utiliza habitualmente en la contratación del mercado de la defensa, puesto que las premisas del 14.1 de la LCAP se convierte por sus principios en una referencia difícilmente atendible.

Por ello, para evitar que el procedimiento negociado se identifique con la idea anterior de «contratación directa», conscientes en todo momento de su carácter restrictivo y con el fin de evitar caer en la arbitrariedad, se hace necesario establecer técnicas de negociación que se desarrollen sobre unos protocolos de negociación y en auditorías de costes y precios ejecutadas por equipos de apoyo (GEC), a los que se unirán las exigencias de las auditorías

(9) Informe 21/1997, de 14 de julio, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa.

(10) Sentencias del T. S. de 13 de julio de 1984 y 22 de junio de 1982.

operativas llevadas a cabo por la Intervención de Defensa (11), que servirán de auxilio a las tomas de decisiones de los órganos gestores de la contratación administrativa.

Al avalar estos criterios se dará cumplimiento a diversos preceptos comunitarios, que sabedores de la excepcionalidad del procedimiento negociado exigen de un régimen con mayores garantías. Así, la sentencia denominada Comisión/Italia (12), la recomendación 3.16 de la Comisión de 27 de noviembre de 1996 (13) y las recogidas en el artículo 29 de la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos públicos de suministro, de servicios y de obras (14).

Análisis conceptual del procedimiento

1.—Finalidad del protocolo de negociación contractual

Establecida la necesidad, se hace preciso su justificación y momento en el proceso contractual, para ello nos serviremos de la definición etimológica de la palabra «protocolo» como regla, ceremonial establecido por decreto o por la costumbre, y que, a su vez, deriva de las palabras griegas Πρώτος, primero, y Κολλάω, pegar.

Por tanto, ha de estar localizado al comienzo del procedimiento contractual, con la finalidad de pautar los criterios económicos y técnicos de los pliegos de cláusulas administrativas particulares que han de ser objeto de negociación, fundamentándose en que van a dar lugar a los elementos informadores de un procedimiento de adjudicación de excepcional, que está sujeto a los principios constitucionales de legalidad, eficiencia y economía.

Con criterios precisos y objetivos se beneficiarán tanto las Fuerzas Armadas como las empresas de Defensa, puesto que al aflorar la realidad se producirá un efecto similar al de mercado, siendo el eje maestro del procedimiento contractual la razonabilidad de los costes.

La introducción de la razonabilidad como idea básica del protocolo de negociación permitirá localizar si los costes estimados e imputados están relacionados con el trabajo desarrollado y si los importes son adecuados al bien o servicio que se ha adquirido.

Con este principio de razonabilidad de los costes ya no se sustenta la deci-

(11) Normas Auditoría Sector Público. Puntos 2.1.8 y 9, aprobadas por Resolución IGAE 1/9/1998.

(12) Tribunal de Justicia, sentencia 10.3.87, asunto 199/85, Rec. 1987.

(13) Libro Verde de la Contratación Pública en la Unión Europea: Reflexiones para el futuro, formulada propuesta del comisario europeo señor Monti.

(14) Diario Oficial de las Comunidades Europeas (2001/C 29 E/02). (Presentada por la comisión el 11 de julio de 2000).

sión en criterios económicos, sino que se hace preciso conocer el componente técnico y de organización que exige del estudio de diversas áreas: metodologías de costes, industriales (organización, producción, operaciones industriales, etc.), técnicos y de mercado.

La aplicación de este concepto en cada contrato permitiría conocer la:

- «Razonabilidad» de los factores que conforman la estimación de costes de la oferta, es decir, previsión del coste total del contrato.
- «Razonabilidad» de los factores consumidos en la ejecución de un contrato (costes incurridos) a lo largo de la ejecución del contrato, así como comparación entre el coste incurrido por la empresa y el «valor ganado» por Defensa.
- «Razonabilidad» de las estimaciones de costes del resto de ciclo de vida.

2.—Contenido del protocolo de negociación contractual

Se fundamenta en la idea de la obtención de la evidencia necesaria y suficiente que sirva de apoyo a los órganos de gestión para decidir acerca de la razonabilidad (económica y técnica) de los costes y precios de bienes y servicios en entornos no competitivos, y, a su vez, sirva de pauta de verificación para los órganos de control. Se conformará por dos factores: la determinación del coste y del beneficio:

2.1.—Determinación del coste

Este factor tendrá por objeto delimitar que los sistemas y procesos operativos de gestión de la empresa están diseñados para lograr sus objetivos, y ofrecen una información fiable que permite determinar, de acuerdo con las normas vigentes del MINISDEF —NODECOS—, los costes y los precios unitarios de los elementos que componen el contrato. Se compone de:

2.1.1.—Elementos organizativos. Con tal fin requerirá a los posibles contratistas:

Si disponen de un Plan de Empresa como documento en el que se identifique, describa y analice la oportunidad de negocio, examine la viabilidad técnica, económica y financiera y desarrolle los procedimientos y estrategias para convertir la oportunidad de negocio en un proyecto empresarial.

La estructura organizativa de la empresa, con los procesos de dirección y la cultura organizativa, para así poder evaluar si la organización se encamina de forma eficaz hacia el logro de sus objetivos a largo plazo y que la totalidad de sus elementos complejos están sincronizados o existen debilidades de coordinación, evitando la duplicación de tareas y la ejecución de trabajos inútiles.

Si la empresa dispone de las personas adecuadas, define los puestos de trabajo y se procura de los medios humanos cuando los precisa y cómo los forma, reconvierte, motiva e incentiva. Si se emplea la cantidad óptima de personal evita la ociosidad y el sobredimensionamiento de la plantilla.

Si el contratista tiene una planificación operativa y unos procesos que abarquen tanto las operaciones de compra como las de producción, adaptados a la demanda del mercado. Adquiriendo la cantidad necesaria de recursos y del tipo y calidad apropiados y al coste adecuados.

Si sus sistemas de control de gestión sirven de guía para alcanzar el objetivo propuesto con el empleo de los menores recursos posibles y si se han establecido indicadores válidos y fiables de economía y eficiencia.

2.1.2.—*Selección del tipo de precio adecuado a las necesidades del MINISDEF:*

A) *Precios a tanto alzado.*—Son los orientados para la adquisición de bienes o servicios en los que es posible realizar una definición precisa de sus características funcionales y técnicas. En ellos la dirección del proyecto del contrato, su desarrollo y la responsabilidad técnica y de ejecución corresponde de forma exclusiva al contratista, quien tendrá derecho a percibir en contrapartida el precio fijado según las condiciones pactadas, sin perjuicio de las facultades de inspección de los órganos de gestión. Puede tener las siguientes modalidades:

- Sin revisión: en la que el precio del contrato que se pacte en la negociación no está sujeto a ningún tipo de revisión.
- Con revisión: está propuesto para aquellos casos en los que el precio puede ser revisado al alza o a la baja, siempre que se produzcan determinadas eventualidades, especialmente cuando existan inestabilidad de los precios de los factores de producción y se verifiquen los requisitos establecidos en la LCAP. La revisión puede ser de dos tipos:
 - Revisión en función de los precios de coste unitarios preestablecidos. Se fundamenta en las variaciones experimentadas por los

precios de coste unitarios y por los demás elementos de valoración del precio de coste, definidos en el escandallo del precio del contrato.

- Revisión en función de fórmulas o de índices oficiales de revisión de precios especificados en el contrato.

B) *Precio máximo con incentivos.*—Está indicado en aquellos supuestos en los que no sea posible disponer de un precio cerrado, se compondrá de un precio máximo resultante de la agregación de un objetivo inicial de costes, de un objetivo inicial de beneficio y por el importe que de cobertura a las contingencias previsibles.

Al igual que en la modalidad de precios a tanto alzado, la dirección del proyecto, su desarrollo y la responsabilidad técnica y de ejecución corresponde de forma exclusiva al contratista. La ventaja de esta modalidad deriva del menor coste incurrido, fruto de las medidas que incentivan al contratista a mejorar sus sistemas y procedimientos de gestión y control de costes.

La estimación y el escandallo del precio de coste de la oferta serán el criterio para limitar el precio del contrato. El incentivo por reducción de costes se genera mediante un ajuste en el beneficio inicial negociado, a través de una fórmula que relacione el coste incurrido con el objetivo total de coste acordado en la negociación.

El precio final se determina al liquidarse el contrato con arreglo a lo convenido en la negociación, estando limitado por un máximo inicial negociado y calculando su importe por la suma del coste admisible incurrido y el beneficio ajustado.

C) *Precios en base a costes.*—Esta variante estará indicada cuando la dirección del proyecto corresponda a la Administración y la responsabilidad técnica y de ejecución al contratista, y se cumplan las siguientes condiciones:

- Que el sistema de información y cálculo de costes del contratista sea el adecuado para determinar los costes asignables al contrato.
- Que exista un control de costes de la ejecución para verificar su eficiencia y economía.
- Que se justifique su utilidad en comparación con otras alternativas.

Se considerarán las siguientes modalidades:

- *Con beneficio fijo.*—Se utiliza este sistema en contratos que implican un gran riesgo para la empresa, y es útil en los siguientes supuestos:

- Para la realización de trabajos de investigación y estudios en los que el volumen de trabajos requeridos es desconocido.
 - Para la realización de trabajos de desarrollo y pruebas en los que no sea posible incentivar el beneficio del contratista.
- *Con beneficio incentivado.*—En esta modalidad se posibilita el establecimiento de un beneficio inicial negociado, que será ajustado consecutivamente a través de una fórmula que recoja la relación entre los costes asignables incurridos y el objetivo total de costes negociados. La consecución de estos objetivos requiere: Que sean razonables y asequibles, que estén definidos de forma estricta y rigurosa y que motiven al contratista a su ejecución. En cuanto a los tipos de incentivos destacan:
- *Incentivos por reducción de costes.*—Cuya finalidad es conseguir una mejora en la gestión de los costes a través de una fórmula que permite ajustar el beneficio. En este caso, el contrato deberá contener un objetivo de coste inicial negociado, un objetivo de beneficio inicial negociado y la fórmula de cálculo del ajuste, de tal forma que si los costes incurridos:
 - Son los mismos a los estimados como objetivo de coste, los beneficios o incentivos serán proporcionales a los establecidos como objetivos.
 - Son mayores a los estimados como objetivo de coste, el resultado de emplear la fórmula debe ser un beneficio o incentivo menor al acordado como objetivo.
 - Son inferiores a los estimados como objetivo de coste, el resultado de aplicar la fórmula debe ser un beneficio o incentivo mayor al acordado como objetivo.
 - Incentivos por reducción en los plazos de entrega.
 - Incentivos por mejoras técnicas en la prestación.

2.2.—*Determinación del beneficio*

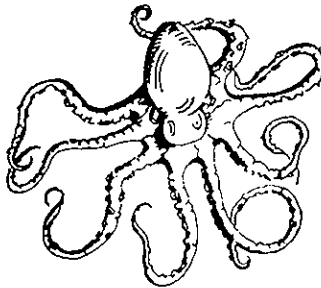
Se soportará en dos factores el riesgo y la innovación que inciden en la ejecución de un contrato. Por lo que valorarán los elementos siguientes:

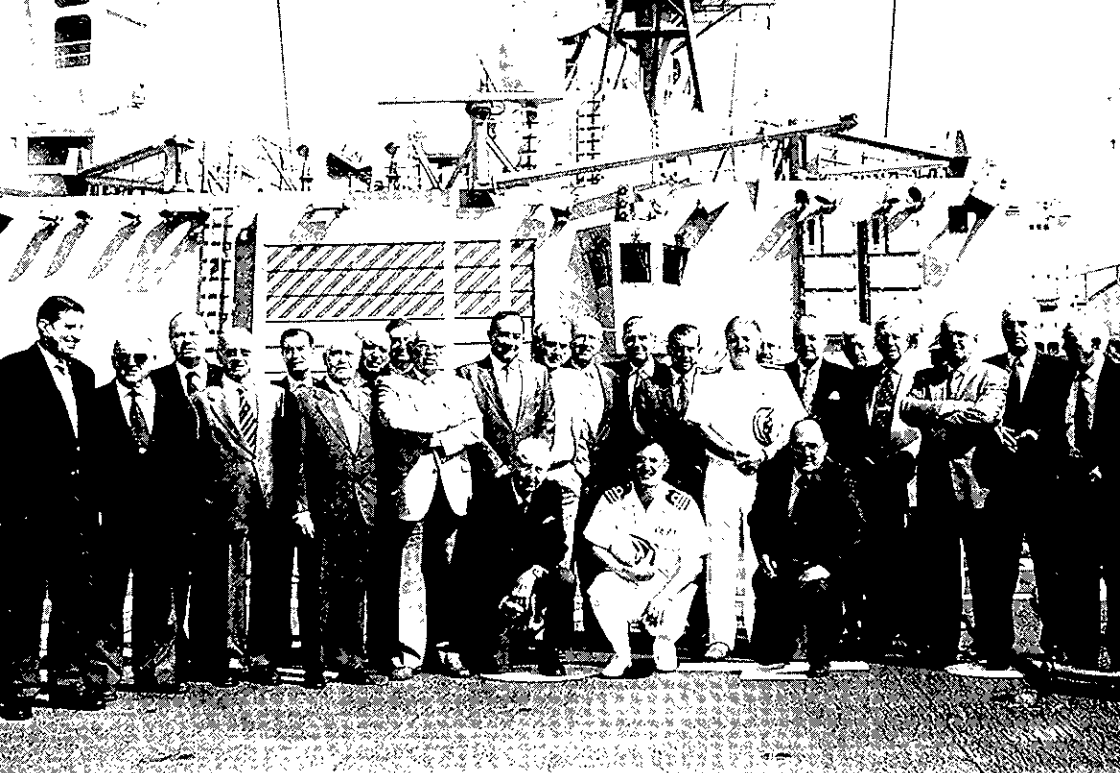
- Los que se refieren a la *naturaleza de los costes* asignados al contrato.
- Los elementos de riesgo que comporta cada *modalidad de contratación*, puesto que el beneficio debe articularse en función del tipo de contratos (precios en base a costes o precios máximos).

- La *inversión de capital productivo* que precisará la ejecución del contrato, y que se descompondrá en: el coste efectivo de las inversiones, las inversiones generales y específicas, la relación entre la vida útil del activo y la vida del contrato, el valor neto del inmovilizado, la antigüedad de las instalaciones.
- Otros aspectos a valorar son *la mejora de la productividad* derivada de nuevas inversiones, que posibilitará aumentos en la productividad, cuyos efectos provocan disminuciones de costes por unidad de producto y originan bases menores sobre las que aplicar beneficios. A los que se une los riesgos extraordinarios de *investigación y desarrollo independientes*.

Conclusión

Se hace necesario establecer un procedimiento de consultas que complete sin alterar el régimen jurídico de la contratación del Estado y que desarrolle los procedimientos de negociación de los órganos encargados del MINISDEF en el restringido mercado de Defensa. Así, por medio de criterios homogéneos de contratación, y respetando las competencias negociadoras de los órganos de gestión, se obtendrá un progreso en la satisfacción de las necesidades gracias a la fijación de criterios de negociación y mejora en la obtención de precios. Circunstancia que dará lugar a un instrumento objetivo y evaluable, tanto para los órganos directivos, industria de Defensa y para los encargados del control interno y externo, a la hora de medir y analizar la legalidad, eficiencia y economía del gasto de Defensa, tanto en los mercados nacionales como internacionales.





Recientemente 22 almirantes y generales de la Armada en situación de reserva, acompañados por el vicealmirante Zaragoza del EMA, visitaron la fragata F-101 *Álvaro de Bazán*, atracada en el arsenal de Ferrol.

De izqda. a dcha.: vicealmirante Sánchez de Toca, general de I. M. Garijo, almirante Lapique (N), contralmirante Garau, almirante López de Arenosa, ministro togado Carrero, vicealmirante Albert, contralmirante León (A), contralmirante Jáudenes, vicealmirante Urcelay, contralmirante León (JM), vicealmirante R. Castaños, almirante Portal, contralmirante Yáñez, vicealmirante Zaragoza del EMA, vicealmirante Nalda, vicealmirante Sánchez de Ocaña, vicealmirante Cela, vicealmirante Álvarez-Maldonado, almirante García de Lomas, vicealmirante Pereiro, almirante Gurucharri. Agachados: contralmirante Martínez-Cañavate, capitán de fragata Rodríguez Garat (comandante de la F-101 *Álvaro de Bazán*) y contralmirante San Román.

TEMAS PROFESIONALES



EL BUQUE DE PROYECCIÓN ESTRATÉGICA: UN NUEVO RETO PARA LA ARMADA

Ángel MARTÍNEZ MARTÍNEZ



(Ing.)

Introducción



UANDO en noviembre de 2002 fui designado por el AJEMA como jefe de la Oficina de Proyecto del nuevo buque de proyección estratégica LL, confieso que lo poco que había oído de él se resumía a que iba a ser un proyecto muy ambicioso, que sería el buque más grande construido hasta el momento para la Armada, que iba a montar un tipo de propulsión eléctrica no empleado todavía en buques de guerra, que tendría una capacidad aérea similar a la del portaaviones *Príncipe de Asturias* y una capacidad anfibia igual a la de los LPDs de la clase *Galicia*.

Las características anteriores harían ya de por sí atractivo el proyecto para cualquier ingeniero, y para mí no lo fueron menos, por lo que a partir de enero

de 2003 dejé la Subdirección de Mantenimiento (DIC-JAL) y me dediqué en exclusiva al estudio y desarrollo de las especificaciones técnicas del buque, ya que el tiempo apremiaba.

Entre las directrices recibidas estaba la de acelerar los estudios lo más posible, pues estaba prevista la financiación por parte del Ministerio de Ciencia y Tecnología, y el calendario incluía ya una anualidad en el 2003, por lo que la orden de ejecución debería firmarse no más tarde de septiembre-octubre de 2003 para dar tiempo a certificar por Izar este primer hito.

Consciente del escaso tiempo disponible, se puso en marcha un plan de desarrollo acelerado a través de una extensa colaboración entre el EMA (División de Planes) y la JAL-DIC (Oficina del Proyecto), de forma que a la vez que se desarrollaban por aquél los documentos de Necesidad Operativa, Objetivos de Estado Mayor y finalmente Requisitos de Estado Mayor, por parte de la Oficina del Proyecto, y con la colaboración de Izar-Innovación (Madrid), se definía el buque, se estudiaban sus servicios, se definían los equipos y se redactaban las especificaciones técnicas y planos para cumplimentar los requisitos operativos fijados.

Transcurridos apenas ocho meses desde el inicio, puede decirse que en el momento actual el proyecto preliminar está terminado, que las especificaciones y planos de contrato han sido entregados y que la documentación contractual necesaria para solicitar la orden de proceder, como paso previo a la firma de la orden de ejecución, ya se ha puesto en marcha.

Lo anterior no hubiera sido posible en gran parte, y es justo reconocerlo, sin el apoyo y la aportación de un gran número de profesionales de la Armada y de los otros ejércitos, que a través del foro abierto en Intranet, e incluso por medio de llamadas o correos personales, han querido poner a disposición del proyecto sus experiencias, las lecciones aprendidas o simplemente sus ideas para la obtención del mejor buque posible. A todos ellos mi agradecimiento y mi deseo de que cuando al fin puedan ver el buque entregado a la Armada (en el segundo semestre del año 2008, si todo discurre con normalidad) puedan sentirse orgullosos de su participación en el Programa, pues todas las aportaciones han sido estudiadas y tenidas en cuenta en la medida de su aplicabilidad.

Y sin más preámbulos y con el único fin de informar de las capacidades que incorporará el nuevo buque, aquí está la descripción de sus características principales:

Misión del buque

El buque de proyección estratégica se ha diseñado para satisfacer las necesidades operativas expuestas y justificadas en el documento Requisitos de Estado Mayor (NSR) aprobado por el AJEMA en fecha 30 de mayo de 2003.

El buque se concibe con carácter polivalente, de forma que esta característica multipropósito posibilita el llevar a cabo la misión de proyección de fuerzas de Infantería de Marina y del Ejército de Tierra conforme a sus elementos y formas propias de acción, además de servir como plataforma eventual para la aviación embarcada.

Este tipo de misiones requiere un buque capaz de adoptar, al menos, cuatro configuraciones básicas diferentes:

- Vector de proyección de fuerzas de Infantería de Marina.
- Vector de proyección de fuerzas del Ejército de Tierra.
- Plataforma eventual para la aviación embarcada.
- Operaciones no bélicas.

Debe entenderse que el buque será capaz de operar de diferentes maneras, pero no necesariamente en forma simultánea, ya que existen perfiles de misión que, dada la configuración requerida, son incompatibles con otros.

Configuración del buque

El buque será monocasco, construido en acero, isla a estribor y con los espacios necesarios para el transporte de personal y material que se describen en secciones posteriores.

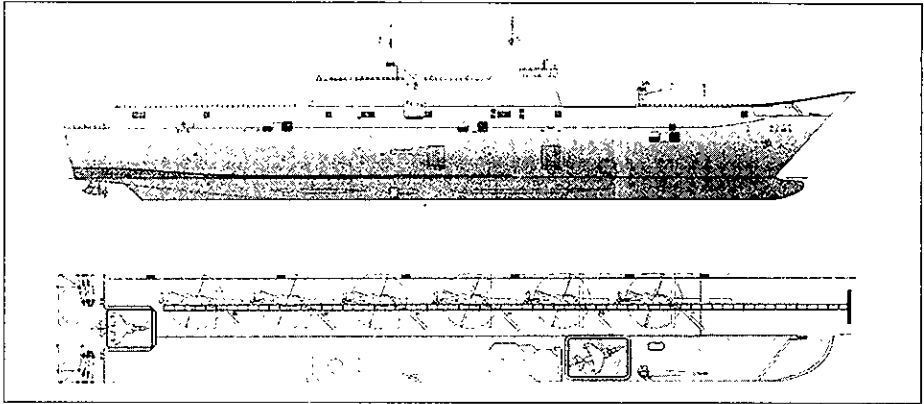
El buque contará con cuatro cubiertas principales:

- Cubierta de dique y garaje para vehículos y material pesado.
- Cubierta de habitación.
- Cubierta de hangar y garaje para vehículos y material ligero.
- Cubierta de vuelo corrida con *Sky-jump*.

El buque dispondrá de un dique a popa, situándose a proa del mismo el garaje de material pesado (1.400 m²) para transporte de carros M-60 y Leopard, con sus correspondientes bateas. Encima del dique se situará la cubierta de habitabilidad, que contendrá alojamientos, hospital, cocinas, comedores y cámaras. Encima de la cubierta de habitabilidad se situará a popa el hangar de aeronaves (1.000 m²), que se prolonga hacia proa con el garaje para vehículos y material ligero (2.000 m²).

Dispondrá de una puerta rampa en el espejo de popa para acceso al dique, desde éste, y a través de una rampa fija interior, se accederá a la cubierta de garaje para material pesado y por una segunda rampa interior a la cubierta superior de garaje de material ligero.

El buque dispondrá de dos puertas laterales de acceso desde el muelle a la cubierta de garaje inferior, capaces para embarcar vehículos pesados y contenedores.



Vista exterior.

Se dispondrán dos ascensores principales de aeronaves dimensionados con margen suficiente para poder operar con aviones del tamaño previsto del *Joint Strike Fighter* (JSF) en su modalidad VSTOL. Uno de ellos se situará a popa de la cubierta de vuelo y el otro a proa de la isla, en el costado de estribor, con configuración similar a la del *Príncipe de Asturias*. Ambos ascensores de aeronaves comunican el hangar con la cubierta de vuelo para el movimiento de aeronaves.

Un ascensor adicional permitirá la transferencia de contenedores y vehículos entre garajes y, además, el buque dispondrá de ascensores de munición, víveres y personal.

El calado será el mínimo compatible con la plataforma para permitir el atraque en puertos secundarios y maniobrar en aguas someras.

Características principales

El buque de proyección estratégica tendrá las siguientes dimensiones y características principales: eslora total 230,80 m, eslora entre perpendiculares 205,70 m, manga máxima 32 m, manga en la flotación 29,50 m, puntal a la cubierta de vuelo 27,50 m, calado en plena carga con MFC 7 m, desplazamiento en plena carga con MFC 27.079 toneladas.

Planta propulsora/generadora

El buque dispondrá de una planta propulsora/generadora de tipo eléctrica a media tensión de 6.600 V, 60 Hz, básicamente compuesta por:

- Una turbina de gas-generator de 19.750 BkW.
- Dos grupos diesel-generadores de alrededor de 7.680 BkW c/u.
- Dos cuadros principales.
- Dos unidades PODs de aproximadamente 11 MW c/u.
- Dos hélices propulsoras de 4,5 m de diámetro aproximadamente.
- Dos propulsores transversales de proa.

El sistema de propulsión es uno de los más innovadores en tecnología naval, ya que se concibe como un buque totalmente eléctrico que estará impulsado por dos sistemas PODs (*Podded Drive*), con motores eléctricos encerrados dentro de una cápsula metálica estanca bajo el agua unida rígidamente mediante un soporte a la popa, que podrá girar 360° para permitir el gobierno del buque y por el interior de la cual recibirá alimentación eléctrica desde dos plantas independientes de generación de energía, todo lo cual permitirá eliminar unas líneas de ejes de gran longitud, proporcionará gran flexibilidad para la instalación de los equipos y dotará al buque de una gran maniobrabilidad.

Velocidad

El buque alcanzará una velocidad máxima próxima a los 22 nudos en condición de plena carga, incluyendo margen de futuro crecimiento, cuando esté operando como portaaviones eventual en condición de pruebas.

El buque alcanzará una velocidad máxima sostenida de 19,5 nudos en condición de plena carga, incluyendo margen de futuro crecimiento, cuando se encuentre operando como vector de proyección de fuerzas anfibia, casco en condiciones de limpieza equivalente a seis meses después de salir de varada, estado de mar 4 y durante un periodo de 10 a 15 días con el sistema de propulsión al 80 por 100 de su máxima potencia continua, sin que el sistema de propulsión sufra sobreesfuerzos o fatigas que repercutan en su ciclo de vida y mantenimiento.

El buque alcanzará una velocidad económica de 15 nudos, de forma que se minimice el consumo de combustible para efectuar los tránsitos a distancias de intervención y de máxima autonomía.

Autonomía

La autonomía del buque debe permitirle el despliegue a la zona de operaciones en los teatros considerados sin apoyo externo, y será en torno a las 9.000 millas náuticas, a la velocidad económica (15 nudos).

El buque dispondrá de gambuzas y plantas frigoríficas suficientes para una autonomía logística de cincuenta días.

Maniobrabilidad

El buque dispondrá de maniobrabilidad y capacidad de gobierno de acuerdo con las tendencias de construcción en este tipo de buques de propulsión eléctrica con propulsores PODs azimutales en todo el rango de velocidades y, especialmente, en operaciones a baja velocidad (operaciones anfibas, tránsitos, etc.).

Será estable en rumbo y controlable a todas las velocidades avante. Por otra parte, el buque será estable, dando atrás a cualquier velocidad, con estado de mar SSN4.

El diámetro táctico del buque no excederá cuatro veces la eslora entre perpendiculares del buque en condición de máximo desplazamiento, a una velocidad de 20 nudos.

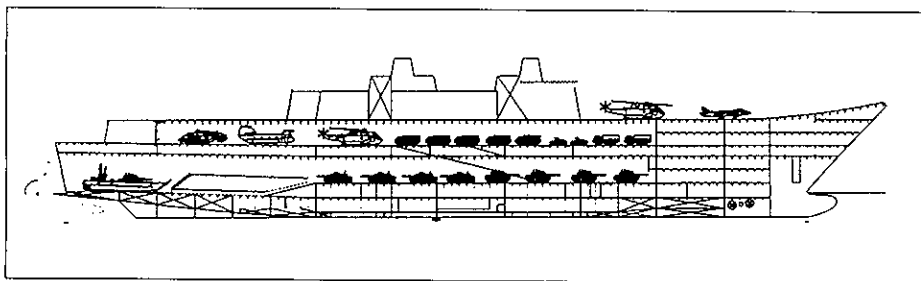
Capacidad de carga en tanques

El buque dispondrá de la siguiente capacidad total aproximada de carga en tanques:

- Diesel-fuel: 2.125 t.
- JP-5: 800 t.
- Aceite lubricante: 50 t.
- Agua potable: 475 t.
- Agua técnica: 10 t.
- Agua de lastre: 9.000 t.

Capacidad de carga en bodegas

Se dispondrá la siguiente capacidad aproximada de carga en las bodegas:



Vista interior.

- Gambuzas y paños de víveres: 220 t.
- Raciones de combate: 120 t.
- Almacenes generales: 75 t.
- Suministros y repuestos: 90 t.

La capacidad de transporte de material debe ser tal que asegure el sostenimiento de las operaciones en tierra de la fuerza a proyectar por un periodo de treinta días.

Capacidad aérea

Se ha dispuesto en el buque una cubierta de vuelo corrida de popa a proa, con una eslora total aproximada de 201,9 m y una manga de 32 m, capaz de operar los aviones y helicópteros siguientes:

- *AV-8 Bravo Plus*.
- *JSF*.
- *V-22 Osprey* (un punto de toma a popa de la isla).
- *NH-90*.
- *SH-3D*.
- *CH-47 Chinook*.
- *AB-212*.

Se ha utilizado como helicóptero de diseño el *NH-90*, para el que se ha configurado una cubierta de vuelo de forma que seis helicópteros de este tipo puedan realizar operaciones simultáneas de aterrizaje y despegue.

La cubierta de vuelo dispone de espacio suficiente para que puedan efectuar operaciones de aterrizaje y despegue simultáneos cuatro helicópteros del tipo *CH-47 Chinook*.

Se ha dispuesto en la cubierta de vuelo una pista de rodadura y un *Sky-jump* con una pendiente en la salida de 12°, similar a la dispuesta en el portaaviones *Príncipe de Asturias*, que permiten las operaciones de despegue y aterrizaje de aviones VSTOL del tipo *AV-8B* y *JSF*.

El buque estará proyectado para ser capaz de soportar operaciones de vuelo diurnas, nocturnas y con vuelo instrumental.

Capacidad anfibia

El buque dispondrá de un dique de 69,3 m de eslora total y de 16,8 m de manga, con capacidad para cuatro embarcaciones de desembarco tipo *LCM-IE* y cuatro lanchas semirrígidas *Supercat*, simultáneamente.

Se podrá disponer de embarcaciones *Supercat* adicionales en el dique (sobre las embarcaciones *LCM -IE*) y/o en el garaje de carga pesada en detrimento de la capacidad de carga de vehículos.

El diseño del dique debe permitir el empleo de embarcaciones utilizadas por otros países de la OTAN, incluyendo embarcaciones de desembarco tipo *LCM*, vehículos anfíbios y vehículos sobre colchón de aire (*LCAC*).

Sistema de combate y de mando y control

El sistema de combate y de mando y control del buque de proyección estratégica incorpora los siguientes componentes principales:

- Sistema de apoyo al mando del buque CMS (red táctica de combate).
- Sistema de apoyo al mando naval embarcado (red de mando y control).
- Infraestructura de apoyo al mando de la fuerza embarcada (red de mando y control).
- Radar de vigilancia 3D.
- Radar de exploración de superficie (únicamente si el radar 3D no puede realizar funciones similares).
- Radar de navegación.
- Radar de aproximación de aeronaves.
- IFF asociado al radar 3D.
- ESM/ECM radar para defensa antimisil.
- ESM/ECM de comunicaciones para interceptación y monitorización de emisiones.
- Sistema optrónico para identificación, control de embarcaciones y autodefensa.
- Sistema de detección de minas del tipo vehículo no tripulado guiado por cable desde a bordo (reserva de peso y espacio).
- Lanzador de señuelos antirradar (Chaff) y anti-IR (Flares).
- Sistema de defensa antitorpedo (reserva de peso y espacio).
- Sistema integrado de navegación, incluyendo puente integrado, sensores de navegación, AIS y ECDIS.
- Sistema integrado de comunicaciones (internas y externas), incluyendo MHS, enlaces tácticos (Link 11, 22 y 16) y comunicaciones vía satélite militar y civil.
- Cuatro cañones de 20 mm.
- Ametralladoras de 12,7 mm.
- Un sistema de defensa de punto antimisil (aún sin decidir) PDS (reserva de peso y espacio).

Debido a necesidades presupuestarias, estas capacidades se alcanzarán por fases, de forma que en el momento de entrega a la Armada el buque no dispondrá de alguna de ellas.

Acomodación

El buque dispondrá de capacidad de acomodación para la dotación, Estado Mayor, grupo naval de playa, unidad aérea embarcada y fuerzas embarcadas, tal como se muestra en las tablas siguientes.

Se seguirán las recomendaciones del ANEP 24 en la definición de los distintos camarotes y sollados, según categorías.

Se procurará que los alojamientos de marinería y tropa de la dotación, Estado Mayor, unidad aérea embarcada y grupo naval de playa sean distribuidos en módulos de un máximo de ocho personas en la cubierta de habilitación.

Se considerará la disposición de módulos de nueve personas para la dotación, Estado Mayor, grupo naval de playa y unidad aérea embarcada en literas triples en aquellas zonas donde se disponga de entrepuente suficiente.

Los alojamientos de los cabos primeros estarán separados del resto del personal de marinería.

Los alojamientos de las fuerzas embarcadas se distribuirán en un máximo de 18 personas por alojamiento y se procurará disponer de una sala de estar por cada dos alojamientos.

Se reservará al menos un 20 por 100 de espacio por categorías para alojamientos y servicios sanitarios específicos para personal femenino. Dicha reserva será diseñada con la suficiente flexibilidad para ser empleada por personal masculino en todo o en parte si fuera necesario.

DESCRIPCIÓN	TOTAL
Dotación	243
Estado Mayor	103
Unidad aérea embarcada	172
Grupo naval de playa	23
Fuerzas desembarcadas	902

Dado el carácter multipropósito del buque, permitirá, mediante la adaptación de espacios no dedicados al alojamiento (garajes, hangar), el transporte durante cortos periodos de tiempo y en situaciones excepcionales de un número superior de personas, ya sean tropas o personal civil en caso de operaciones humanitarias.

Esta capacidad adicional de evacuación y transporte del buque (1.000 personas) se realizará en los espacios dedicados a la habilitación de las fuerzas embarcadas (902 personas) y el resto en detrimento de la capacidad de carga de vehículos en la cubierta de carga ligera.

En otra condición de operación, el buque será capaz de transportar material para el despliegue de un poblado CIMIC y sus módulos de alojamiento, además de prestar asistencia sanitaria completa.

La capacidad sanitaria del buque vendrá dada por un amplio complejo hospitalario, que contará con: zona específica hospitalaria, zona de clasificación y primeros auxilios a heridos, rayos X, sala de ecografías, quirófano, postoperatorio, sala de tratamiento de quemados, local de esterilización, zona dedicada a enfermería, salas de consulta y tratamiento, enfermería y habitaciones de aislamiento, zona odontológica, farmacia y pañoles médicos.

Reglas y reglamentos

En el diseño del buque se aplicarán en general estándares comerciales siguiendo la reglamentación del Lloyd's, excepto en parte o en la totalidad de los siguientes sistemas:

- Comunicaciones.
- Seguridad interior y contraincendios.
- Pañoles de munición.
- Aprovisionamiento en la mar.
- Amarre y fondeo.
- Sistemas de autodefensa.
- Defensa NBQ.
- Mando y control.
- Generación eléctrica.
- Integración de helicópteros y aviones.
- Estabilidad.

Protección NBQ

El buque dispondrá de protección contra agentes de contaminación nuclear, biológica y química en los espacios de la ciudadela del buque. Las zonas de protección colectiva del buque contra agentes contaminantes NBQ dispondrán de la capacidad para generar una sobrepresión en la ciudadela del buque, que incluirá los espacios de habitabilidad, mando y control, propulsión y máquinas.

El buque dispondrá de seis zonas separadas con protección NBQ, con su propio servicio de aire filtrado contra agentes contaminantes.

Dispondrá de un sistema automático de alarmas y detección de radiación y agentes químicos, así como un sistema de lavado de cubiertas exteriores y del dique.

Se utilizará el estándar ANEP 57, *Basic Materiel Requirements for the NBC Defence of Naval Vessels*, como publicación de referencia para el diseño y especificación de los sistemas y elementos de la defensa NBQ del buque.

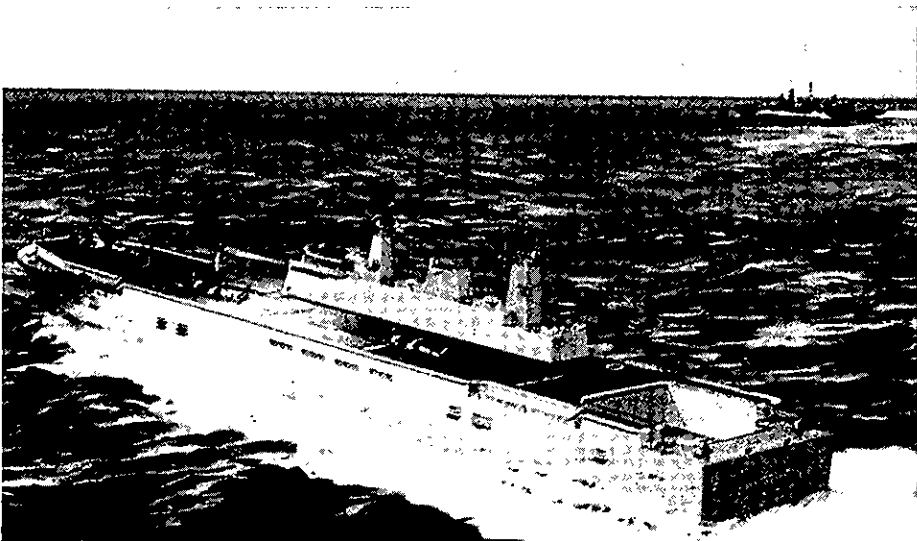
Zonas principales de fuego

Con objeto de limitar los daños debidos al fuego, el buque se ha dividido en seis zonas principales de fuego mediante cinco mamparos principales contraincendios situados de acuerdo con la disposición general del buque.

Los mamparos, límite de las diferentes zonas de fuego, serán al menos estancos al humo y cumplirán con las disposiciones aplicables de SOLAS.

Estabilidad

Los mamparos transversales principales estancos, el casco y la cubierta de compartimentado constituyen la envoltura estanca y la subdivisión interna del



Versión artística realizada por Izar.

buque que le permitirán mantener la integridad estanca y sobrevivir a las averías.

Las cámaras de máquinas principales estarán separadas por dos compartimientos estancos y una zona de fuego por motivos de supervivencia.

El buque dispondrá de una subdivisión estanca suficiente para cumplir con los criterios de estabilidad intacta y en averías de la Marina norteamericana (DDS 079-1, *Stability and Buoyancy of US Naval Surface Ships*, 1^o August 1975), y además cumplirá con los criterios de estabilidad IMO aplicables.

El cumplimiento del criterio de viento de través combinado con balance en condición de buque intacto (DDS 079-1) se realizará para vientos de cien (100) nudos.

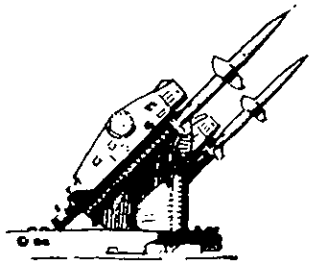
El cumplimiento del criterio de virada a alta velocidad, en condición de buque intacto (DDS 079-1), se realizará para la velocidad máxima del buque en condición de plena carga con margen de futuro (20 nudos) y para un diámetro táctico mínimo de cuatro (4) veces la eslora entre perpendiculares del buque.

Comportamiento en la mar

El buque deberá soportar sin daños apreciables un estado de la mar 9.

El buque podrá efectuar operaciones de vuelo con estado de la mar 5 y dispondrá para ello de un sistema de aletas estabilizadoras retráctiles.

El buque permitirá la maniobra con embarcaciones *LCM-1E* y vehículos anfíbios *AAV-7* hasta un estado de la mar 4.



EL S-80, UN SUBMARINO PARA EL SIGLO XXI

Manuel GÁRATE PASQUÍN



A luz verde otorgada recientemente por el Consejo de Ministros al nuevo submarino S-80 obliga a hacer una pequeña reseña sobre el barco, las vicisitudes que ha atravesado, para qué lo quiere la Armada y sus principales características; hagamos, en primer lugar, algo de historia.

La historia

Al principio de los años 80, cuando los submarinos *Galerna* comenzaban a entrar en servicio, la Armada ya preveía el relevo de los *Delfín* e iniciaba con la entonces Bazán y con su tradicional socio, la DCN, los estudios necesarios para examinar las posibilidades de relevo de estos submarinos; surgen así los submarinos CD-1 y CD-2 y los CE-1 y CE-2 oceánicos como posibles candidatos al relevo.

Sin embargo, después de los estudios de previabilidad de estos buques, la Armada decide que sus prioridades en ese momento iban más hacia las escoltas que hacia los submarinos, por lo que decide no seguir adelante con este programa, pero sí decide continuar los estudios para, en el momento que se considerase necesario, estar en posición de iniciar la construcción de un buque de este tipo.

Así, a finales de los años 80, el entonces AJEMA almirante Salas Cardenal ordena reiniciar los estudios, formando en Bazán una oficina bajo la responsabilidad del contraalmirante Gárate Coppa que agrupando ingenieros de esa empresa, ingenieros del Cuerpo de Ingenieros de la Armada y oficiales submarinistas, después de definir las necesidades efectuasen los estudios de previabilidad de un nuevo submarino para la Armada; estos estudios se deberían efectuar de manera simultánea e independiente en cuatro astilleros europeos:

- PRONAV, en Francia (DCN junto a Thompson).
- VSEL, en el Reino Unido.

- RDM, en Holanda.
- GSC (German Submarine Consortium), en Alemania; el GSC nace por orden del Gobierno alemán, agrupando IKL, Ferrostal, HDW y Thyssen.

Estos estudios finalizan en 1991, siendo ya AJEMA el almirante Nardiz Vial; pero las minoraciones presupuestarias de estos años hacen que el programa de submarinos, aun reconociendo la Armada su importancia, deba abandonarse.

El programa vuelve a retomarse en el año 1997 por orden del AJEMA, almirante Moreno Barberá, y se reinician los estudios, que cristalizan en el año 2000 en la Definición de un proyecto de submarino, de acuerdo con los requisitos establecidos por el Estado Mayor de la Armada.

El año 2001, el AJEMA, almirante Torrente Sánchez, ordena revisar el programa y los estudios para adecuar los requisitos del submarino a la nueva estrategia emergente de los sucesos que culminaron con la desintegración de la Unión Soviética, en la que la tradicional visión del submarino como un arma de dominio negativo del mar, actuando como lobo solitario en ataques al tráfico mercante, estaba trasnochada.

Estos estudios culminan en estos días con el proyecto de un submarino que, como parte integrante de una fuerza naval, debe incidir, sobre todo, en la capacidad de esta fuerza de proyectar el Poder Naval sobre Tierra.

Necesidad del submarino

Para deducir las misiones previsibles de este submarino consideraremos, en primer lugar, el escenario más probable de actuación y en segundo lugar, el tipo de conflicto, teniendo en cuenta que cualquier fuerza naval que se considere debe ser apta para la operación en un ámbito combinado conjunto. Y en tercer lugar, la amenaza a la que se enfrentaría este buque, siempre teniendo en cuenta que será un componente más de la fuerza naval.

Escenario

El escenario más probable en que actuará el submarino será en un conflicto armado limitado, con operaciones de proyección de fuerza, en un ámbito conjunto o combinado, por lo que este barco, como cualquier otro involucrado, debe ser una unidad apta para la acción conjunta, adecuadamente orientado a la participación en operaciones de acción desde la mar sobre tierra, en las que se requiere un grado de autoprotección adecuado ante eventuales amenaza-

zas, particularmente en aguas próximas a costa y con una autonomía logística suficiente para operar durante largos periodos de tiempo en teatros alejados.

Por otra parte, a la luz de las nuevas amenazas terroristas derivadas de los viles ataques perpetrados el 11 de septiembre de 2001 y de otras amenazas para la seguridad nacional —como el tráfico de drogas, armas e inmigración ilegal—; otro escenario, además del anterior, aparece en el horizonte del submarino si se le dota con las capacidades necesarias para ello.

Los potentes medios de escucha pasiva, capaces de detectar y situar motores muy revolucionados, como los que se utilizan en las operaciones mencionadas, junto a la discreción que supone el que el infractor no sea consciente de la presencia del buque, sumado a una buena capacidad de integración en un dispositivo con base en tierra, permitiría al buque conducir a una aeronave u otro buque hasta las inmediaciones de las embarcaciones sospechosas para su reconocimiento y detención.

Tampoco olvidemos en este terreno los recientes descubrimientos de los submarinos de bolsillo de los narcotraficantes colombianos con el propósito de transportarlos cerca de la costa en que pretenden introducir la droga para llenarlos con esa sustancia y dejarlos en «libertad», con el objeto de alcanzar la costa cuando sea seguro. También en este caso un submarino con sus sensores pasivos de escucha es el medio que con mayor probabilidad puede hacer frente a esta amenaza.

Por lo que se refiere a las zonas geográficas de actuación, la zona más probable para las FAS españolas, y en particular para la Armada, es la región euroatlántica en su concepción aliada, en la que se circunscribe el entorno geoestratégico natural de España, es decir, Europa, el Mediterráneo occidental y el Atlántico oriental, además del archipiélago canario y el estrecho de Gibraltar con sus accesos, de máximo interés para España.

Tipos de conflictos

Los tipos de conflictos al que este submarino deberá hacer frente serán las operaciones de proyección del Poder Naval sobre Tierra y las de protección de fuerzas navales o terrestres en aguas costeras, con mayor probabilidad que el combate naval tradicional; el submarino, como componente de esa fuerza naval y con sus medios tradicionales, y algunos avances en materia de armamento y comunicación desde la entrada en servicio de nuestros *Agosta*, puede contribuir a ambas misiones de manera sustancial; veamos cómo.

Como gran novedad en los conflictos modernos, encontramos al submarino integrado en una fuerza naval, un paso más adelante sobre los ya experimentados apoyos asociado y directo; será parte de esa fuerza y, por tanto, probablemente estará bajo control operativo y mando operativo y táctico del OTC. Por lo que, necesitará un sistema seguro y fiable de comunicacio-

nes con el OTC y necesitará también sistemas de intercambio de información, tanto en tiempo real (Link) como aportaciones a los sistemas de Mando y Control. Será necesario efectuar un estudio profundo entre la necesidad de estar en cota periscópica para integrarse al cuadro general de la crisis y la de permanecer a cota profunda. Necesitará también algún sistema para efectuar comunicaciones puntuales a su mando cuando, por alguna causa como la persecución de un contacto, no deba abandonar la cota profunda.

Proyección del Poder Naval sobre Tierra

En lo que se refiere a este tipo de operaciones, este buque puede contribuir a la seguridad de las operaciones en tierra mediante misiones de I&W, que permitirán, en primer lugar, asegurar la llegada a zona de la Fuerza Naval con el conocimiento de la amenaza existente y, en segundo lugar, estimar la posibilidad del desembarco, incluso administrativo, de la Fuerza.

Además, tradicionalmente, ha ayudado a la infiltración de fuerzas especiales, tan necesarias para efectuar operaciones precursoras en tierra sin las que un desembarco sería imposible. Aunque siempre se ha considerado que su capacidad de transporte es pequeña, esto es sólo cierto durante largos periodos de tiempo. En una operación de infiltración discreta la capacidad puede ser bastante mayor si las fuerzas especiales son embarcadas a bordo del submarino, bien lanzados desde un avión en paracaídas, bien desde otro buque, y una vez evacuadas, pueden ser transferidas a alguno de los buques de la Fuerza Naval.

Esta consideración también debe ser de aplicación para la evacuación discreta de personal, incluso civil, de un teatro de operaciones.

También en este aspecto de la guerra, el barco puede contribuir a la misión de *Deep Strike* de la Fuerza Naval, equipándose de misiles de intervención en tierra que mantendrían la capacidad disuasoria de la Fuerza aún en el caso de que no pudiese lograrse el dominio del aire o del mar en el escenario contemplado y no quieran arriesgar otro tipo de unidades; habrá, pues, que insistir en su capacidad de misiles de intervención en tierra.

Misiones de protección de una Fuerza Naval

En lo que se refiere a su contribución a la protección de una Fuerza naval, el submarino, que mantiene todas sus capacidades tradicionales mejoradas por la técnica actual, sólo puede contemplarse integrado en la Fuerza Naval y contribuir con ella a la «adquisición del dominio del mar» en el teatro de operaciones.

Así, debe ser capaz de contribuir de una manera eficaz a la defensa ASuW de la Fuerza Naval mediante su arma tradicional, los torpedos, que actualmente cuentan con alcances del orden de decenas de kilómetros, y de sus misiles antibuque.

Puede también contribuir a la protección ASW de la Fuerza Naval, donde puede llegar a ser el elemento fundamental, pues es sabido que la detección submarina, sobre todo en el Mediterráneo occidental, y en aguas someras debe efectuarse, sobre todo, por medios acústicos pasivos y medios no acústicos; los medios de detección actuales de escucha en baja frecuencia montados en submarinos han dado fin a la «lucha de ciegos». Llamada así cuando dos de estos buques se enfrentaban, garantizando alcances aceptables sobre otros submarinos convencionales, y considerables cuando hablamos de submarinos nucleares.

En ambas misiones, el largo alcance de sus armas, unido a la distancia de detección de sus sensores, principalmente pasivos de BF, y su integración en la Fuerza Naval, con el intercambio de información que esto conlleva, suplirá con creces sus limitaciones cinemáticas.

Misiones de protección de una Fuerza Terrestre

Para la misión de protección y apoyo a una Fuerza Terrestre ya desembarcada no cabe duda que los buques de superficie serán idóneos, pero no olvidemos que un submarino es inmune a los sistemas de defensa de costa y a la aviación de caza y ataque al suelo, así como ante los misiles antibuque, por lo que en el caso de que el dominio aéreo en el teatro de operaciones no sea todo lo intenso que sería deseable, y la prudencia para evitar daños propios —tan impopulares en estos tiempos en que las guerras son seguidas por los medios de comunicación— aconseje que los buques no corran ningún riesgo, y que para asegurar su inmunidad se considere alejarlos de costa y permitir más tiempo de reacción ante un posible ataque aéreo o de misiles desde la costa, existen ciertos sistemas innovadores que permitirían a la Fuerza Naval prestar un cierto apoyo a la Fuerza Terrestre por medio del submarino.

Como capacidad para el cumplimiento de esta misión puede contemplarse, ya hoy en día, el apoyo a la fuerza en tierra mediante sistemas de armas ya desarrollados o en desarrollo que, además de permitir la defensa antiaérea del submarino, permiten batir ciertos objetivos enemigos, tales como carros, fortines, personal, etc., a petición de la fuerza en tierra.

Por último, y deseablemente, ya que no es una capacidad todavía experimentada por ninguna marina, podría contemplarse la posibilidad de incorporar un iluminador láser en alguno de sus periscopios para designar objetivos costeros, que serían batidos bien por la aviación bien por proyectiles láser de artillería naval de los buques de superficie, mientras éstos se mantienen a distancia segura.

Amenaza

Desde este punto de vista, y con las misiones expresadas anteriormente, la amenaza principal de la Fuerza Naval y, por tanto, del submarino estará constituida por todos aquellos medios que el enemigo pueda poner en función para oponerse a la consecución de las misiones expresadas.

Así, el submarino deberá conservar sus capacidades tradicionales, entre las que ya no parece determinante la de ataque al tráfico marítimo, aunque la necesidad de oponerse a buques de superficie en ASuW hace que no deban variar sus capacidades en este terreno.

Su misión inicial de I&W, que le obliga a aproximarse a la costa enemiga, puede llevarle a entrar, inadvertidamente, en campos de minado defensivo enemigos, por lo que debe tener un medio de detección de minas y otros obstáculos que le permitan navegar con seguridad cerca de la costa.

En lo que se refiere a defensa aérea, lógicamente, cuando se encuentre en las cercanías de una Fuerza Naval no necesitará medios, pues otros buques se ocupan de este tipo de guerra. Pero, la integración en una Fuerza Naval no tiene por qué implicar obligatoriamente la cercanía a las otras unidades, no olvidemos las misiones de I&W y la posibilidad de destacarlo a teatros donde no se tiene el dominio absoluto de todas las dimensiones, por lo que sería deseable que contara con alguno de los sistemas de armas emergentes actualmente, como el TRITON que, además de proporcionarle autoprotección en esta guerra principal, naturalmente contra helicópteros y aviones de patrulla marítima, le proporciona una cierta capacidad de apoyo de fuego a fuerzas en tierra.

Es en guerra ASW donde el submarino puede y debe asumir un papel preponderante. La dificultad conocida de detección de los sonares activos en las aguas someras donde se desarrollarán los conflictos, frente a la bondad de los sensores actuales en BF, sonares de flanco y remolcados, montados en plataformas tan silenciosas como los actuales submarinos permiten asegurar largas distancias de detección sobre submarinos, incluso convencionales de nueva generación; examinemos por un momento cómo serán estos submarinos amenaza.

El submarino amenaza, perteneciente a un país cuyo interés no se centra en la defensa colectiva, sino cuya misión principal será la negación del teatro de operaciones a la Fuerza Naval que se encuentre empeñada en las operaciones de apoyo, mantenimiento o imposición de la paz, variará en su concepción del submarino que estamos describiendo; así, en este submarino amenaza vemos que se mantiene el papel tradicional de «lobo solitario», aunque en un teatro cercano a su base, y sus características más probables para llevar a cabo esta misión serán:

- Una gran discreción para evitar su detección por la fuerza multinacional, conseguida posiblemente a través de la utilización de los nuevos sistemas de propulsión independientes del aire (AIP) emergentes.
- Gran capacidad ASuW; no olvidemos que el éxito que podrían apuntarse atacando una unidad de superficie, tan valiosas hoy en día, sin que esa unidad sea necesariamente un transporte o un portaaviones, podría comprometer la continuidad de las operaciones.
- Cierta capacidad ASW; al saber que su principal enemigo, sobre todo en el caso de que la fuerza multinacional no pueda contar con aviación de patrulla marítima embarcada, será otro submarino y tendrá que defenderse de él.
- Capacidad de minado para negar ciertas zonas de mar a la fuerza multinacional

¿Necesidad de la discreción?

El epígrafe que titula este párrafo parece un contrasentido cuando tratamos de submarinos, pero la pregunta que debemos hacernos es: ¿es necesaria la discreción? Después de examinar las misiones podríamos pensar que la discreción en el submarino —que parece definirse para países que analicen su función como integrado en una Fuerza Naval— no es importante, el buque debe estar a cota periscópica enlazado con el OTC y sirviendo a la consecución de la misión en su conjunto. Pero este razonamiento sería engañoso; examinemos por qué.

El submarino debe ser la primera unidad de la Fuerza en llegar y establecerse en el teatro de operaciones, reconocerlo, proporcionar inteligencia al OTC, asegurar —con la probabilidad que se quiera asumir— la ausencia de amenazas en zona para el resto de la Fuerza Naval y mantenerse realizando las misiones que el OTC le encomiende. Todas estas operaciones necesitan discreción, y siendo ya una disuasión la incertidumbre enemiga sobre la posible presencia delante de la costa enemiga de una plataforma capaz de intervenir en tierra, vemos que la discreción es de primordial importancia.

En segundo lugar, y aunque es cierto que las patrullas conllevarán un alto porcentaje de tiempo a cota periscópica, nunca debe perderse de vista que la probabilidad de detección sobre unos pocos mástiles que asoman a la superficie, sobre todo en condiciones de mar que permitan su ocultación, nunca será lo mismo que la presencia de un escolta en la misma zona, aunque presentará las limitaciones cinemáticas y de potencia de fuego inherentes al submarino.

No olvidemos que la autoprotección es otra de las premisas fundamentales de toda unidad y no siempre se contará con el dominio absoluto del cielo para permitir a los escoltas y al portaaviones operar con total seguridad cerca de

costa, sin embargo, el submarino, que no puede ser blanco de la artillería de costa, misiles antibuque ni aviones de ataque, incluso siendo indiscreto, no correrá ningún peligro, por lo que, ante la posibilidad de incursiones aéreas que aconsejen a los buques alejarse para alargar el tiempo de autoprotección, el submarino puede quedar frente a la costa enemiga guiando armas y apoyando a la Fuerza en tierra con sus misiles.

Una capacidad adicional se deduce de lo apuntado en este apartado, y es que el submarino pueda asegurar que permanece indetectado, a ser posible desde su salida de puerto y hasta su vuelta a la base. Esta capacidad, que hasta la fecha es privativa de los submarinos nucleares, parece acercarse al submarino convencional mediante los sistemas (AIP) —que ya podrían permitir la realización de una larga patrulla a velocidades bajas—, que a lo largo de los primeros años de este siglo, es de prever, disminuirán las diferencias respecto a los nucleares.

El submarino S-80

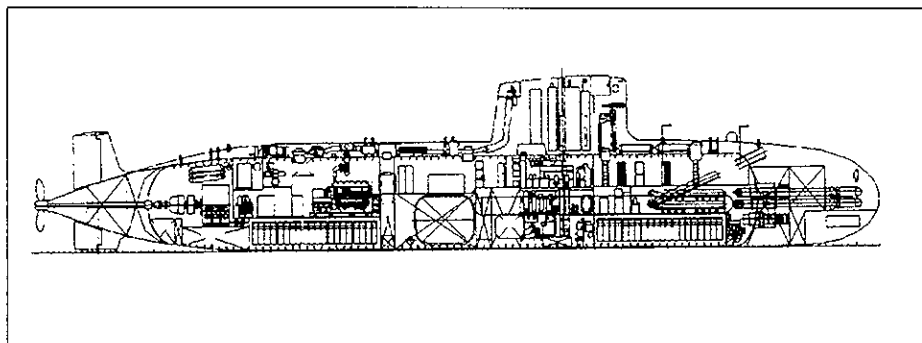
El S-80, como exponente de las características de un submarino del siglo XXI, resumidas anteriormente, podrá efectuar sus misiones dentro del escenario considerado y frente a la amenaza descrita, lo que después de los correspondientes estudios ha dado lugar a la elaboración del proyecto que ahora comienza a construirse y que responderá a las siguientes características:

- Firma magnética adecuada para minimizar la detección y riesgos ante minas y torpedos, proporcionada por los materiales de construcción y tratamientos adecuados.
- Firma radar e IR de mástiles lo suficientemente bajas para minimizar la detección, proporcionada por los recubrimientos antirradar en sus mástiles.
- Firma acústica lo más silenciosa posible para optimizar la detección propia y minimizar la de la escucha enemiga, proporcionada por los adecuados medios de reducción de ruidos.
- Baja pantalla sonar ante posibles exploraciones activas enemigas, mediante las adecuadas formas de construcción y posibilidad de material absorbente sonar.
- Movilidad operacional que le permita actuar en zonas alejadas a más de 1.000 millas, con un tiempo de estacionamiento en patrulla de 30 días, haciendo el tránsito con el coeficiente de indiscreción adecuado a las amenazas.
- Movilidad táctica que le permita maniobrar eficazmente para evitar la detección, romper el contacto o evadirse de las armas enemigas, tanto

- en el plano horizontal, con al menos 20 nudos, como en el vertical, con una cota de al menos 300 metros.
- Alta velocidad de tránsito (al menos ocho nudos) para alcanzar rápidamente un teatro alejado.
- Facilidad de cambio de velocidad desde la gama baja de velocidades hasta la gama alta sin necesidad de operaciones ruidosas, capacidad que le proporcionan los nuevos motores de magnetismo permanente.
- Discreción durante su entrada y permanencia en el teatro en solitario, que le proporcionará el motor independiente de la atmósfera (AIP) de células de combustible.
- Sistema fiable de comunicaciones satélite, ya desarrollado por la industria nacional y en servicio en los submarinos tipo *Galerna*.
- Integración en una red Link.
- Integración en el sistema de Mando y Control MCCIS de la NATO.
- Radar de baja probabilidad de interceptación, en desarrollo por la industria nacional.
- Visión todo tiempo (I&W).
- Tubos de lanzamiento activo con un sistema de lanzamiento silencioso para permitir el lanzamiento de armas no propulsadas.
- Sensores acústicos pasivos de baja frecuencia componiendo un sistema de combate integrado.
- Sensores acústicos que le permitan la detección de obstáculos y posibles minas para su navegación segura en aguas someras.
- Medios de ayuda a la navegación que permitan operar con la precisión que exigen determinados cometidos.
- Capacidad de lanzamiento de 18 armas largas.
- Capacidad de lanzamiento de misiles de intervención en tierra a larga distancia.
- Torpedos pesados de doble propósito y largo alcance.
- Capacidad de lanzamiento de misiles antibuque.
- Al menos seis tubos para permitir el lanzamiento de la panoplia de armas considerada.
- Sistema lanzaseñuelos capaz de engañar torpedos enemigos de última generación.
- Dotación reducida mediante la automatización de los servicios.
- Capacidad adecuada de transporte de personal.

Esta lista de capacidades, evidentemente y por razones comprensibles, no exhaustiva, desvela algunas innovaciones tecnológicas importantes, como los sistemas oprónicos, láser, radar LPI, misiles de intervención en tierra y misiles antiaéreos, Link, sistema de mando y control, etc., como para llamar la atención.

Como resumen de las características del buque, así proyectado, el *S-80* será un submarino que podrá definirse de la siguiente manera:



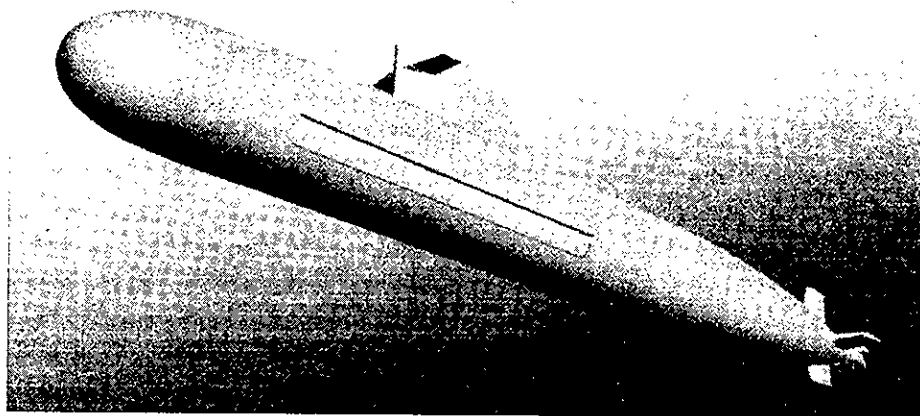
- Eslora total: 71,05 metros.
- Eslora del casco resistente: 51,76 metros.
- Manga: 11,20 metros.
- Diámetro del Casco Resistente: 7,30 metros.
- Altura total: 13,69 metros.
- Desplazamiento en superficie: 2.177 toneladas.
- Desplazamiento en inmersión: 2.404 toneladas.
- Dotación: 32 personas.
- Capacidad para dotación femenina.

Aspectos industriales

La obtención de un submarino con las características anteriores permitirá a la Armada poseer un barco con tecnología «punta» y adecuado a sus nuevas necesidades. Contar con esas capacidades hará que nuestra Flotilla de Submarinos continúe estando entre las más avanzadas del mundo en lo que a buques convencionales se refiere, con la consiguiente influencia que podría tener este hecho en otras marinas que decidan construir submarinos.

Quizá el hito más importante de la construcción por Izar de un submarino para la Armada, y sobre todo un submarino tecnológicamente a la cabeza del mundo de los convencionales, suponga el avance más importante de todo el programa. Esta empresa española quedará, al finalizar, habiendo además completado la ejecución de los programas *Scorpene* chileno y malayo, junto a otros que parecen posibles, de claro liderazgo en la construcción de submarinos para exportación.

Este logro, que en principio pudiera parecer sólo importante para la empresa Izar, es importante para España y para la Armada por la transferencia de tecnología que supondrá alcanzarlo; no olvidemos los años de experiencia en el mantenimiento y construcción de la entonces Bazán, con nuestros submarinos *Daphné* y *Agosta*, con cursos de submarinos, etc., que le permitieron



acceder a la tecnología necesaria para la construcción propiamente dicha; le faltaba la forma de definir el submarino responsabilidad compartida con la Armada, y la definición del proyecto, capacidades que adquiere con este programa.

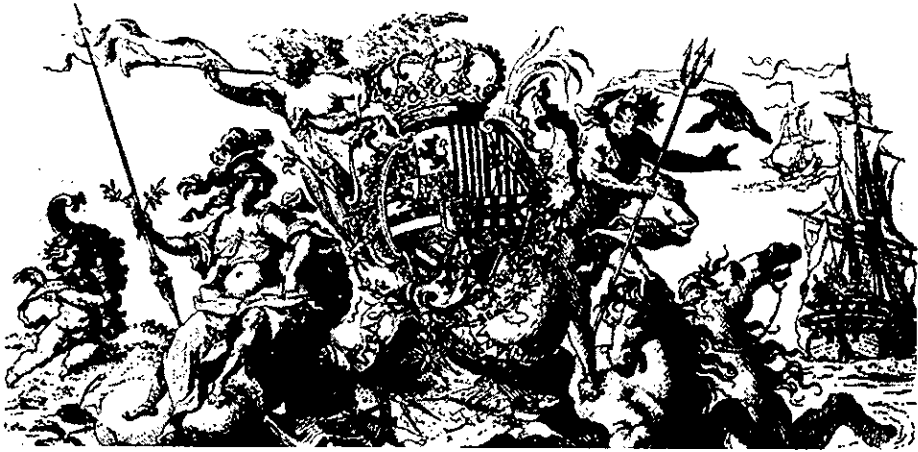
Otra innovación tecnológica de muy cercana aplicación industrial puede ser el sistema AIP. Esta incorporación obligaría a estudiar estos sistemas que, ineludiblemente, utilizan oxígeno como comburente y que se están revelando como una alternativa futura a los carburantes tradicionales utilizados en la automoción ante la escasez previsible de petróleo, su encarecimiento y a que presentan características mucho menos contaminantes que los hidrocarburos tradicionales. El trasvase tecnológico necesario para su construcción en España presentará grandes ventajas cuando estas nuevas tecnologías cristalicen en la realidad.

En cualquier caso, lo que se debe prever es que el submarino así definido, que atendería a un análisis efectuado en el seno de la Armada para su exportación a otro país, deberá sufrir las modificaciones necesarias propias de la idiosincrasia de la marina que opte por su adquisición.

Así, no olvidemos, por ejemplo, que sobre el submarino *Scorpene* ofertado por el Consorcio DCN-Izar a la Marina chilena (el denominado proyecto CM2000) se han introducido muchas modificaciones que han hecho del barco chileno otro diferente y que junto al primero ha dado origen a la denominada familia *Scorpene* que, partiendo de un buque básico, admite ciertas modificaciones. Otro ejemplo lo constituye la familia del *U-209*, que ha sido vendido a multitud de países, cuyos modelos, aunque genéricamente iguales, mantienen configuraciones diferentes.



La Virgen de los Desamparados, embarcando en el cañonero *Legazpi* atracado en Valencia para su posterior traslado a Denia, donde fue recibida por gran número de embarcaciones y multitud de personas en los muelles, año 1953. (Foto: colección: CA M. Sánchez-Barcaíztegui).



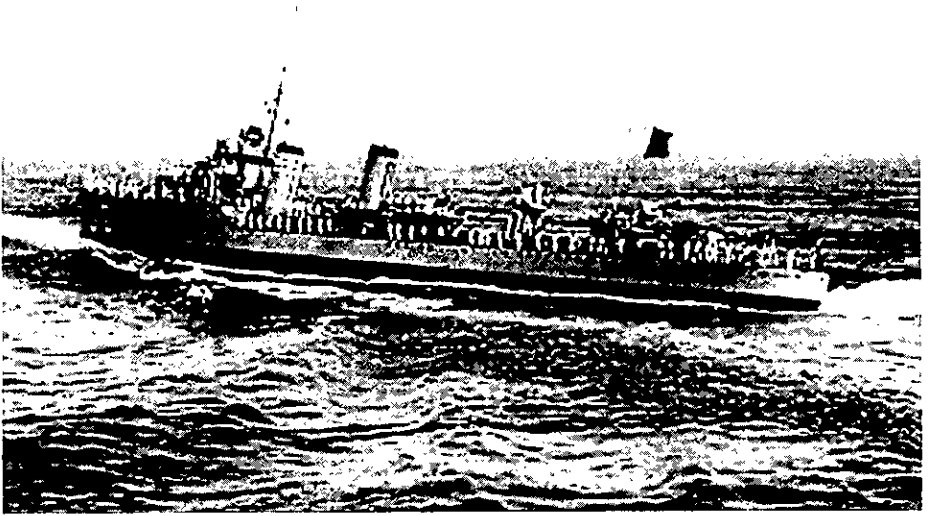
HISTORIAS DE LA MAR

ACTIVO, HUIDIZO, VALIENTE Y ANECDÓTICO *JOSÉ LUIS DÍEZ*

José M. BARCELÓ-FORTUNY



TODOS aquellos «galgos de mar», excelentes barcos, quedaron en el transcurso de la guerra civil en el bando republicano. Combatieron con desigual y más bien poca suerte y, al final, como perdedores que fueron, no merecieron honra alguna. Adjetivos tales como valerosos, luchadores e incluso heroicos les fueron vetados y sustituidos por anónimos en los medios de propaganda. Hubo sí, entre ellos, excepciones; y hasta uno destacó muy por encima de los demás. Se mostró a veces huidizo y apático, se disfrazó, luchó bravamente y acabó derrotado. Sin duda, aquel *José Luis Díez* honró al teniente de navío de la Armada, eminente electricista y colaborador próximo a Isaac Peral en su proyecto estrella, descendiente de los Díez de Tejada que pelearon en la guerra de la Reconquista. Méritos sobrados había acumulado a lo largo de sus años al servicio a la Armada para que se pensara en él llegado el momento de darles nombre a los destructores de la Ley Miranda de 1915. Correspondía el *José Luis Díez* al primer grupo de catorce unidades que iban a constituir la serie. Construido como todos los demás en Cartagena, fue botado



Destructor *José Luis Díez*, en sus primeros años de mar.

—cuando en Cartagena todavía se botaban los barcos— el 25 de agosto de 1926 y entregado en 1929. Muy poco tiempo después participaría en las mayores maniobras celebradas en lo que se llevaba de siglo por la Marina española, en octubre de aquel año, aunque sin estar todavía montada la artillería por no encontrarse terminada. De alguna manera, sería aquélla la primera «anécdota» que protagonizara. Formaba parte del núcleo de la escuadra, en aquel entonces, la escuadrilla de destructores integrada por los *Sánchez Barcáiztegui*, *Almirante Ferrándiz* y el *José Luis Díez*, además de los tres *Alsedo*, que en aquellas maniobras en aguas del Mediterráneo quedarían encuadrados en el «bando blanco», bajo el mando del contralmirante Adolfo Suanzes. Aquel *José Luis Díez* estaba predestinado a acaparar protagonismo, y a comienzos de abril de 1931 fue a encallar en fondo parcialmente arenoso a la entrada del puerto de Ibiza, muy próximo al faro de Botafoch. Formaba parte de una escuadrilla de destructores que desde hacía varios días venía realizando una tanda de ejercicios en el mar balear y que tuvo a otro protagonista especial, el *Sánchez Barcáiztegui*, que por avería en una hélice fue menester remolcarlo por el también destructor *Almirante Ferrándiz* desde un punto próximo al subarchipiélago de Cabrera hasta el puerto de Palma. Mandaba por aquel entonces el *Díez* el capitán de fragata Juan Benavente García de la Vega.

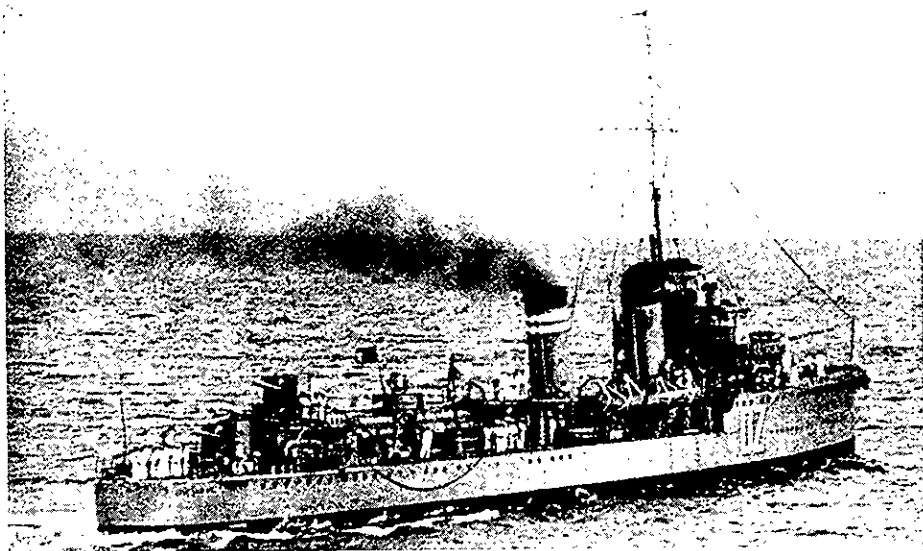
Sus primeras actuaciones forzadas por trágicas circunstancias

Tras el advenimiento de la República vendría una época espesa para nuestro país, sucediéndose algunos movimientos subversivos de signo anarquista, siendo uno de ellos la proclamación «a base de dinamita y fuego» —la historia es como es y de nada sirve a estas alturas tratar de camuflarla— del comunismo libertario en diversas poblaciones catalanas, lo que llevó a las autoridades civiles a tener que adoptar severas medidas en ayuda de las fuerzas del orden, solicitándose también para ello la colaboración del Ejército y de la Marina. Desde el Ministerio de Marina se ordenaría la inmediata ida a Barcelona de dos destructores, uno de ellos el *José Luis Díez*, para ponerse a disposición del gobernador civil. Ocurría en enero de 1932. Hallándose destacado en aquel puerto, el comandante del *Díez*, capitán de fragata Franco Salgado-Araujo, fue designado para el mando de una expedición a cargo del trasatlántico *Buenos Aires*, que debía trasladar a Guinea, en calidad de deportados, a un centenar de significados anarquistas. Hasta Cádiz escoltaría el *José Luis Díez* al *Buenos Aires*.

Por si aquel movimiento anarquista que sacudió a gran parte del territorio español no bastara, vendría luego el alzamiento del general Sanjurjo en agosto del mismo año, y que pese a fracasar puso nuevamente en alerta al Gobierno ante el temor de que aquel intento de sublevación encontrara imitadores en otras zonas del país, por lo que, entre otras medidas, se dispuso el envío de varios destructores a Sanlúcar de Barrameda, entre ellos, otra vez, el *José Luis Díez*.

Es un hecho, y no una mera apreciación personal, naturalmente subjetiva, que la convivencia en España iba deteriorándose ostensiblemente, lo que a la larga desembocaría en la cruenta Guerra Civil que asoló nuestro país a partir de julio de 1936.

En vísperas del alzamiento militar, el *Díez* se encontraba en dique seco para limpieza de fondos en Cartagena tras haber participado en mayo en unas maniobras en aguas de Canarias. Pertenecía el destructor a la Primera Flotilla, de la que era buque insignia el *Almirante Valdés*. El 18 de julio todas las flotillas de destructores se hallaban surtas en Cartagena, salvo el *Almirante Antequera* que estaba en Galicia. Algunos de aquellos destructores recibirían orden de salir a la mar para dirigirse al Estrecho, aunque no así el *José Luis Díez*. Era su comandante en aquel entonces el capitán de fragata Casimiro Carre, que sería sustituido por Luis González Ubieta, llamado a ser uno de los futuros jefes de la Flota republicana. Ostentando todavía el mando del destructor, el capitán de fragata Carre se había visto obligado a ordenar que la dotación al completo formara en cubierta para amonestarla por las voces, gritos y frases alusivas a la situación política del momento pronunciadas desde el destructor. Horas después se produciría un motín a bordo y eran detenidos el propio comandante y los demás oficiales, quienes pasaron toda la noche en la toldilla vigilados por piquetes de marinería armados. A la mañana siguiente, el viceal-



Con las siglas DZ en los costados y zunchos en la chimenea de popa.

mirante Márquez se personaría a bordo y ordenaría al comandante y oficiales que se presentaran en la comandancia general del arsenal, donde se les «recomendaría» que abandonaran el recinto. Mal estaban las cosas.

Empezaba la trágica espiral de odio, horror y venganzas que por ambas partes y con mayor o menor intensidad caracterizarían aquella guerra fratricida.

El día 22, el *Díez* se haría a la mar, ya al mando del capitán de corbeta González Ubieta, para dirigirse a Alicante. La llegada del buque a aquel puerto y la amenaza de bombardear algunos cuarteles contribuirían a inclinar las armas del lado de la República. Permanecería surto en el puerto alicantino hasta primeros de agosto, marchando a Valencia para cargar armas con destino a Málaga, y ya en la capital malacitana serían detenidos tres oficiales, sentenciados a muerte y fusilados. En ellos estaban los primeros tributos de sangre y vida entre la dotación del *José Luis Díez*.

Dejamos un poco al margen sus movimientos en el periodo que va desde el mes de agosto hasta que a finales de septiembre abandonara el Mediterráneo para dirigirse al norte. Destacar tan sólo de aquel periodo su participación en las operaciones de apoyo al desembarco en Mallorca, la meritoria escolta al petrolero *Campero* desde Casablanca hasta Málaga... y el presunto ataque aéreo del que fue objeto por parte de la aviación nacional cuando navegaba próximo a Melilla, con la particularidad, eso sí, de que las bombas cayeron muy cerca del destructor británico *Blanche*, al que desde las alturas los aviadores habían confundido con el *Díez* —como pintura de reconocimiento llevaba

entonces dos zunchos blancos pintados en la chimenea proel y en las amuras las iniciales JD—, que sí había estado patrullando poco antes aquellas aguas.

En septiembre, como ya se ha apuntado, el mando republicano tomaría la decisión de enviar al norte al grueso de la flota, hacia donde se dirigió el *José Luis Díez* en calidad de buque insignia de las fuerzas ligeras. Poco intervino sin embargo en las, por otra parte, escasas acciones desarrolladas por la flota republicana en aquella fase de la guerra, y al regresar la flota «roja» al Mediterráneo se quedarían en el Cantábrico los destructores *Díez* y *Ciscar*, adquiriendo ambos, especialmente el primero, pronto notoriedad.

Recibe un apodo...

Por su apego a permanecer en puerto, pronto se le apodaría al *Díez* «Pepe el del puerto», y como tal era mayormente conocido por las gentes de Santurce, donde tenía, más que su base, un refugio seguro. Pero lo que son las cosas, el día en que se decide a entablar combate, mete la pata hasta la ingle. Al aparecer un caza sobre el cielo de Bilbao, las defensas antiaéreas del *Díez* no dudan en hacer fuego contra el avión, consiguiendo abatirlo; pero no era un caza enemigo, sino todo lo contrario, y además pilotado por el as de la aviación vasca, Felipe del Río. Un «glorioso» derribo.

Y llega el 5 de marzo de 1937, en que el *Canarias* entabla combate con los vapores armados que daban escolta al *tramp Galdanes*, con 183 pasajeros a bordo. La defensa de los pesqueros es valiente y hasta incluso heroica, aunque no pueden evitar el apresamiento del *Galdanes* y el hundimiento del *pysbe Nabara*. Se pregunta la gente dónde está a todo eso el *José Luis Díez*, al que unos sitúan atracado en Santurce haciendo oídos sordos a las angustiosas llamadas de auxilio que le hacen desde alta mar. Y así llega a publicarse, explicando, en su descargo, que al producirse el combate se encontraba con las calderas apagadas y por ello sin posibilidad alguna de zarpar hasta transcurridas varias horas. Otras fuentes, más de fiar, señalan que el *Díez* sí formaba parte del convoy, aunque navegando algo lejos del grupo; y con el pretexto del tiempo duro reinante y una supuesta avería, el comandante, que lo era ahora el teniente de navío Moya Blanco, se dirigió a Burdeos, donde desertarían el propio comandante, varios jefes de máquinas, el médico y un capitán de la Marina mercante. En el puerto francés se haría cargo del buque el capitán de corbeta Horacio Pérez, que condujo al *Díez* a Santander y tomó el mando el guardia marina de segunda Juan Antonio Castro Izaguirre, que fue promovido a alférez de navío.

La marinería estaba indisciplinada y los oficiales no parecían estar por la labor de combatir, llegando un momento en que ante la escasa participación del destructor el presidente del Gobierno vasco escribe al ministro de Marina, Prieto, notificándole la inutilidad del buque —además del *Ciscar*, que sigue

sus mismos pasos— y solicita que ambos sean reemplazados por otras unidades, éstas de la Marina vasca. Es entonces cuando una compañía de la policía vasca y un grupo de marineros reducen a las dotaciones cuando están durmiendo y oficialmente «quedan desembarcados», cuando en realidad son detenidos e ingresados en prisión, incluidos los respectivos comandantes. Poco estarían, sin embargo, privados de libertad los oficiales y especialistas, que serían reintegrados a bordo y las dotaciones complementadas con marineros enrolados.

En aquel trasiego de comandantes, Juan Antonio Castro, ya con el grado de teniente de navío, sería enviado al *Ciscar* y pronto tendría ocasión de comprobar en sus propias carnes la poca predisposición del *Díez* para combatir. Habían pasado pocos días desde el «arresto», y a la salida de un chubasco el *Ciscar* se dio de bruces con el *Almirante Cervera*, que se encontraba en posición ideal para situar sus proyectiles de 152 mm sobre el destructor republicano. Se entabló combate y en ayuda del *Ciscar* acudió el *Díez*, que en determinado momento estuvo en clara posición de lanzar torpedos contra el crucero, cosa que el comandante evitó claramente.

Al producirse la huida del Gobierno vasco en mayo del 37, embarcarían en el destructor varios miembros del ejecutivo para dirigirse a La Pallice. Y allí desertan otros oficiales, entre ellos el comandante, teniente de navío Evaristo López, asumiendo el mando del destructor el también teniente de navío García Fresno.

El *Díez* y el *Ciscar* buscan entonces refugio en Santander, al igual que varios submarinos de la clase C. Días después, el primero tiene un encuentro con el bou *Galerna*, contra el que simplemente hace «gasto de munición». No era ésta la primera vez que ambos se encontraban, ya que el pesquero armado se había dedicado durante algún tiempo a crear dificultades al tráfico marítimo frente a Bilbao. Nunca, sin embargo, llegaron a producirse daños mutuamente.

Ya con base en Gijón, a finales de agosto zarpa para proteger la retirada de un grupo de fuerzas terrestres que resistía en cabo Mayor, pero el comandante (García Fresno) aprovecha la circunstancia para, de acuerdo con sus oficiales, el comisario y toda la dotación, dirigirse a Falmouth, donde desertó con la mayor parte de sus hombres sin distinción de categorías.

Y otra vez se echa mano del capitán de corbeta Horacio Pérez, que es enviado al puerto británico para recuperar al *José Luis Díez*, que el 27 de septiembre es trasladado a El Havre, donde permanecerá casi un año sometido a una reparación a fondo del sistema de propulsión y superestructuras al objeto de prepararlo para el viaje a Cartagena, el puerto más cercano en poder de los republicanos. Y aquí entra de nuevo en liza Juan Antonio Castro. De «cobarde», al *José Luis Díez* le había llegado el momento de convertirse en un barco «valiente». De hacerse primero famosamente triste pasaría a ser gloriosamente célebre.



«Disfrazado» de HMS *Malcolm*, numeral incluido, junto al mercante *Saturno*.

Y hacia el sur... con disfraz

Tal como estaban las cosas —mal para la Marina republicana pese a haber tenido, especialmente al principio, casi todos los ases en la manga—, se hacía necesario recuperar al *José Luis Díez*. Es cierto que algo importante había cambiado con respecto al primer año de guerra, y es que ahora los barcos republicanos estaban al mando de oficiales que cuando menos sabían lo que se llevaban entre manos, volviéndose barcos agresivos y peligrosos. Juan Antonio Castro, que ya había alcanzado el grado de capitán de corbeta, demostraría ser un marino al que poco arredraban las circunstancias adversas o intimidaban las misiones difíciles, y no dudó en enfrentarse a la difícil misión de tratar de llevar al *Díez* hasta Cartagena.

Se urdió un plan casi de novela, nada menos que camuflarlo como si de un destructor británico se tratara, y así franquear, como si nada, el Estrecho. Ignoramos de quién fue la idea, aunque cuesta creer que se debiera a Castro, del que se diría que previamente estuvo en Valencia recibiendo instrucciones de cómo tratar de burlar el presumible cerco de los nacionales.

El caso es que en El Havre empezaron los cambios. En un vano intento de confundir a los nacionales, se le modificaría la silueta y la distribución de la artillería, haciéndole parecerse a los destructores británicos clase *Admiralty*. Algunos de los cambios en la artillería secundaria serían posibles gracias a algunas piezas llegadas de «contrabando» al puerto de La Pellice en unos camiones con doble fondo. Como también había que tratar de hacer creer al enemigo —creemos, sinceramente, que un tanto ingenuamente— que el punto de destino era otro, se hizo correr el rumor de que lo que en realidad se proponía el *Díez* era trasladarse al puerto de Murmansk, en la Unión Soviética, y en



Otra vista del *Díez* tratando de pasar por una unidad de la Marina británica.

un intento de hacer más verídica la historia dos miembros llegarían a fingir negarse «ir a Rusia» justamente cuando el destructor acababa de zarpar, por lo que fueron desembarcados en el remolcador de prácticos de El Havre. Pura comedia.

Ya en alta mar se completaría la «transformación» pintando un zuncho negro en la chimenea de popa y también de negro los coronamientos de ambas chimeneas, así como el numeral D-19 en amuras y popa, además de izar la bandera de la Unión Jack, con todo lo cual el *José Luis Díez* pasó a ser lo que hoy llamaríamos un clónico del HMS *Malcolm*.

En un punto prefijado del Atlántico, cerca de cabo Cantín, se encontraría con el barco mercante *Saturno*, que le proporcionaría combustible y colaboraría en el cambio de imagen. Estando en ello apareció la pareja de buques pesqueros *San Faust* y *Con*, cuyos tripulantes fueron recogidos antes de ser hundidos los pequeños barcos, pasándolos por la proa del *Saturno*. Eran 24 hombres en total, que fueron encerrados en un sollado de proa del destructor, algo que a la larga sería fatal para ellos. No era el *Saturno* propiamente un petrolero, sino un simple mercante al que para la ocasión se le había limpiado uno de sus tanques y llenado de fuel con destino al *Díez*.

Ya todo estaba a punto para el momento más difícil de la misión. Se llegaría a asegurar que tal era la intrepidez del capitán de corbeta Castro, que su primera intención era dirigirse directamente a las islas Canarias y bombardear por sorpresa la refinería de Las Palmas, hecho lo cual intentaría reintegrarse a su base de Cartagena aprovechando que los buques que presumiblemente le aguardaban cerca del Estrecho se adentrarían en el Atlántico dispuestos a darle caza. Pero la decisión última fue poner directamente proa al Estrecho.

Embocando el Estrecho

Ni que decir tiene que, efectivamente, los nacionales, muy al tanto de las intenciones del destructor, habían montado un dispositivo para tratar de inter-

ceptarlo cuando embocara el Estrecho, lo que el *José Luis Díez* haría la noche del 26 de agosto de 1937, logrando rebasar punta Tarifa. Cuando estaba a punto de salir por la embocadura oriental sería descubierto por el *Velasco-Ceuta* y al intentar replicar al ataque del destructor nacional con la batería de proa, quiso la mala suerte que un cascote incendiara una jarra de pólvora con 15 cargas, matando a un servidor e hiriendo a cuatro. En ayuda del *Velasco-Ceuta* acudió el *Canarias*, que en un determinado momento se puso en situación de recibir torpedos por parte del *Díez*, aunque el comandante del crucero maniobró rápido evitando el peligro. Se dice que a bordo del *Canarias* se pasarían momentos de gran apuro, muy presente como estaba todavía lo ocurrido pocos meses antes con el *Baleares*.

Uno de los disparos de la artillería de 203 mm del *Canarias* alcanzaría la proa del destructor a la altura del sollado de fogoneros, bajando rápidamente la presión y hundiéndose el barco de proa hasta quedar casi parado. Aunque el *Canarias* trataría de evitar que entrara en la bahía de Algeciras, al *Díez* todavía le quedaban fuerzas y recursos para entrar en Gibraltar. Aunque dañado, había ganado en parte la partida a la Flota nacional.

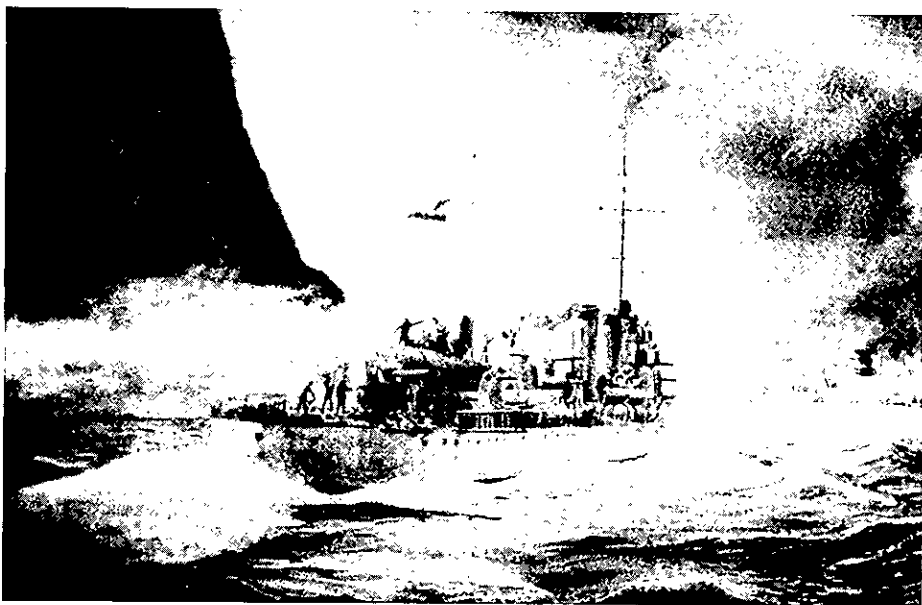
Los 24 pescadores que estaban encerrados en el sollado de fogoneros perecieron ahogados, y con ellos también un vigilante y un fogonero que se hallaba enfermo. Sería el triste balance en víctimas humanas.

Ya en Gibraltar, en cuyo puerto permanecería más de tres meses, el *José Luis Díez* quedó al principio atracado en un muelle con poco fondo, donde se le taponó provisionalmente el boquete abierto por la artillería del *Canarias* y achicó el agua embarcada, siendo trasladado posteriormente a una boya, al amparo del arsenal. Al parecer, los cuerpos de los pescadores fueron embarcados en el HMS *Vanoc* y sepultados en el mar. Como quiera que los británicos no quisieron hacerse cargo de las reparaciones del *Díez* alegando el pacto de no intervención en los asuntos de España, sería una empresa francesa la encargada de ello, bajo la dirección de un marino e ingeniero naval español. Con objeto de no dejar a la vista el progreso de las reparaciones en el casco, parte del costado de babor estuvo durante todo este tiempo cubierto con una lona.

Otra vez «valiente Díez»

Efectuadas las oportunas reparaciones, el 30 de diciembre abandonaba Gibraltar. Sabía perfectamente lo que afuera le esperaba, pero pese a ello no renunció a presentar batalla. Lejos quedaba su fama de cobarde y su predisposición a eludir el bulto. Ahora era todo un valiente.

Obviaremos aquí los detalles de aquel encuentro con varias unidades de la Marina nacional, ya que ha sido un tema ampliamente tratado durante muchos años y casi siempre desde la óptica de los nacionales. Solo, abandonado a su

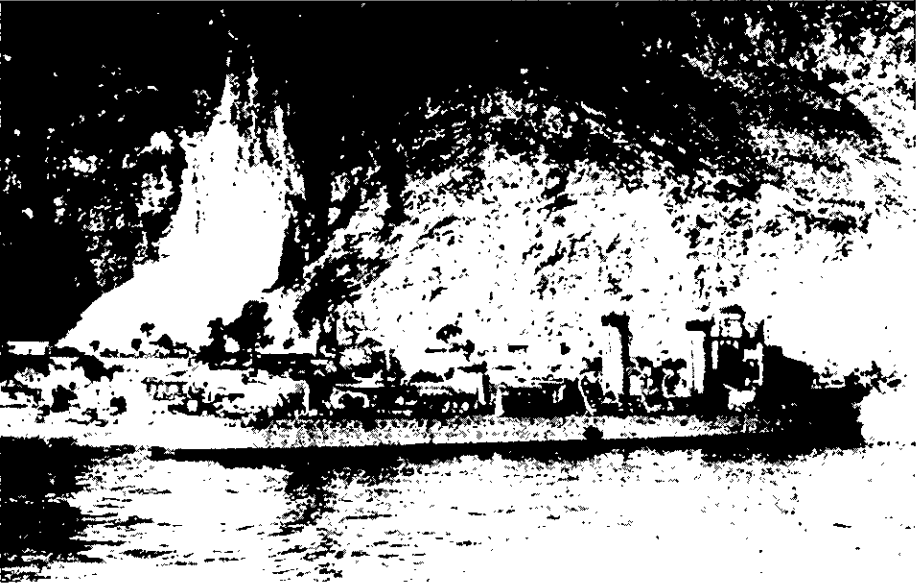


Fragmento de una acuarela de G. Aledo, en la que aparece el *Díez* combatiendo bravamente con el minador *Vulcano*. (Museo Naval de Madrid).

suerte por la Flota republicana, trató por todos los medios de eludir el cerco, hasta quedar embarrancado en la gibraltareña playa de Los Catalanes. Con el paso del tiempo, incluso no pocos simpatizantes de la causa nacional no dudaron en reconocer el valor y coraje del *Díez*, que es lo mismo que decir el valor y coraje de quienes lo tripulaban, con Juan Antonio Castro a la cabeza. De aquel combate, Guillermo G. de Aledo, todo un maestro de la acuarela, pintó un excelente cuadro que figura en el Museo Naval de Madrid, en el que el protagonista principal es el propio *José Luis Díez*. El cuadro más comprometido y difícil de su vida, al decir del propio autor.

Refugiado otra vez en Gibraltar, el Gobierno británico decidió su devolución al bando nacional el 25 de marzo de 1939, es decir, muy pocos días antes de que oficialmente acabara la guerra.

Y con el final de la guerra llegaría la paz, aunque una paz muy matizada. Despacio, uno a uno, los destructores supervivientes, en bastante mal estado casi todos ellos, fueron puestos nuevamente en condiciones de navegar. Volverían a ser algo así como los antiguos «Ford» de aquella época, de los que se decía que siempre andaban. Era una maravilla verlos evolucionar en las maniobras de escuadra, corriendo veloces como galgos y dejando tras de sí la tradicional humareda negra que, especialmente a grandes velocidades, al máximo esfuerzo sus calderas, iba soltando las chimeneas.



En su última época, entrando en Cartagena.

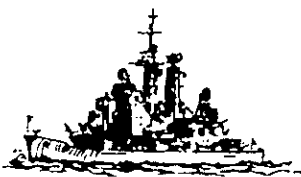
De aquella larga posguerra hasta su baja en la Lista Oficial de Buques, destacaremos del *José Luis Díez* su salida en auxilio del petrolero *Bonifaz*, que había sido abordado por un petrolero francés cuando ambos navegaban cerrados en niebla a unas nueve millas de cabo Finisterre. Como consecuencia de aquel accidente resultaron desaparecidos dieciocho tripulantes y tres esposas, aunque otros pudieron ser salvados por sendos mercantes holandés y alemán, respectivamente, y por el propio *Díez* que recogió a tres supervivientes. Ocurría todo ello en julio de 1964, muy próximo el destructor a causar baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada. Tras la guerra, el *Díez* había cambiado las marcas de identificación: ahora llevaba los dos zunchos blancos pintados en la chimenea de proa y, en vez de las siglas JD en las amuras, las letras DZ.

Su último destino sería la Escuela Naval Militar de Marín, afecto a ella juntamente con el destructor de la misma clase *Almirante Antequera*. Llegado el momento de su baja definitiva, ambos tuvieron una emotiva despedida con la presencia en el muelle de torpedos de los caballeros alumnos y al frente de ellos el entonces comandante director del centro, capitán de navío José Fernández Cantalejo. Desde la ría de Pontevedra, los *Díez* y *Antequera* se dirigirían a Ferrol nada menos que a morir a «manos» de los implacables sopletes de oxicorte.

Juan Antonio Castro Izaguirre

Permítasenos dedicar unas breves líneas a aquel excelente marino, al que le cupo la desgracia —por las consecuencias que en su carrera profesional de ello se derivarían— de haber servido fielmente al que al fin y a la postre resultaría ser el bando perdedor. Nacido en Tolosa en 1911, próximo a cumplir los veinte años ingresó en la Escuela Naval de San Fernando, de la que, como consecuencia del estallido de la Guerra Civil y el cierre de las actividades docentes, saldría con el nivel de guardia marina de segunda. Ascendido al empleo de alférez de navío, sería durante la guerra promocionado varios grados hasta alcanzar el de capitán de corbeta. De él, el escritor y periodista Vicente Talón, experto conocedor de aquella guerra y diplomado en Información por la Escuela de Guerra Naval, llegaría a escribir que podía aplicársele sin exageración el calificativo de héroe en la dimensión pristina, helénica, del vocablo. Su comportamiento en el transcurso de la guerra fue excepcional, aunque para él los laureles acabarían convirtiéndose en ortigas. Sirvió en la Armada francesa, donde alcanzó el grado de capitán de navío, pero su condición de «no nacido en Francia» le privó en su momento de poder ascender a contralmirante.

Se cuenta la anécdota, muy probablemente cierta, de que cuando fue nombrado comandante del *José Luis Díez*, hallándose éste surto en el puerto francés de Le Pellice, donde se había refugiado, el prefecto se negó en redondo a creer que Castro fuese el nuevo comandante del destructor. Por dos motivos fundamentalmente: por su juventud... y porque su segundo llevaba más galones que él.



BIBLIOGRAFÍA

- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Armada Española. Siglo xx*. Ediciones Poniente. 1983.
TALÓN, Vicente: *El Díez y la batalla de Machichaco. Cuando el Díez se convirtió en inglés*. El Correo Español-El Pueblo Vasco. Enero 1984.

NAVEGACIÓN CON HANNON DESDE CARTAGO

Homenaje al capitán de navío de la Armada
Ilmo. Sr. D. José Díaz del Río Recacho

José Luis TORRES FERNÁNDEZ



*La ciencia no embota el filo de la espada y no hace floja
la mano del caballero.*

Marqués de Santillana



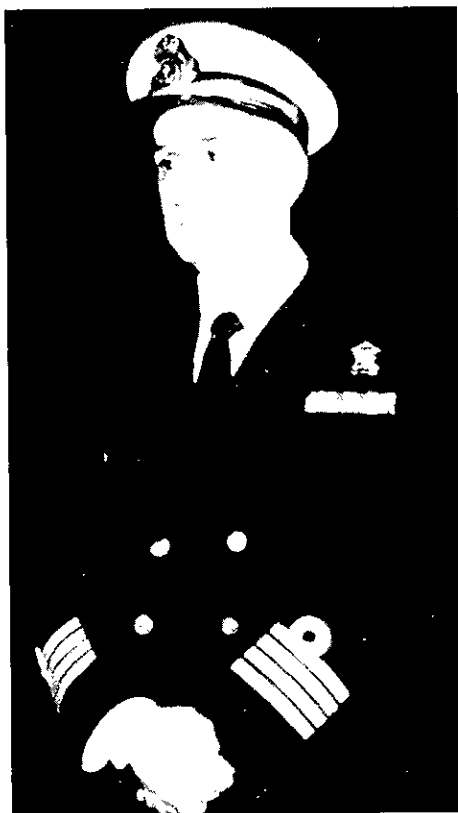
L capitán de navío de la Armada Ilmo. Sr. D. José Díaz del Río Recacho es el autor, junto con su esposa, la Ilma. Sra. Dña. Adela Verdera Rivas, de un monumental trabajo de investigación sobre la leyenda-historia de un viaje marítimo que se realizó 2.500 años a. de J. C. por los cartagineses originarios de la colonia fenicia de Cartago, fundada en el siglo IX a. de J. C., eran extraordinarios navegantes, que recorrieron todo el Mediterráneo y se

adentraron en el propio océano Atlántico, a la par que se distinguieron por su magnífica actividad comercial, que posibilitó un gran desarrollo y riqueza, que fundamentaron su potencial militar, siendo el principal rival de la todopoderosa Roma, al tiempo que fundaron numerosas ciudades. En el propio Cartago existía un puerto militar, independiente del comercial, que indica la potencia naval de la que disponía esta colonia fenicia.

A la vista de las pinceladas señaladas, no es una utopía el periplo que Hannon realizó y que con tantos detalles y puntualizaciones figura en el exhaustivo trabajo de los autores de la obra que intento comentar y emitir mis observaciones al respecto.

En primer término pienso que es honrado decir que no puedo juzgar la obra desde el punto de vista de su propio contenido, pues he de manifestar que la primera noticia que he tenido de Hannon me la dio mi buen amigo y mejor compañero el capitán de navío Díaz de Río y su esposa, que me honran con su amistad.

Dicho lo anterior, no es posible, por mi parte, comentar ningún detalle de lo que se escribe sobre este acontecimiento del periplo de Hannon que, como



Capitán de navío Díaz del Río Recacho.

se indica en el mismo título de la obra, comenzó en Cartago. Sin poder afirmarlo con rotundidad, no recuerdo haber leído la razón y el motivo del periplo y de quien fue la iniciativa del mismo, es decir, si fue una empresa personal del navegante cartaginés o si fue una empresa de estado de la ciudad de Cartago. De cualquier manera los hechos están muy prolijamente relatados, con una minuciosidad que incluso al no iniciado se le hace fácil la lectura y seguir el «hilo» del relato.

El origen del trabajo da pie a reflexionar, ya que lo proporciona el brillante y arriesgado cumplimiento del deber que el autor como oficial de la Armada y siendo comandante del Destacamento Naval de la playa del Aaiún en los acontecimientos militares del Sáhara e Ifni de los años cincuenta. Al efectuar la excavación de un cono polvorín de emergencia para las bombas de la fuerza aérea se descubre una torre de piedra o similar con una escalera interior, todo lo cual despierta la inquieta curiosidad por conocer del autor, que con un ansia por investigar y conocer el motivo de tal construcción, que junto con el hallazgo sumergido de los restos de un puerto, cuyos malecones dan certeza de unas instalaciones portuarias de siglos atrás, que ponían en evidencia que allí, donde en los años cincuenta había solamente una playa, había existido un complejo portuario, que nos lleva a pensar que la riqueza e importancia del entorno así lo exigía, con los añadidos de la mencionada protección y defensa que el conjunto demandaba, a semejanza de la propia Cartago. Es digno de resaltar el motivo por el que el teniente de navío Díaz de Río actuó como buceador, fue para suplir la ausencia de uno de los buceadores que, por enfermedad, fue dado de baja. La perentoria necesidad del material que transportaban las barcazas hacía imprescindible la actuación de los buceadores, y el teniente de navío Díaz del Río, consciente de ello, no dudó en actuar de buceador. Después de este primer descubrimiento de los restos del puerto cartaginés, efectuó reconocimientos submarinos para tener una visión muy exacta

de lo que allí yacía bajo las aguas. Esto y los posteriores estudios y trabajos de auténtica investigación se resumen en el extenso y documentado trabajo que comentamos.

Como ya he advertido, no tengo los mínimos conocimientos de lo que se dice sobre el periplo de Hannon, por lo que no puedo navegar con él, tal como se indica en el título *Navegando con Hannon desde Cartago*, éste y otros son privilegio del autor. Es así que solamente me limitaré a unas ligeras observaciones de carácter general.

El autor se refiere, en algún momento, a su trabajo como un «borrador», a lo que yo atribuyo a la más que probada modestia del que realizó esta auténtica labor de la más pura investigación realizada en un ambiente de soledad y escasez de ayudas y medios. Lo anterior lo avala la atención prestada por la Universidad Complutense, que finalmente ha merecido la ingente obra que sobre este hecho histórico nos referimos a continuación. El trabajo consta de dos tomos: I y II.

El tomo I comprende siete capítulos, precedidos de una presentación, un índice y un itinerario de Hannon. A continuación se habla de un periplo, con alusión al hallazgo de restos de instalaciones, de infraestructura de un puerto y edificaciones en tierra, así como la entrañable historia que motivó la presencia del autor en aquellos parajes. Se hace relato del periplo y sus antecedentes en diferentes capítulos, terminando con un estudio de las condiciones meteorológicas, para volver al periplo con un estudio resumen.

El tomo II constituye un solo capítulo, muy extenso. Se hace un relato de los datos internos de la navegación, rumbos, velocidades, calendario y datos ambientales o externos, corrientes, vientos, etc., terminando con los anejos.

A mi entender, el impresionante trabajo realizado por los autores, a los que tengo el privilegio de conocer y gozar de su acrisolada amistad que tanto me place, es muy interesante y digno de atención.

Para finalizar esta sucinta reflexión sobre la ardua labor de investigación que durante más de cuarenta años realizó el capitán de navío Díaz de Río, se simultanea con su trayectoria del servicio en la Armada como oficial y jefe del Cuerpo General de la Armada, que estimo, con fundamento, que ha sido ejemplar y ejemplarizante, poniendo en evidencia una extraordinaria competencia marinera, un gran espíritu militar, junto con una humanidad desbordante, que se hacía querer y respetar de sus subordinados. Concretándonos en su cometido como comandante militar de Marina en la playa del Aaiún, que le llevó a interesarse por la existencia de los asentamientos de los cartagineses en el actual Sáhara, a pesar de las dificultades naturales de la zona desértica imperante, los peligros que conllevaban las varadas en las playas en mar abierto, donde el fuerte viento, mar encrespada y corrientes hacían peligrosas y siempre difíciles las maniobras de varada y salida de las lanchas de desembarco, a lo que se añadía la presencia hostil de las bandas armadas que hostigaban y atacaban a la fuerza española con armas ligeras, automáticas y morteros.

A todo ello había que atender y hacerle frente. El entonces teniente de navío Díaz del Río organizó la fuerza con sentido naval, repartiendo su gente a tres guardias o a dos vigilancias, según conviniese. Atendiendo a todas las necesidades de la fuerza, incluida la revista de enfermería, que en algunos momentos era pasada por él personalmente. Destaco con énfasis el acto del canto de la Oración Marinera, en el que, con voces entrecortadas, se rezaba, cantando con fe y esperanza la solicitud de la protección divina para la noche que se avecinaba, en la que el enemigo se haría patente con una mayor agresividad. Compartió todo con todos, incluido su descanso, que lo hacía en una de las tiendas de campaña en la que sus subordinados le cedían, gustosos y voluntariamente, más espacio cada día como explícito reconocimiento al que tan bien los mandaba y que a pesar de los requerimientos, por parte del teniente de navío Díaz del Río, para que tal cosa no sucediera no pudo modificar la actitud de espléndida generosidad que le manifestaban sus hombres, que se sentían, en medio de los peligros, bien mandados y mejor conducidos. El teniente de navío Díaz del Río fue, con tal motivo, condecorado con la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo.

Después de haber completado su trabajo de investigación sobre el periplo de Hannon, a lo que contribuyó la documentación que obtuvo en la buena biblioteca de la Escuela Naval, y que presentó en diferentes centros de cultura y entidades financieras con proyección en el área del conocimiento, no tuvo ningún resultado positivo. Por último, lo envía a la Universidad Complutense, en donde, felizmente, es considerado el estudio realizado como muy interesante y digno de atención. Le invitan para que asista a tan importante universidad a presentar en un acto, no exento de solemnidad, su trabajo ante un escogido y docto auditorio. Por razones de salud, al capitán de navío Díaz del Río no le es posible hacerlo personalmente, como hubiese sido su deseo; pero, por indicación de la propia universidad, lo hace su esposa, que recibió los elogios de los organizadores y los aplausos de los asistentes, a pesar que, lógicamente, estaba muy impresionada y nerviosa por el compromiso que adquirió, que no fue obstáculo para que su lectura fuera impecable.

«Mi querido amigo y compañero Pepín, te pido mil perdones por haberme atrevido a calificarte y juzgarte, en cierto modo tu vida que la has dedicado, con todas tus fuerzas y conocimientos, que son muchos, al servicio a la Armada y a España. Te mereces un mejor biógrafo, que yo no soy; pero me animó a ello mi admiración, que siempre te tuve, por tu talante y trayectoria, lejos del halago fácil, sino fundamentada en tus profundas convicciones del espíritu cristiano y militar y que ha despertado en los que te conocen la excitación de la admiración y respeto. Entre ellos, modestamente, se sitúa el que esto escribe. Que el Señor Dios de los Ejércitos complete con sus bendiciones lo que nuestra gratitud no alcance.»

CONDICIONES DE VIDA EN LA CARRACA DEL SIGLO XVIII. LAS GENTES DE MAESTRANZA

José QUINTERO GONZÁLEZ
Doctor en Historia



En determinados trabajos históricos resulta frecuente encontrar alusiones a que los jornales percibidos en la construcción naval en el ámbito gaditano eran superiores a los cobrados en otros lugares de España. Este fenómeno, constatado ya en el siglo xvii (1), debía fundamentarse en la fuerte competencia del sector debida a la acumulación de embarcaciones participantes del comercio indiano y en el alto nivel de vida alcanzado en una zona tan dinámica y cosmopolita como era la gaditana del siglo xvii. En consecuencia, jornal más elevado no es sinónimo de una vida fácil o acomodada. Todo lo contrario, la cotidianidad en el arsenal debía ser dura. En primer lugar porque buena parte de la maestranza, en particular los empleos de más baja condición (también la marinería y la tropa), solía vivir en el propio complejo naval y, por tanto, aislados, hacinados en unos cuarteles que durante buena parte del periodo estudiado presentaban unas condiciones de habitabilidad muy precarias. No era mejor la calidad de las casas, la mayoría eran auténticas chabolas, fabricadas con maderas y otros materiales excluidos que, aparte del riesgo de incendios, no contribuían, precisamente, a una vida cómoda. A los residentes en La Carraca les aguardaban como servicios, sólo unas tiendas (2) y unas tabernas.

(1) Las Ordenanzas sobre la fábrica de naos de 1607 establecía jornales de cuatro reales y medio en Vizcaya, Guipúzcoa, las Cuatro Villas, Galicia y Asturias; cinco reales en Lisboa; ocho reales, incluida la comida, en Sevilla, El Puerto de Santa María, Cádiz, Estero de La Carraca y Puente de Suazo (FERNÁNDEZ-DURO, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*, t. V, pp. 51-52).

(2) Los tenderos también llevaban una vida precaria, y así, por ejemplo, cualquier inundación del arsenal conllevaba a la pérdida de cuantos géneros tenían en las tiendas, por lo que llegaron a amenazar con irse: «Resulta bien sensible que por este temor abandonasen el Arsenal los tenderos y demás proveedores de comestibles, que son todo el alivio y socorro de un sitio aislado y distante de otros medios de surtirse de lo preciso sus muchos habitantes» (A. G. S. Marina, leg. 332. Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 12 de marzo 1762).

Paralelamente, las habituales estrecheces presupuestarias conducían a ejercer una presión cada vez mayor sobre los habitantes carraqueños, tanto por las crecientes dificultades para mantener sus residencias como por el control ejercido sobre la leña, elemento fundamental en la vida ordinaria.

En cualquier caso, la población carraqueña creció de manera tan alarmante que desde Madrid se ordenó evacuar del arsenal a 150 mujeres de los soldados moradores en La Carraca, así como a todas las personas que no disfrutaran de sueldo de la Hacienda Real e incluso al batallón que allí se alojaba (3). Las causas que motivaron esta drástica disposición fueron varias. Primero, los graves desórdenes que se venían produciendo, con escándalos e indisciplina constantes. Segundo, la falta de control de los fuegos, e incluso del tabaco, lo que aumentaba el riesgo de incendios. Tercero, el hecho de que las diferentes tiendas ubicadas en la plaza no sólo vendiesen sus productos más caros que en Cádiz, sino que, además, muchas de ellas defraudasen a la Hacienda Real (4). La solución a estos problemas no resultó fácil, viéndose obligado el secretario de Marina José Campillo y Cossío a instigar sobre Rubalcaba, intendente interino de Cádiz, para recordarle que en La Carraca se pretendía crear un arsenal y no una población (5).

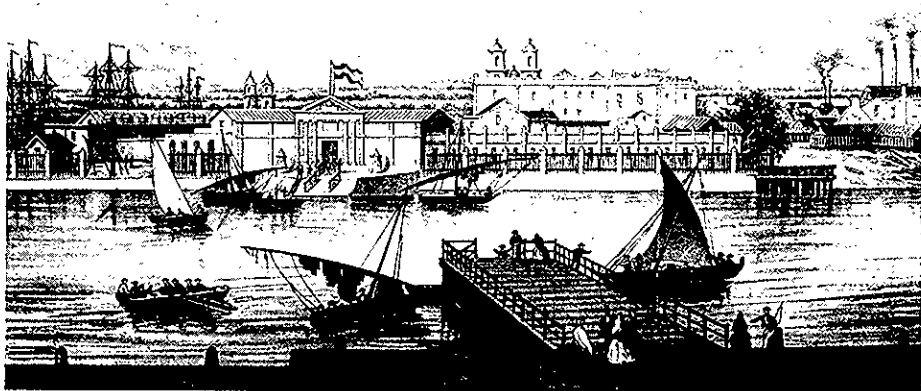
En el fondo de la cuestión, lo que subyace es una fuerte distensión en el régimen disciplinario carraqueño; de ahí que el proyecto para la Relación Instructiva de junio de 1752 abordara elementos relacionados con el régimen de vida en La Carraca (6). De esta manera, se restringe el uso del tabaco, que sólo podría fumarse en los ranchos y cuarteles en las horas libres (art. 21); se controla de manera bastante estricta la salida del arsenal en jornada laboral, tanto a los individuos del Cuerpo de Ministerio —que deberían tener permiso de su superior e inscribirse en Contaduría (art. 22)— como a los oficiales de Guerra (art. 23) y de Mar, maestros mayores, capataces, oficiales y aprendices

(3) Para realizar las guardias y rondas necesarias tras la salida del batallón se había solicitado a Gaspar de los Reyes, primer oficial de la Secretaría de Guerra, el envío de 400 hombres de la Guarnición de Españoles residentes en Cádiz (A. G. S. Marina, leg. 311. Sin firmar ni fechar dirigido a Rubalcaba. Respuesta de Rubalcaba a Campillo. Cádiz, 24 de julio 1742).

(4) A modo de ejemplo puede citarse el caso de Alonso, un estanquero de tabacos asentado en el arsenal cobrando un sueldo de cuatro reales al día, con el que debía mantener a su familia, compuesta por su mujer y dos hijas. Lo anecdótico de este caso era que en 1737, es decir, cinco años antes, había sido peón de confianza del guardalmacén general, con un sueldo de ocho reales, dejando el empleo voluntariamente. En conclusión, aunque la documentación no lo especifica abiertamente, el estanquero obtenía bastante más beneficios de los que correspondían a su pequeña paga, y que sólo podían proceder de la defraudación. En consecuencia, se proponía su salida del arsenal con toda su familia para así sofocar el escándalo que su actuación estaba provocando (A. G. S. Marina, leg. 311. Sin firmar ni fechar).

(5) A. G. S. Marina, leg. 311. Campillo a Rubalcaba. San Lorenzo, 26 de noviembre 1742; Rubalcaba a Campillo, Cádiz, 11 de diciembre 1742.

(6) A. G. S. Marina, leg. 321. «Relación Instructiva que convendrá se manden observar...». (Sin firmar, junio 1752).



Vista general del arsenal de La Carraca y el caño de Sancti-Petri desde la Isla de León. Obsérvese Puerta de Tierra en su emplazamiento primitivo. Dibujo: L. Jiménez, «Litografía de las novedades», Tetuán 27, Sevilla. (Museo Histórico Municipal de San Fernando).

de carpintería y calafatería, para quienes era inexcusable la autorización del comandante del arsenal e informar a la salida y a la entrada del recinto al apuntador (art. 24). Parecidas normas debían cumplir el capitán de maestranza, sus oficiales, el constructor y sus ayudantes, con la particularidad de que los dos primeros debían, incluso, comunicar el tiempo de ausencia previsto y el lugar a donde se dirigían, quedando obligados a obtener permiso del comandante y del ministro (art. 25). En cuanto a las máximas autoridades, debían comunicarse recíprocamente sus salidas del recinto (art. 26).

Tras regular las ausencias del puesto de trabajo, la Relación Instructiva trataba de acometer la normalización del empleo de los botes y falúas del arsenal. En primer lugar, las embarcaciones citadas se reducirían a cuatro, destinadas al servicio del comandante, del ministro, del capitán de la maestranza y del constructor, así como de sus respectivas familias (art. 27). Cada embarcación estaría tripulada por siete bogadores, a cuatro reales y medio de jornal, y un patrón, que cobraría seis reales. Los oficiales de mar sólo podían patronear las falúas del intendente y del director general de La Armada. En cualquier caso, los bogadores cuando no estuvieran embarcados deberían atender otras faenas del arsenal en calidad de peones marineros, con sus patrones como cabos de cuadrillas. El artículo 28 recordaba que la certificación de la promoción en el empleo era potestativa del intendente, al tiempo que proponía limitar la excesiva estratificación de los oficios a la que se había llegado, otorgándose sueldos diferentes en cada empleo, y recomendaba el

retorno a la antigua práctica de pagar 13 reales al capataz, 12 reales al oficial, siete reales y medio al aprendiz aventajado, denominado obrero, y cinco reales al mozo (art. 29). Asimismo se consideraba necesario recuperar normas tradicionales, como las cuadrillas compuestas por cincuenta oficiales a los que se asignaba un barco para el costo (con un gastador y cuatro mozos a cuatro reales), el abono de una dieta de tres reales para la comida los días lluviosos (un real y medio a los aprendices), y el pago del flete de ida y vuelta del barco que conducía a los trabajadores al arsenal. Estas medidas estaban cayendo en desuso, proponiéndose en estos momentos su recuperación en un intento por estimular la formación en las gentes de maestranza de carpintería o calafatería, pues, como luego veremos, sobre el área gaditana flotaba continuamente el riesgo de quedar desabastecida de estos oficios.

A cada rancho le correspondía, además del personal antes citado, cincuenta aprendices, de los que una tercera parte serían obreros (de siete reales y medio) y los dos tercios restantes mozos (de cinco reales). Toda cuadrilla así constituida tendría su propia cocina, despensa, comedor y dormitorios. Con esta organización se pretendía conseguir, fundamentalmente, dos objetivos. Primero, establecer el hábito de mantener reunida a la maestranza, incluso para la entrada y salida del trabajo. Segundo, garantizar una alimentación adecuada, pues de esta manera, contando con cocinas operativas, los trabajadores podrían hacer tres comidas al día con carne (7), pan blanco (8) y vino añejo, en el convencimiento de que al estar mejor alimentados rendirían más (9). Sin embargo, la aplicación de esta medida requería imprescindiblemente conceder libertad del millón, como también ocurría antes, pues de otra forma era imposible que los operarios pudieran costearse estos menús a causa del elevado coste de los alimentos, ya que aparte de las comidas los trabajadores debían pagarse el vestuario y las herramientas, lavar la ropa y sostener sus

(7) La Carraca, «...llena en su mayoría de gente menuda como así se llamaba a los calafates, marineros, alarifes, herreros, etc., es donde comienza a cocinarse el plato llamado menudo...» (PAREDES SALIDO, Fernando: «La sanidad naval hospitalaria en la Isla de León» en *Ciclo sobre la Marina en San Fernando*. Academia de San Fernando, San Fernando, 1987, pp. 41-79 (citado en p. 58).

(8) El pan se suministraba generalmente desde la Isla de León, práctica que ya fue fomentada en 1736 cuando Francisco de Varas gestionó la creación de nuevos hornos (A. G. S. Marina, leg. 306. Rodrigo de Torres a Patiño. Cádiz. 17 de abril 1736) desde Puerto Real. Precisamente en el Archivo Histórico Municipal de esta villa se encuentran unos documentos que hacen referencia a las dificultades padecidas a veces para hacer posible el suministro de pan para los distintos ranchos del arsenal y a los problemas que originaba el desabastecimiento (Archivo Histórico de Puerto Real. Caja 1, leg. 6, enero y febrero de 1740).

(9) Era práctica habitual que los obreros del arsenal, al no estar arranchados, comieran a base de pan y queso (artículo 29). Según Paredes Salido, buena parte del queso consumido era de cabra y estaba elaborado en Grazalema. Cuando se embarcaba resultaba habitual conservarlo emborrado, es decir, introducido en aceite para impedir que fuera atacado por el moho (PAREDES SALIDO, Fernando: «la sanidad...», p. 49).

casas. En resumen, que el sueldo difícilmente alcanzaba para cubrir todas las necesidades, resultando habitual, por tanto, que las maestranzas abandonaran el Real Servicio para enrolarse en barcos mercantes con destino a América, en especial a La Habana, o para dirigirse al sector privado. Un caso cercano lo encontramos en el Trocadero, donde se pagaban jornales de 15 reales a los oficiales, sueldo que les permitía contratar a la gente de maestranza mejor formada. Ahora bien, la mayoría de las medidas analizadas, procedentes de la Relación Instructiva de junio de 1752, o no se llevaron a cabo o tuvieron una implantación efímera, pudiéndose constatar cómo se mantuvo la diversidad de jornales, incluso en cada categoría profesional, y cómo la gente de maestranza continuó dirigiéndose al sector privado.

También relacionado con la maestranza se mantuvo un amplio debate sobre el lugar donde debían embarcar y desembarcar sus integrantes. En efecto, con motivo de la orden de 13 de enero de 1776 que prohibía la navegación de todo barco particular por el caño de La Carraca, el subinspector de pertrechos Domingo Perler propuso que en adelante los obreros procedentes de Puerto Real entraran y salieran de la base naval por el embarcadero de Puerta de Tierra, ubicado en el caño de Sancti-Petri (10). El objetivo fundamental, al margen del cumplimiento de la citada orden, era evitar la confusión generada por la aglomeración de tantas personas, que generalmente coincidía con el trasiego de materiales de los barcos que conducían mercancías particulares y con el de los pertrechos de las embarcaciones del Real Servicio. Tal concentración, según Perler, imposibilitaba el trabajo de los rondines y, en consecuencia, facilitaba la pérdida constante de pertrechos.

De manera diferente opinaba Antonio Ansoátegui, comandante ingeniero interino, quien defendía la continuación de la práctica habitual por varias razones. Primera, porque la confusión sólo duraba media hora escasa. Segunda, porque la medida propuesta por Perler significaba una pérdida de tiempo a causa del rodeo que debería dar la gente de maestranza. Y tercera, porque si los barcos navegan por fuera, por la punta de la Clica, encontrarían muchos días de marejada y, o bien sufrirían algún descalabro, o bien no conseguirían pasar, con la consiguiente pérdida de días de trabajo (11). Ante esta disparidad de opiniones, el director general de la Armada Andrés Reggio pidió un informe al comandante del arsenal, José Basco y Vargas (12), quien en líneas generales se mostró de acuerdo con los criterios de Perler, despreciando las puntualizaciones de Ansoátegui en el sentido de no comprender el riesgo aludido de los botes. Es más, consideraba un error que la gente de maestranza se desplazara todos los días a Puerto Real, pues el tiempo empleado en el viaje era a costa del descanso y, por tanto, del rendimiento del día siguiente.

(10) A. G. S. Marina, leg. 354. Perler a Castejón. La Carraca, 16 de febrero 1776.

(11) A. G. S. Marina, leg. 354. Ansoátegui a Reggio. La Carraca, 25 de febrero 1776.

(12) A. G. S. Marina, leg. 354. Basco a Reggio. La Carraca, 27 de febrero 1776.



Puerta de Tierra del arsenal de La Carraca en su actual emplazamiento. (Foto: Rioja).

Proponía, en consecuencia, regresar a la práctica habitual de tiempos de Ciprián Autrán, cuando los obreros sólo iban a sus casas los miércoles y los domingos. Por último, respecto a los intereses de los propios trabajadores, Basco y Vargas concluía que quienes están al servicio del rey no pueden tener voluntad (13).

Tesis tan encontradas indujeron a Reggio a convocar la Junta del Departamento, que emitió un informe aprobando las consideraciones de Perler y Basco, ordenando que en adelante los barcos del tráfico particular y los de las maestranzas atracaran en el embarcadero de la Puerta de Tierra (14). Antonio de Ansoátegui, por su parte, mantuvo su voto particular, reafirmando en sus ideas anteriores y advirtiendo, además, que de alguna manera se estaba tratando de obligar a los obreros a residir en la Isla, con el consiguiente perjuicio económico, pues las casas eran el doble de caras que en Puerto Real (15) y el

(13) En este sentido, estableció relación con «...el Cuerpo de la Armada cuando S. Mg. dispuso trasladar su Marina a la Isla, porque el que sirve al Rey no tiene más voluntad que la del amo» (ibídem).

(14) A. G. S. Marina, leg. 354. Informe de la Junta. Firmado: Ruiz Puente, Juan de Lán-gara, Domingo Perler, con el voto particular de Ansoátegui. La Carraca, 6 de marzo 1776.

(15) El alquiler de una casa costaba dos pesos en la Isla y otra del mismo nivel sólo uno en Puerto Real (ibídem, voto particular).

camino a pie, en una distancia de media legua, contribuiría a romper más zapatos y a que llegaran más cansados. En cualquier caso, las tesis del ingeniero fueron desestimadas (16).

La encendida defensa de los trabajadores acometida por Ansoátegui en materia del acceso al arsenal contrasta con unas opiniones expuestas meses más tarde. Con motivo de la elección del lugar más apropiado para la construcción de los diques, el ingeniero comandante interino se erige en defensor a ultranza del solar carraqueño, entre otras razones por la mayor facilidad en la prevención de los robos (17). Éstos se originaban, según la opinión de Ansoátegui, en el lujo, en la ostentación y en el despilfarro de los operarios en la propia Carraca, donde mantenían a unos tenderos que ofrecían la calidad y el precio que querían. De alguna manera, el ingeniero era partidario de que los trabajadores fueran gente más modesta, más humilde, menos desahogada. Criticaba finalmente que la mujer debiera trabajar, ya fuera para apoyar la economía del padre o la del marido. No entendía, por fin, las abundantes comidas y el lujo en el que hombres y mujeres estaban inmersos.

Estas opiniones del ingeniero contrastan, como decíamos antes, con su encendida defensa de las maestranzas en el asunto del embarque. En todo caso, nos quedamos con dos ideas básicas: primera, que en el entorno carraqueño se observaba una cierta calidad de vida, propiciada muy probablemente por el alto nivel y el cosmopolitismo alcanzado por el área gaditana. Y segunda, que la incorporación de la mujer de Cádiz al mundo laboral era ya una realidad en la segunda mitad del siglo XVIII.

En definitiva, puede concluirse que el ambiente opulento del Cádiz dieciochesco se expande también por los sectores más humildes de la población, suavizando, de alguna manera, las condiciones de vida de las clases populares. En cualquier caso, esta forma de vida no puede eclipsar algunos problemas que durante buena parte de la centuria ilustrada hostigaron a los trabajadores del arsenal, con continuos retrasos en las pagas, con despidos frecuentes y, en fin, con unas infraestructuras residenciales poco atractivas.

A continuación se detallan los días del año que no trabajan las maestranzas en las obras de arsenales y en la construcción de bajeles en el departamento de Cádiz, además de los domingos y segundos días de la Pascua de Resurrección y del Espíritu Santo, y los dos primeros de Navidad, jueves y viernes santos, Ascensión del Señor y Corpus Christi, que son móviles:

Enero.—La circuncisión del Señor y fiesta de los Santos Reyes.

(16) Finalmente, Castejón aprobó los acuerdos adoptados por la Junta (A. G. S. Marina, leg. 354. Castejón a Reggio. Madrid, 19 de marzo 1776).

(17) A. G. S. Marina, leg. 354. Ansoátegui a Castejón. La Carraca, 4 de octubre 1776.

Febrero.—La Purificación de Nuestra Señora.

Marzo.—La Anunciación de Nuestra Señora.

Junio.—San Juan y San Pedro.

Julio.—Santiago.

Agosto.—La Asunción de Nuestra Señora.

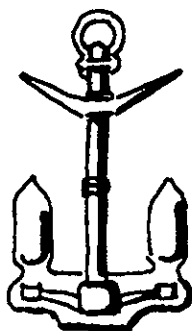
Septiembre.—La Natividad de Nuestra Señora.

Octubre.—San Servando y San Germán, patronos de Cádiz.

Noviembre.—La fiesta de Todos los Santos.

Diciembre.—La Concepción de Nuestra Señora.

Nota.—«Que si las festividades de los doce días que van expresados caen en domingo, a tantos menos quedarán reducidos (A. G. S. Marina, leg. 321. Cádiz, 12 de septiembre de 1752).





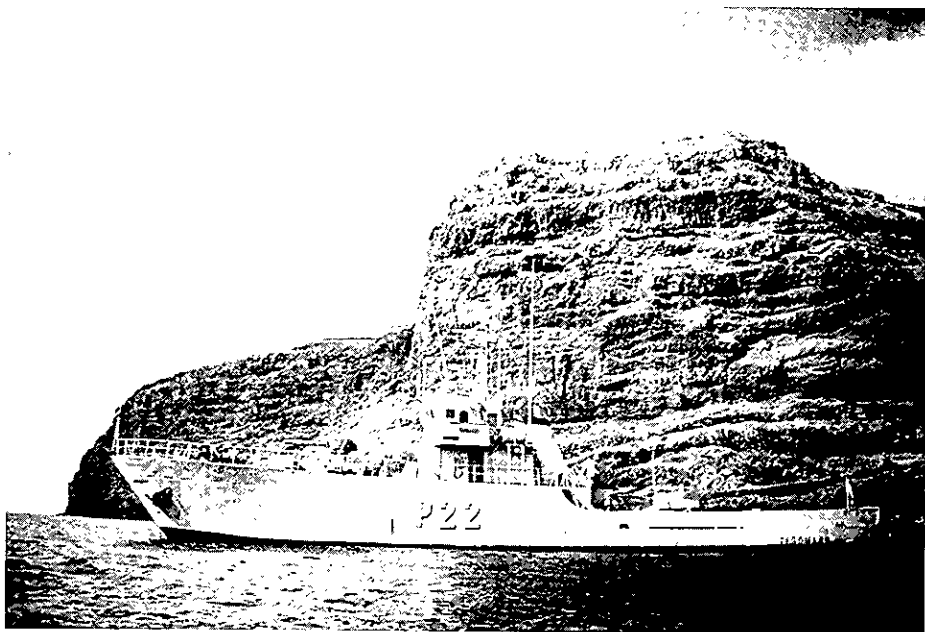
EL ATAQUE AL *TAGOMAGO* EN EL BANCO SAHARIANO, EN 1985

Luis TRABA SERANTES

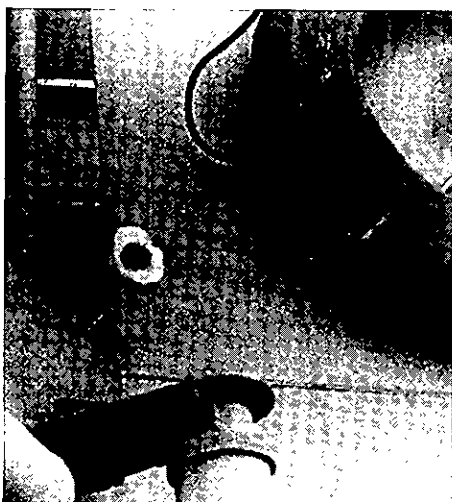


N conversaciones con personal militar, me he dado cuenta que, después del tiempo pasado, el suceso ocurrido al patrullero *Tagomago* en el año 1985 en el Sáhara, cuando fue atacado por el Frente Polisario, está distorsionado y alejado de la realidad. Muchos al hablar de este tema, están como avergonzados de lo que pasó allí.

Yo, como segundo comandante en ese momento, paso a relatar lo que sucedió exactamente, ustedes juzgarán. Ante todo, quiero señalar que el *Tagomago* tiene un montaje de tres pulgadas, manual, y precisa un mínimo de cinco personas para poder disparar manualmente (a ojo).



Patrullero *Tagomago*. (Foto: archivo RGM).

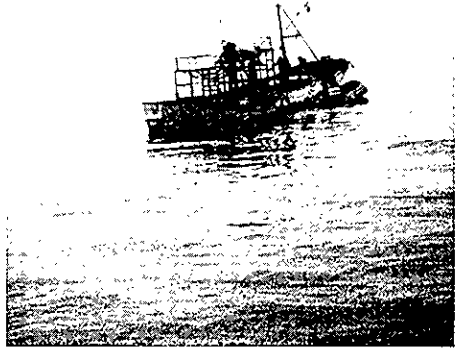


Impacto en superestructura.
(Foto: archivo ZMCANAR).

El día 20 de septiembre de 1985 a las 2215 horas, estando patrullando en el banco sahariano recibimos una llamada del pesquero *Juana Rosa*, informándonos que el pesquero *Junquito* (un artesanal de madera) había sido ametrallado por una zódiac y estaba ardiendo. Fuimos en su ayuda y cuando estábamos a la vista el comandante ordenó zafarrancho de combate, cubriendo la ametralladora de toldilla y dos cetmes en los alerones del puente por si aparecía la zódiac. Con el montaje es imposible hacer blanco a una zodiac en movimiento y de noche. Le dimos varias vueltas al *Junquito* (que continuaba ardiendo) por si había supervivientes cerca. A

bordo no había nadie y faltaba la chalana (bote) que suelen llevar estos pesqueros, por lo que pensamos que los pescadores podrían haberla usado para alejarse o irse a tierra (estábamos a unas dos millas de la costa).

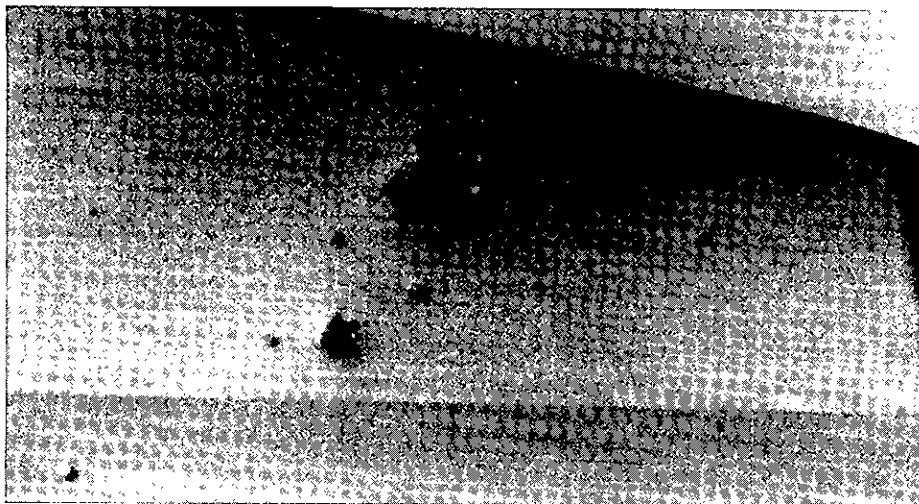
Cuando amaneció, el comandante ordenó retirada de zafarrancho de combate y que todo el personal libre de guardia se pusiera de vigía para buscar el bote o náufragos. Comenzamos a barajar la costa sahariana buscando el bote del *Junquito*. Mar llana, viento en calma. A las 0920 horas nos ordena Alcanar efectuar búsqueda de posibles náufragos, comenzando 15' al S del punto del siniestro.



Pesquero *Junquito*.
(Foto: archivo ZMCANAR).

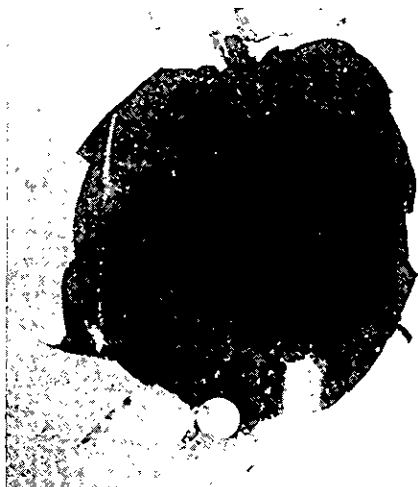
Al ser las 1145 horas en situación 1' al W de Castillete Picudo y estando en la puerta del alerón del puente, vi venir unas lucecitas por el cielo; eran las trazadoras de la primera andanada. La segunda nos pegó de lleno. Nos disparaban desde tres lugares por elevación. Se veían las trazadoras salir desde detrás de tres montículos y no se veía a nadie en la costa. El comandante primero pensó en tocar zafarrancho de combate, pero no pudiendo ver al enemigo ni darle distancia de fuego al montaje (disparaban desde tierra adentro) ordenó cuerpo a tierra y yo me puse al timón y di más máquina haciendo un rumbo en zig-zag. Nos estuvieron disparando durante 15 minutos, pero cada vez con menos precisión. Nos hicieron cuatro orificios de 15 cm de diámetro, cuatro de 6 cm y más de 30 orificios pequeños. Un proyectil entró en un tanque de combustible, uno en la cámara de oficiales, tres en el comedor de marinería, seis golpearon el montaje de tres pulgadas, dos bajo la línea de flotación con las consiguientes vías de agua.

En cuanto a bajas de personal, un proyectil rebotó en el alerón matando al CES (AR) Castro, fue con la primera andanada. Mi peor recuerdo de estos hechos fue la muerte de este cabo, buena persona y buen profesional. Cuando el proyectil lo alcanzó, yo estaba a su lado, siempre recordaré con gran orgullo y pena su muerte, sangre que derramó en cumplimiento de su deber. También resultaron heridos de gravedad dos cabos y leve uno. El comportamiento de toda la dotación fue ejemplar. El médico, que se estaba duchando, socorrió en paños menores a los heridos, y todo el personal cumplió con su deber, incluso bajo el fuego enemigo.



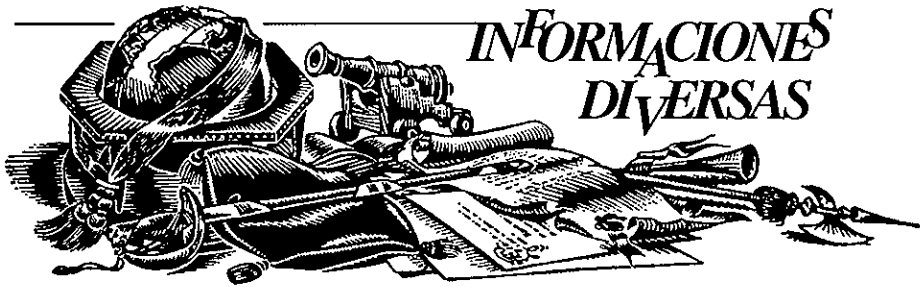
Orificios de salida de varios impactos. (Foto: archivo ZMCANAR).

En mi opinión, si el comandante hubiese tocado zafarrancho de combate, para repeler el ataque y disparar con el montaje, no sé a quién podríamos haber disparado, ya que es manual y para usar preferentemente contra blancos en la mar. No podíamos darle una distancia de fuego, porque el enemigo estaba tierra adentro y el ritmo de fuego es de un proyectil cada varios minutos. Lo único que habría conseguido el comandante es que hundieran el buque o que tuviésemos muchos muertos.



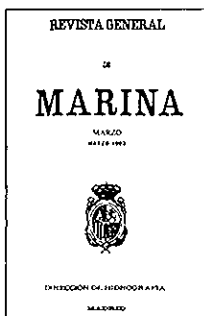
Nos dispararon (según personal del Ejército de Tierra) con cohetes en celdas sobre camiones, con cañones CSR de 106 mm, fusil auxiliar de 12,70 y con ametralladoras de 12,70.

Todo esto lo vengo a contar porque bajo el fuego enemigo ningún tripulante del *Tagomago* sintió miedo ni cobardía. Ni huimos ni pudimos repeler el ataque. Si me volviese a pasar, creo que actuaríamos de la misma forma; simplemente, el comandante evaluó la situación y actuó de la forma más correcta para el buque.



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Se inicia el cuaderno de octubre de 1903, tomo LIII, con un trabajo titulado *Crucero acorazado francés Sully*, firmado por R.

Siguen: *Descripción y manejo de las torres de 24 centímetros de los cruceros tipo Príncipe de Asturias* (conclusión), por Luis Ferragut, alférez de navío; *Las maniobras navales inglesas* (De *Le Yacht*), por J. M.

Tamayo, teniente de navío; *Los nombres jerárquicos de la Armada*, firmado por R. E.; *Extremo Oriente*, firmado por José Gutiérrez Sobral; *Memoria*, escrita por Emilio Gutiérrez y Pallardó, 2.º médico de la Armada, sobre *Contribución al estudio de la higiene en Fernando Poo*; *Las maniobras navales norteamericanas* (Del *Boletín del Centro Naval de Buenos Aires*).

En *Crónica Naval* (septiembre) se incluye el siguiente sumario: *Polo Antártico-Fusión del cuarzo-Sáhara-Selium-Rusia-Extremo Oriente-Buques sin blindaje-Escuela de Náutica-Heligoland-Minerva Slava-Alaska-Del Báltico al Negro-Adriático-Carbón sumergido-Escuela naval flotante en Burdeos-De telegrafía sin hilos*.

En *Bibliografía*, se reseñan varias publicaciones nacionales y extranjeras.

Con *Necrología*, sobre el contralmirante Francisco de Paula Liaño y Fernández de Cossío, se completa el cuaderno.

HACE CINCUENTA AÑOS



El cuaderno de octubre de 1953, tomo 145, arranca con un trabajo titulado *El Levante*, por el capitán de navío Rafael Ravina y Poggio. Siguen: *Charlando sobre cinemática. Algunos procedimientos sencillos que faciliten la resolución de ciertos problemas*, por J. Vera Kirchner, teniente de navío; *El submarino atómico. Algunos problemas de su manejo en inmersión*, por Guillermo G. de Aledo y Rittwagen, teniente de navío; *El entrevistó como procedimiento de selección*, por Leandro Fernández Aldave, teniente coronel médico de la Armada.

En *Notas Profesionales* se incluyen: *Reflexiones sobre la misión actual de la Marina en la batalla de Europa* (De la *Revue Maritime*, por el vicealmirante P. Barjot; trad. por el capitán de fragata Luis Hernández Cañizares); *La Escuela de Defensa de la NATO* (De *US Naval Institute Proceedings*; trad. por el capitán de fragata E. Valero) y *El descubrimiento de la recta de altura* (H. B. *Revue Hydrographique*. Traducido por V. G.).

En *Historias de la Mar* se incluye un trabajo de Juan Lladrés titulado *El corsario ibicenco Bartolomé Ferrer, en la acción naval de Oropesa el 9 de junio de 1801*.

Una información que trata sobre la *Inauguración de viviendas del Patronato de Casas de la Armada*.

En *Miscelánea* se incluye desde la número 212 hasta la 235.

Con *Libros y Revistas*, seguido de *Noticiero y Crónica internacional*, se completa el presente cuaderno, en el que se incluyen 44 ilustraciones.



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

EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

En tal día como hoy...

Día Año

1 1547.—Combate sobre la isla de Alborán entre la escuadra de diez galeras, de Bernardino de Mendoza, y 16 naves de Argel, mandada por el virrey Alí-Hamed. Éste muere en la acción. Vencen los nuestros.

2 1819.—En El Callao, durante la noche, la escuadra chilena, mandada por Cochrane, ataca a la española fondeada, lanzándole brutelos. Reaccionan los nuestros y baten a los enemigos.

3 1718.—La división mandada por Baltasar de Guevara, entre Palermo y Ceuta, apresa un convoy inglés escoltado por una fragata de guerra de esa nación.

4 1571.—Se preparaba la batalla de Lepanto, «la mayor ocasión que vieron los siglos». El papa Pío V agrega a la letanía a la Virgen de *Auxilium Christianorum*.

5 1722.—Frente a Barcelona el baylío Miguel Reggio, con dos galeras de su escuadra, apresaba a una saetía tunecina.

6 1595.—El corsario Drake ataca a Las Palmas con 28 naves. Los defensores rechazan

a los enemigos que han de retirarse maltrechos.

7 1571.—La victoria en Lepanto la decidió Álvaro de Bazán: «Allí donde la balanza se inclina a favor del estandarte de Mahoma, allí aparecía el marqués, y con el peso de su espada lo hacía bajar hasta el abismo».

8 1565.—Urdaneta entra en Acapulco después de haber encontrado «la vuelta de poniente». Antes de ello, el regreso de las islas llamadas «de Poniente» tenían la vuelta a México, imposible.

9 1719.—El capitán de navío Pérez de Alderete y el teniente de navío Antayo, marqués de Vista Alegre, se distinguen de modo extraordinario en la defensa de Mesina, atacada vigorosamente por los austriacos.

10 1793.—En la defensa de Tolón, marinos y soldados españoles, de la escuadra de Lángara, son los que clavan los cañones enemigos de la fuerte posición de Monte Balguer.

11 1573.—Toma de Túnez por Juan de Austria. Manda la vanguardia del Ejército que se constituye el general de la mar Álvaro de Bazán.

12 1492.—Descubrimiento de América.

Avista las tierras antillanas el marinero de *La Pinta* Rodrigo de Triana. La tierra avistada es de la isla de Guanahaní, a la que se llama San Salvador.

13 1811.—Durante la guerra de la Independencia, las fuerzas navales sutiles españolas, mandadas por el capitán de fragata Colmenares, sostienen con sus fuegos la «Torre del Rey», inmediata al castillo de Oropesa.

14 1282.—En aguas de Mesina el almirante de Aragón, Pedro Queralt, con una escuadra de 16 galeras obtiene un resonante triunfo sobre una escuadra angevina de 45.

15 1793.—En la defensa de Tolón se distinguen las fuerzas de la Armada española, en tierra, en la reconquista de las alturas de cabo Brun. Todo se hace con apoyo de fuego naval.

16 1780.—Sale de La Habana la escuadra de José Solano con un convoy de tropas destinado a las operaciones que se hacen en Pensacola, mandada por el general Gálvez. Burla a una fuerte escuadra inglesa que le acecha. El rey le concederá el título de marqués de Socorro.

17 1819.—A la altura de las islas Chinchas, en aguas de Chile, los alféreces de navío Sevilla y González Madroño, que mandan sendas fragatas mercantes armadas, defienden a un convoy que escoltan contra el ataque de dos bergantines insurgentes, rindiéndoles tras una hora de duro combate.

18 1595.—Muere Álvaro de Mendaña durante su expedición en busca de las islas Salomón. Deja al mando de la expedición a su mujer Isabel Barreto, siendo ésta la primera mujer que manda una armada descubridora.

19 1541.—Sale de Palma de Mallorca una gran armada, mandada en persona por el emperador Carlos V. Su destino es Argel, nido de corsarios y piratas. Un furioso temporal malogra la tan gran expedición.

20 1782.—Combate de cabo Espartel. La escuadra de Luis de Córdova combate durante más de cinco horas con una inglesa salida de Gibraltar. Los enemigos logran romper el contacto y retirarse debido a serles favorable un fuerte temporal que salta durante la lucha.

21 1505.—Memorable batalla de Trafalgar, en la que se ponen de manifiesto tantos heroísmos de los españoles. Fuimos vencidos

con gran honor de nuestras armas. Muere el almirante Nelson, que mandaba la escuadra inglesa, y es gravemente herido Gravina, que mandaba la nuestra.

22 1769.—Frente a Melilla, el valeroso Antonio Barceló, al mando de seis jabeques reales, apresa a cuatro de moros.

23 1805.—El navío *Santa Ana*, buque insignia de Ignacio María de Álava en Trafalgar, es represado valerosamente por lo poco que le quedaba a bordo de dotación española.

24 1349.—Combate en aguas de Mallorca entre las naves del rey Pedro IV de Aragón con las francesas que estaban de servicio del que en la isla había sido rey con el título de Jaime II. Don Jaime es decapitado y los franceses derrotados.

25 1815.—Las tropas de Marina en México se batan en la acción llamada de la hacienda de Santa Inés.

26 1569.—El rey Felipe II premia los eminentes servicios de Álvaro de Bazán, concediéndole el título de marqués de Santa Cruz.

27 1779.—Combate en aguas de Gibraltar del jabeque *Murciano* y una fragata inglesa. No pudiéndola abordar por estar a sotavento, maniobra y la hace varar. Todo bajo los fuegos enemigos de la plaza de Gibraltar.

28 1340.—La escuadra de Castilla, mandada por el almirante Alonso Ortiz Calderón, se une a la de Aragón, mandada por Pedro de Moncada, y ambas contribuyen grandemente a la gran victoria del Salado.

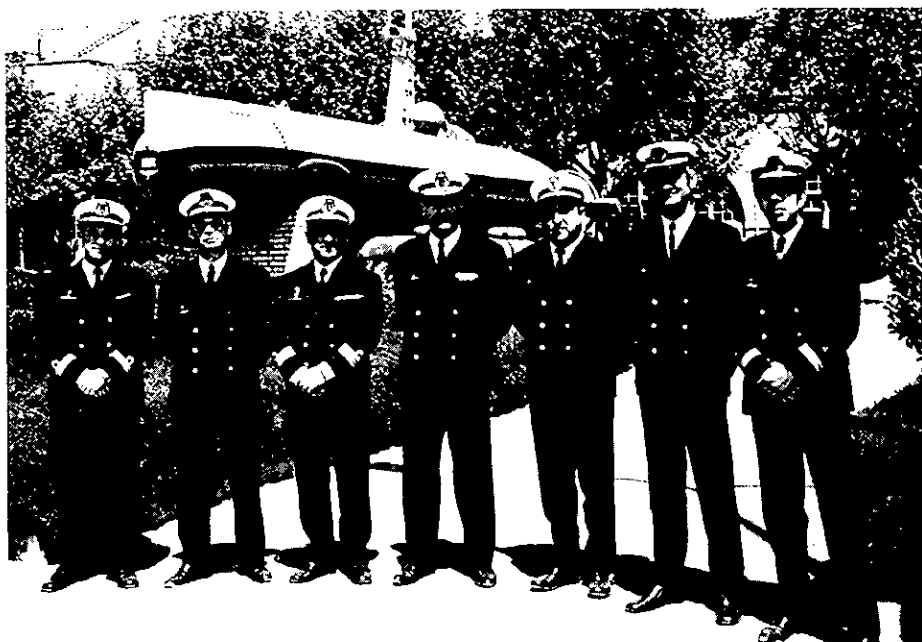
29 1797.—En aguas de la isla de Cuba, una pequeña división española apresa un transporte de tropas inglés, con unos 300 hombres a bordo. El mérito de esta presa es haberse hecho a la vista de la escuadra inglesa.

30 1769.—En aguas del Mediterráneo, muy cerca de nuestra costa levantina, el jabeque *Ibicenco* sostiene duro combate con un argelino de superior porte y termina apresándole.

31 1873.—En aguas cercanas a Cuba, el vapor de guerra español *Tornado* apresa al vapor filibustero yanqui *Virginus*. En él se hacen 165 prisioneros, entre ellos algunos que son cabeza de la insurrección cubana.

Capitán MARVAL

VIEJA FOTO



(Foto: colección S. García).

El pasado día 10 de septiembre tuvo lugar en el arsenal de Cartagena la ceremonia de baja en la Armada del submarino *Delfín* (S-61), primero de los cuatro tipo *Daphné*, de diseño francés, construidos en Cartagena por la antigua empresa nacional Bazán, hoy Izar.

Ha sido el submarino español que ha permanecido más tiempo en servicio continuado, más de 30 años, habiendo navegado más de 30.000 horas en inmersión. A lo largo de las tres décadas en servicio, más de un millar de hombres han formado parte de sus diversas dotaciones.

En la fotografía, tomada en los jardines de la Base de Submarinos en Cartagena en junio de 1973, aparecen el comandante y oficiales de la dotación de quilla.

De izquierda a derecha:

Teniente de navío Antonio Moreno Barberá, actual almirante general jefe del Estado Mayor de la Defensa.

Capitán de Máquinas Antonio Pellicer Caravaca, jefe de máquinas.

Capitán de corbeta Silvestre García García, primer comandante operativo del S-61.

Capitán de fragata Juan Fernando Ruiz Montero (en la actualidad almirante en reserva), comandante de quilla del S-61. Gran impulsor del programa de submarinos de la «Serie-60».

Teniente de navío Ángel Bueno Bueno (†), posteriormente fue comandante del *Delfín*.

Teniente de navío Roberto Asuar Sáez (†).
Capitán de máquinas Gabriel Sarró Iparraguirre.

F. A.



UNA PEQUEÑA HISTORIA DE UN PEQUEÑO BUQUE

La que hoy nos ocupa no es una historia que aspire a provocar la admiración y asombro que despierta una hazaña individual o colectiva; sólo pretende, modestamente, que dibujemos una sonrisa de afecto y casi de complicidad al saber los avatares de la vida de un pequeño buque en su quehacer diario de aquellos tiempos. Hoy vamos a convertir en protagonistas, a su pesar, a la dotación de la urca transporte *Ensenada* (1850-1868), de 225 toneladas, 90 caballos, numeral 277, al mando, en aquel momento, de José Martínez, a quien relevaría, creo que en 1862, el alférez de fragata José Rocafull. Presentado el protagonista, situémonos en Ferrol en la tarde del día 3 de marzo de 1861, o sea, dos años y medio después de que Ferrol estrenara el título de ciudad y siete antes de que la peseta fuera declarada moneda oficial de España. En tal momento acertó a pasar por la zona de Tejeras, en Caranza (más o menos donde hoy se encuentra la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño»), un celoso y severo

agente municipal, que se topa con una ternera «sin papeles», propiedad de la *Ensenada*, pastando y al cuidado de una niña. La escena, para abreviar, puede imaginarla el sagaz lector, pero la multa no fue imaginaria, sino contundente. Como último recurso para no ver su escuálida contabilidad en la ruina, el comandante dirigió al alcalde de la ciudad el siguiente escrito:

«Urcas Transporte *Ensenada*.

Pongo en el conocimiento de V. S. que en la tarde del 3 fue detenida en las Tejeras de Caranza una ternera que estaba paciendo al cuidado de una niña, cuya ternera teníamos a bordo de la *Ensenada* hacía doce días y solo había bajado para comer pasto: esta ternera que fue arrancada violentamente con amenaza de la cárcel la decomisaron y se obligó a pagar por ella cuatro napolcones los cuales ha dado el oficial de abordaje Dn. Agapito Menéndez como cabo de rancho encargado

por una papeleta que dio el Sr. Llopis para que la entregasen. La ternera costó nueve duros y fue comprada en Sta. Marina y su objeto no fue para consumir aquí sino en la mar. Lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. para que sirba resolver lo que tenga por conveniente. Dios guarde a V. S. muchos años. A bordo de expresada. Dársena del Ferrol 5 de Marzo de 1861. José Martínez. Sr. Alcalde Constitucional de la Ciudad de Ferrol.»

El alcalde, antes de pronunciarse, quiso conocer la versión de la otra parte:

«Ferrol, Marzo 6, 1861. Dese conocimiento de esta reclamación al arrendatario de consumos. Eusebio Vendrell.»

La penuria de las arcas del buque no era muy diferente de las municipales, de modo que el pase del alcalde (al expediente, no al bóvido) no podía tener éxito total y casi pudo ser peor, decía así la contestación:

«Sr. Alcalde. Todos los artículos de comer y beber comprendidos en la tarifa de derechos de consumos, están sujetos al pago de aquellos, sin excepción de persona, consumanse en el Arsenal, Bahía o en viaje. La ternera de que se trata, fue fraudulentamente introducida a bordo por que no la presentaron a pagar en el fielato mas inmediato, y aunque no ignoraba que existía abordo la res sin aquella circunstancia despreciando el importe del derecho, prefería esto, a evitarle al Sr. Comandante una repulsa del Excmo. Sr. Ca-

pitán Gral del Departamento, que por otra cosa análoga con la oficialidad del Navío *Rey Francisco*, circuló una orden a todos los Comandantes de buques para que cuando comprasen arts. fuera de Ferrol, lo presentaran para el adeudo a evitar reclamaciones. Cogida como espresan, la ternera en tierra, se preguntó por la carta de pago de derechos y no existiendo, era claro el comiso y, por separado el derecho. El oficial D. Agapito y otros Sres. suplico sobre el amigo y perjudicando a los aprensos en su derecho, solo se les exigió lo que aparece en la papeleta, y la queja estará mas en su lugar perdiendo la ternera y pagando los derechos.»

El expediente termina, administrativamente hablando, con una papeleta que dice:

«Arriendo de Consumos y Arbitrios. Ferrol.

He recibido del maestro de la *Ensenada* Dn. José María Beceiro, la cantidad de sesenta y seis Res., importe de los derechos y aprensión de una baca. Juan F. Llopis.»

Sin embargo, a mí siempre me ha parecido que el principal interrogante quedaba sin contestar, de modo que se lo traslado al lector. ¿Qué hacía o quién era la niña que cuidaba la ternera de la urca *Ensenada* en Caranza el día 3 de marzo de 1861, aunque ese día fuera, que lo era, domingo?

P. G. F.





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.

26.245.—Conde Luckner



Siendo niño, el conde Félix von Luckner se escapa del hogar pater-

no y embarca como grumete en un velero ruso.

Después de haber navegado a vela por todos los mares y haber vivido toda clase de aventuras, siendo ya capitán de la Marina Mercante y oficial de la Reserva Naval, ingresa, talludito y con algún enchufe, en la Escuela Naval Imperial alemana.

El estallido de la Gran Guerra le sorprende destinado en un pequeño aviso colonial.



del que pasa al acorazado *Kronprinz*, tomando parte en la batalla de Jutlandia, o del *Skagerrak*, si se quiere. Poco después, se le asigna el mando del *Seedler*, un velero de tres palos destinado a hacer la guerra en corso, camuflado como mercante noruego. El 21 de diciembre de 1916, zarpa de Bremen y fuerza el bloqueo británico.

El día 25, el *Seedler* es visitado por una dotación del crucero auxiliar británico *Avenge*, a la que da el pego absolutamente.

El 9 de enero de 1917, próximo al ecuador, hace su primera presa, el británico *Gladys Royal*, al que echa a pique con 5.000 toneladas de carbón, después de haber apresado a su tripulación. Luckner continúa su vertiginosa carrera, y el 11 de marzo ya había hundido 12 mercantes enemigos y hecho 263 prisioneros, a los que, siempre humanitario y caballeroso, libera, embarcándoles en una nueva presa, el francés *Cambonne*, que pone rumbo a Río de Janeiro. Prosigue el *Seedler* su travesía, dobla el cabo de Hornos y, después de haber hundido tres goletas norteamericanas, arriba a la isla de Mopelia, en el archipiélago de la Sociedad, donde el 2 de agosto una enorme ola, producida por un maremoto, lo destroza contra el arrecife de coral.

Con los restos del naufragio, consigue Luckner aparejar algo más que un bote, en el que, con cinco de sus hombres, planea continuar la guerra en corso, pero es capturado el 21 de septiembre cuando trata de aprovisionarse en la isla neozelandesa de Wakaya.

Es internado en Auckland, de donde el 13 de diciembre consigue escaparse en una canoa automóvil, ¡logrando apresar una goleta neozelandesa cinco días más tarde! Capturado de nuevo, permanece prisionero hasta el final de la guerra, no sin dejar de causar graves quebraderos de cabeza a sus carceleros por sus constantes intentos de fuga.

Heroico, romántico, esforzado patriota y fabuloso marino, fue el teniente de navío conde Félix von Luckner, cuyas memorias, narradas en *El último corsario*, piden a gritos su reedición.

26.246.—Vascos y catalanes



Un cuerpo de voluntarios vascos hubo en el ejército que fue a África en 1860. Fue de modo análogo al Cuerpo de Voluntarios Catalanes y hasta mayor en número, mandado por un brigadier. Los catalanes formaban un batallón, mandado por un comandante, Sugrañes (que murió gloriosamente en el primero de los combates de la batalla de Tetuán). Prim, que era de Reus, empleó a sus paisanos al mayor prestigio militar. Los vascos se portaron como buenos —constituían el Tercio Vascongado—.



Los catalanes vestían uniformes semejantes al traje de los payceses del campo. Los vascongados vestían un uniforme parecido al de los guardias forales alaveses.

En la cabeza, ambos cuerpos, prenda roja: los catalanes llevaban la clásica barretina y los vascos *chapela gorriá*. Las dos prendas, airosas y guerreras. Ambos, vascos y catalanes, fueron muy buenos soldados de España, luciendo trajes que pudiéramos tildar hoy como «nacionalistas».

Se ponía así de manifiesto el amor y la subordinación a la gran patria española.

J. R.

Almirante R

26.247.—Extranjeros



Entre los tripulantes de las naos colombinas había por lo menos dos extranjeros: Guillermo Ires, de Galney (Irlanda), y Tallarte de Lages, de Inglaterra (sin más precisión). El primero podría ser en realidad natural de Galley Head, al sur de Irlanda; ambos se quedaron en la isla La Española.

G.

26.248.—Carta



Transcribimos aquí parte de una que el Príncipe de la Paz, Manuel Godoy, dirigió a Antonio Escaño con motivo del desgraciado combate naval de Trafalgar (21-10-1805). Reza así:

«Acabo de recibir tres cartas de U. S. la una de 22 de este mes y las otras dos del 23, participándome para noticias del Rey del combate ha sostenido la Escuadra enemiga del mando del Almirante Nelson en esas aguas de Cádiz, cuya noticia da U. S. sin

embargo, de hallarse herido en la pierna izquierda, por no poderlo hacer el Comandante General D. Federico Gravina á causa de la herida que recibió en la misma acción.

Todas las cartas de U. S. respiran fortaleza de ánimo, constancia, valor y lealtad al Rey. S. M. queda enterado de todo lo sucedido y desea como yo noticias del alivio de V. S. y de el, D. Federico Gravina; esperando al mismo tiempo saber los detalles y la conclusión de esta gloriosa acción, para premiar el mérito, enjugar las lágrimas de las familias afligidas, y dar auxilios al necesitado.»

J. F. G.

26.249.—Vieja estampa



Fragmento de una antigua carta-mapa, cloquente por más, sin pronunciar palabra alguna. Los escudos reales de Portugal y de España campean hermanados sobre la península Ibérica, sin separación alguna. El monarca era el mismo para las dos naciones. La capitalidad se mantuvo titubeante durante algunos periodos



de tiempo, Lisboa, Valladolid, se decidió al fin que fuera Madrid, para más centralidad en tiempos de largas comunicaciones.

Vemos que en la carta el escudo de Portugal está sobre tierras de la España actual. Naciones bien diferenciadas pero hermanas, así se entiende en la actualidad.

Y, por más decir, la carta nos expresa que aún Marruecos no estaba formado como nación, poderosa como lo es en la actualidad.

Y Camoens, el gran hombre aunaba en el heroísmo a portugueses y españoles como gente de la gran España. Ella lo era todo, con diferencias, claro está entre cada una de sus partes.

Y recordemos siempre que cuando el gran Camoens se refiere a los heroicos navegantes y guerreros portugueses, los enuncia como *una gente fortissima da Espanha*.

Almirante R.

26.250.—Regalo



Nuestra REVISTA, en su sección de *Noticias varias*, cuaderno de mayo de 1896, daba la siguiente:

«La Asociación de Dependientes de La Habana ha acordado regalar al Estado un cañonero que será construido en Inglaterra por la casa Forret y Compañía.

Este nuevo buque lo dona la mencionadas Asociación á la Marina del apostadero para la vigilancia de sus costas, por suscripción iniciada entre sus miembros.»

J. F. G.

26.251.—El porqué del vocablo *mi...* en el saludo militar



Felipe V, primer monarca español de la Casa de Borbón, trajo consigo una serie de costumbres y usanzas del país vecino que afectaron a todos los estamentos de la vida nacional y que se continuaron con sus sucesores.



Lógicamente entre ellas hubo también las del tipo y carácter castrense: de Francia nos llegó el batallón, la brigada, el brigadier y el mariscal, hasta que por ley de 19 de julio de 1889 se convirtieron, respectivamente, en generales de brigada y división.

En nuestro ejército era entonces costumbre y norma —delicada costumbre y bonita norma— que al dirigirse a un oficial se hiciera anteponiendo el título de *señor* o su síncope *seor* al vocativo del empleo: señor coronel, señor capitán... se decía. En el ejército francés sucedía lo propio con el tratamiento de *monsieur* y más habitualmente con su abreviatura o apócope familiar *mon*, que también se ponía delante: *mon colonel*, *mon capitain*... decían ellos. Y en nuestro afán innovador, copiando como siempre, quisimos hacerlo o decirlo de la misma forma, pero tradujimos erróneamente el sustantivo *mon* —*monsieur*— por el adjetivo posesivo homógrafo *mon*, convertido en el apocopado *mi*.

Y así quedo, para la posteridad el mi coronel, mi capitán, mi comandante, que nos son tan habituales.

J. del C. D.-A.

26.252.—Suez



En nuestro cuaderno de octubre de 1944 se publicaba la siguiente noticia que transcribimos:

«Un túnel por debajo del canal de Suez. En el plan general de desarrollo y mejora de los ferrocarriles del Estado egipcio para después de la guerra, inclúyese uno cuyo coste se ha calculado en unas 184.000 libras esterlinas.»

¡Qué lejos se estaba entonces de imaginar los conflictos sobrevenidos después, y qué olvidado debe estar hoy tal proyecto!

G.

26.253.—Crucero auxiliar *Dómine*



El Decreto núm. 50 de 27 de octubre de 1936 del bando nacional determinaba lo siguiente:

«La necesidad de perseguir al contrabando obliga, dada la escasez de buques de guerra, a habilitar como cruceros auxiliares algunos buques rápidos de la Marina Mercante, los cuales serán convenientemente armados y equipados en los arsenales del Estado y...»

Este decreto vio la luz con retraso respecto a la fecha real en la que se tomó la acción de artillar a los primeros cruceros auxiliares.

Uno de estos cruceros auxiliares fue el *Dómine*, que pertenecía a la Compañía Transmediterránea. Era una motonave de 9.650 toneladas de desplazamiento y 15,2 nudos de velocidad. Fue armado en Ferrol en septiembre de 1936 con cuatro cañones de 101,6 mm procedentes del acorazado *España*.

Después de actuar en la campaña del Cantábrico fue desarmado en enero de 1937 para trasladar a La Meca a una peregrinación de marroquíes. A finales del mismo año volvieron a armarlo, con piezas de 150 mm, y

nuevamente fue desarmado a finales de 1938, empleándolo como buque de transporte en el Mediterráneo.

J. J. P. C.

26.254.—Navegantes



Hércules navegando, pintura muy antigua, sobre terracota. Se remonta al año 480 a. de C. Hércules viaja de



noche, sobre el mar. Ya dio muerte al león; va en busca de otras aventuras... ¿quizá en Sancti-Petri?

C. M.-V.

26.255.—Elcano



Como es sabido Juan Sebastián Elcano murió víctima del escorbuto entre el 3 y el 5 de agosto de 1526, cuando se encontraba surcando por segunda vez el océano Pacífico. Sus restos fueron arrojados al mar, refiriendo este hecho el padre Aganduru Moriz con las siguientes palabras: «... y el que parece que no cabía en la tierra asegurando a rodear otra vez el mundo, se murió

en el Mar del Sur y sus aguas le dieron honrosa sepultura».

Pues bien, más de cien años después un caballero de la Orden de Calatrava, don Pedro Echave y Asu, mandó poner en la iglesia parroquial de Guetaria, para confusión de visitantes, una lápida con esta inscripción: «Ésta es la sepultura del insigne capitán Juan Sebastián Elcano, vecino y natural de esta noble y leal villa de Guetaria, el primero que dio la vuelta al mundo en la nao *Victoria*».

Así se escribe la historia, quizá el calatravo sólo buscó un pretexto para esculpir su propio nombre, que no pasaría de otro modo a la posteridad.

TAL

26.256.—San Agustín y la mar



Dijo san Agustín: «Nada cleva tanto el alma hacia Dios como la contemplación del mar».

J. M.^a M.-H.

26.257.—Entre dos líneas



Entre dos líneas enemigas quedó en la Moncloa el monumento al héroe de las guerras coloniales cuando allí se establecieron los frentes en la Guerra Civil de 1936-39. Vimos los letreros: *ellos... nosotros*.

Antes era un sitio apacible, de niños nos llevaban a pasear, y ya nos enseñaban nuestras madres a admirar a aquel español que recogía la patria entre sus brazos, era el corazón de aquel monumento, rematado en su cúspide por un ángel de la victoria de bronce sobre un mundo terráqueo en el que tanto luchamos.

En la cruel guerra que siguió a aquellos tiempos fueron en tierra los combates más duros. Cayeron muchos proyectiles de cañón y muchas bombas. Aquellos niños ya estaban alineados en uno u otro bando; a algunos les quedó una amarillenta fotografía de máquina de las que empezaban entonces. Una es la que unimos a estas líneas, con el respeto que



merecen las cosas de antaño. El lugar bajo el extremo norte del paseo de Rosales quedó vacío de recuerdo colonial tan noble.

Capitán Marval

26.258.—Virgen del Carmen



Cádiz y toda su provincia es marinera, mariana y carmelitana y la Virgen del Carmen es la más popular, tanto en sus costas como en el litoral y también por tierra adentro, incluso en los pueblos blancos de la sierra.

Uno de sus más insignes poetas, José María Pemán, cantó también a la Virgen del Carmen, tomando como ejemplo el *Romance a los cargadores de la Isla*:

«Cargadores de la Isla, mecedla con suavidad,

Que llevais sobre los hombros a la Reina
 [de la mar.
 Tú, cargador, que no sabes rezar la Salve,
 [quizás:
 Si cuando lo saques, meces el paso, con
 [buen compás,
 Aunque no sepas la Salve, Dios te lo
 [perdonará...
 ¡que mecer así a la Virgen ya es un modo
 [de rezar!»

J. del C.

terrenos en los que más tarde se construiría el Cuartel del Rey. Servía además esta calle para dar salida a las aguas que en época de lluvias venían de las alturas del Molinete de la Concepción a través de las calles Honda alta y baja.

En la fachada del Cuartel del Rey se conserva todavía una lápida con la inscripción *Año 1576 Philipvs dei Gratia Rex Hispaniarvm* y el escudo con las armas reales. En el transcurso del tiempo cambió su denominación por calle de Intendencia.

J. A. G. V.

26.259.—Tercio de Baleares



Esta unidad de la Infantería de Marina, nació en el año 1937, cuando se organizó un batallón con acuartelamiento en Palma de Mallorca, al establecerse en esta capital la base de las fuerzas navales nacionales que realizaban el bloqueo marítimo en el Mediterráneo, en plena Guerra Civil.

En el año 1938 fue transformado en regimiento y al finalizar la guerra tomó la denominación de Tercio de Baleares. Fue disuelto en 1964.

En su efímera existencia, de tan sólo veintisiete años, cabe destacar un hecho importante de carácter orgánico y operativo, como fue el de haber creado la primera unidad de buceadores de combate de la Armada. La iniciativa y el impulso de esta idea, así como su materialización, se deben al teniente de Infantería de Marina Antonio Gorordo Álvarez, que supo convencer e ilusionar a sus jefes y compañeros para alcanzar la meta deseada.

J. J. P. C.

26.260.—Calle del Intendente



Al construirse en el año 1740 en Cartagena el edificio llamado Casa de la Intendencia de Marina en terrenos de la antigua Casa del Rey, se formó esta vía que separaba el edificio citado del resto de los

26.261.—Vikingos



Formaban a modo de una cultura de la mar. No eran una raza especial. Un estudioso de ellos, Thor Heyendahl, dice que ir de vikingo era «algo así como dejar de cuidar el ganado tranquilamente en sus tierras para lanzarse en busca de aventuras para descubrir y conquistar otras».



Eran hombres fuertes y grandes, que manejaban muy bien el remo y las armas, escandinavos que sabían el arte de marear y que fueron el terror de muchos, dícese con marcado fundamento, que descubrieron tierras de América del Norte antes que Colón descubriese islas antillanas.

El fenómeno vikingo es muy antiguo y duró mucho: desde el año 700 hasta el 1100 (ambos d. de C.).

El obispo de Compostela, Diego Gelmírez, formó armada contra los vikingos. Fue precursora de la Armada castellana. Antes de esto sufrieron mucho, se asentaban en las islas de la costa gallega. Dícese que don Gonzalo, en Mondoñedo, rezaba y rezaba contra el furor de los enemigos del norte.

C. M.-V.

26.262.—Para hablar de *Mare Nostrum*



Los romanos eran agricultores y tenían poco de marinos. Pero tuvieron que hacerse a la mar de grado o a la fuerza ya por el siglo III a. de C., porque frente a su expansión tenían la potencialidad marítima de Cartago, que una vez dominada permitió a Roma hablar del *Mare Nostrum*.

Los romanos eran agricultores y tenían poco de marinos. Pero tuvieron que hacerse a la mar de grado o a la fuerza ya por el siglo III a. de C., porque frente a su expansión tenían la potencialidad marítima de Cartago, que una vez dominada permitió a Roma hablar del *Mare Nostrum*.

J. M.^a M.-H.

26.263.—Patente



La del capitán de navío expedida a favor del marqués de Casinas

rezaba de esta manera:

«Don Fernando, por la Gracia de Dios, Rey de Castilla, de León, &c. Por quanto en atención á los Méritos, y Servicios de Vos el Capitán de Fragata Marqués de Casinas, y al valor, y conducta que habeis manifestado en el Combate, que con honor, y gloria de mi Pavellón, sostuvo sobre el cabo de S. Vicente el Navío La America, en el que veniais embarcado de Segundo Capitan, y el nombrado el Dragón,

ambos del cargo de D. Pedro Stuart y Portugal, con la Capitana, y Almiranta Argelina; he venido en promoveros á el empleo de Capitan de Navío de mi Armada Navál. Por tanto mando al Capitan General de ella, Gobernador, Tenientes Generales, Gefes de Escuadra, Intendentes, Ministros, Oficiales, y demás Personas á quienes tocáre, reconozcan á Vos el referido Marqués de Casinas por tal Capitan de Navío, á fin de que sirvais este Empleo, en la misma forma, y con las propias facultades que los demás Oficiales de esta Graduacion, y que conforme á ella, se os guarden, y hagan guardar todas las honras, preeminencias, y esenciones que os pertenecen, que asi es mi voluntad; y que presentada que sea esa Patente, refrendada de mi Secretario de Estado, y del Despacho de Marina, al Intendente de ella en Cadiz, disponga que en los Oficios de aquel Departamento, se tome razón, y forme el Asiento, que corresponde, para el goce del sueldo, que os toca, segun el actual Reglamento. Dada en Buen- Retiro á 25 de Diciembre de 1751.— Yo el Rey. D. Ccnon de Somodevilla.»

Así que el referido marqués, segundo de don Luis de Córdoba en el *América* y distinguido —según consta en su hoja de servicios—, en seis combates, a bordo de diferentes buques y en distintos mares, anteriores al de San Vicente, que tanta fama dio a don Pedro Stuart, recibió su patente, cual regalo de Navidad, hace nada menos que 250 años exactamente.

J. B. N.

26.264.—Descubrimientos portugueses



Después de montar Gil Eanes el cabo Bojador en 1424, los grandes

hitos de la marcha de los portugueses hacia Oriente fueron: el cruce del ecuador en 1773; montar Bartolomeu Díaz el cabo de Buena Esperanza en 1488, y la llegada en 1498 de Vasco Da Gama a Calicut (India).

J. M.^a M.-H.

26.265.—Santa Misa



Existió en el siglo XVI una sentencia, ratificada y confirmada por el Concilio Tridentino, que prohibía celebrar la Santa Misa a bordo de los buques, ante el riesgo de que se volcase el cáliz con los movimientos del barco en la mar.

J. A. G. V.

26.266.—Macareo



Cuando las desembocaduras de los ríos son anchas, tienen orillas uniformes y un fondo de gradiente suave, el flujo y reflujo de la marea entra en el río sin problemas. Por el contrario, cuando no se dan esas condiciones y los estuarios ofrecen a las aguas entrantes grandes aberturas que se estrechan poco a poco hacia el interior, las aguas se acumulan en un corto periodo de tiempo, para la corriente descendente del río y forman rápidamente una alta ola que penetra en la tierra, a veces precedida de un característico ruido que anuncia su llegada hasta varios kilómetros tierra adentro.

Este fenómeno, que en francés se llama *bar* y en el Amazonas recibe el sonoro nombre de *pororoca*, viene definido en nuestro diccionario de don Julio Casares así: «Macareo: Intumescencia grande en la desembocadura de ciertos ríos». A su vez, para que mis lectores no tengan que acudir al DRAE, intumescencia quiere decir hinchazón.

Sin embargo, en el diccionario marítimo de La Guardia, sólo define el *macareo* con la segunda acepción de Casares: «Ventolinas variables que a veces parece soplan a un mismo tiempo en direcciones opuestas». Don Timoteo O'Scanlan va más allá, en esta acepción para él también única, y añade que «...suelen a veces entrar á un mismo tiempo con una dirección en el aparejo de popa y popa y otra en el de proa».

J. B. N.

26.267.—Corsario, pirata, almirante



Drake: inglés corsario, así fue llamado por muchos españoles. Su persona contribuía a que Felipe II juntase (metiéndoles en el mismo saco) a corsarios y a piratas. El rey no empleó nunca el corso en masa contra los extranjeros; se mantuvo en una pobre defensiva, tan grandes y extendidos estaban sus reales dominios.

Drake era un buen marino, pero a veces actuó atacando en tiempo de paz. En 1585 saqueó Cartagena de Indias. Atacó Santo Domingo, pero fracasó. Trajo muchos barcos y tropas que, en tierra se escuadronaron. Decía jactanciosamente: «Otras veces iba como ladrón de noche, ahora vengo como general de día». A pesar de todo fue derrotado y puesto en retirada.

En la ilustración que se acompaña vemos fondeada, en Santo Domingo (grabado de la época), la escuadra o armada de Drake, y (a la izquierda) el duro combate terrestre, con salida de los de la plaza. Fueron reforzados éstos por las dotaciones de unos barcos españoles fondeados en la bahía interior.

Almirante R



26.268.—Saber del marinero



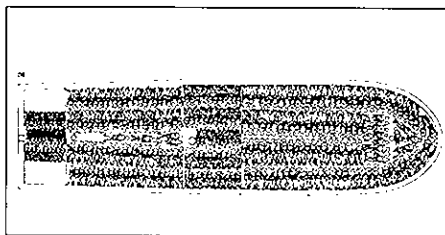
Dice Cervantes en *Los Trabajos de Persiles y Sigismunda*: «En el arte de la marinería, más sabe el más simple marinero que el mayor letrado del mundo».

J. M.ª M.-H.

26.269.—Perversidad



En el convento de las Madres Dominicanas de Dueñas (Salamanca) hay un pequeño museo que narra las actividades de la hermana de dicha orden Teresa Tsikaba. Esta religiosa, nacida en 1675 y muerta en 1748, dedicó su vida a la redención de los hombres que sufrieron la esclavitud y por los que ahora se está iniciando el proceso para su beatificación.



De este museo impresiona profundamente el dibujo que reproducimos, correspondiente a una de las cubiertas de un buque de transporte de esclavos y en el que se ve que la perversidad de los hombres no tiene límite; muchos armadores, arquitectos navales, proyectistas y las dotaciones de los buques colaboraban a tan abyecta actividad.

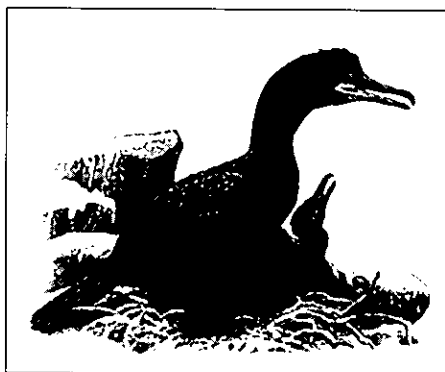
Se creyó que a mediados del siglo XIX el tráfico de seres humanos había desaparecido; vana ilusión, las pateras estaban por llegar.

TAL

26.270.—Conversaciones de Ulloa



En el libro, publicado en Madrid de 1785, «Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la Marina», la *Tercera Conversación*, comienza así:



«Hay una ciencia practica que contribuye mucho á navegar con seguridad, y esta deben los Pilotos aplicarse mucho á conocerla, para usar de ella con acierto. Consiste pues primeramente en los páxaros, segundo en pescados, tercero en las aguas malas, quarto, en el color del las aguas, quinto en las mutaciones de la atmósfera, cuyas señales hablan y advierten la proximidad á que está la tierra inmediata...»

Vedrá



La Mar en la Filatelia



ROALD AMUNDSEN

En 1903, hace 100 años, Roald Amundsen iniciaba su primera gran exploración a los hielos polares como jefe de expedición. Nacido en Noruega en 1872, fue uno de los pioneros de las exploraciones a los polos y gracias a dicha actividad suele aparecer en sellos de su tierra natal y de otros muchos países. Amundsen se interesó desde niño por los entornos polares, pero por desco de su madre

estudió medicina, que abandonó a los 21 años al morir sus padres, para dedicarse de lleno a su sueño de explorar los polos. Desde el principio comprendió que para llevar a cabo sus propósitos era preferible mandar su propio barco, por lo que estudió para obtener la correspondiente titulación. En 1894 embarcó en un velero. Tres años después se enroló en la expedición de Gerlache a la Antártida a



Amundsen en el *Bélgica*, Robert Scott y Amundsen con perros en la Antártida.

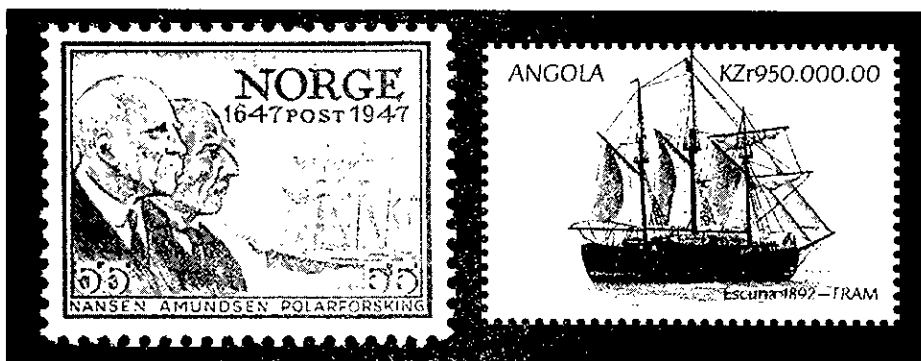


El *Bélgica*, atrapado por los hielos, y el *Gjoa*.

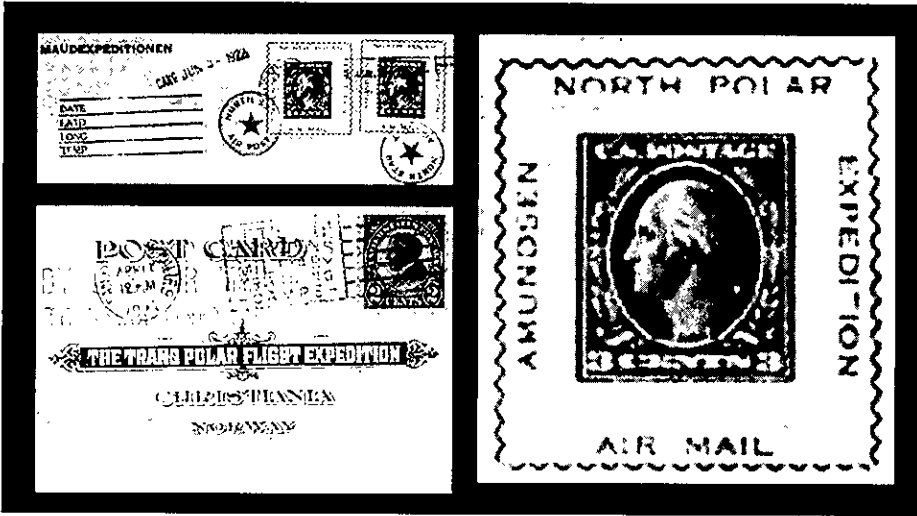
bordo del *Bélgica*, que permaneció un año aprisionado por los hielos, y que ha dado pie a gran cantidad de sellos. A su regreso, Amundsen obtuvo el título de capitán y comenzó a preparar su exploración por el Ártico para buscar el hipotético paso del Noroeste, entre el Atlántico y el Pacífico. Partió de Oslo en junio de 1903 con el pequeño y filatelizado *Gjoa*, y llegó a la isla del Rey Guillermo, donde permaneció dos años realizando diferentes trabajos, que permitieron posicionar el polo norte magnético. También estudió la vida y costumbres de los esquimales, que le fue de gran utilidad en

posteriores exploraciones. En agosto de 1905 llegó a las costas de Alaska, tras haber logrado pasar por primera vez el paso del Noroeste y justo antes de quedar aprisionado por los hielos. Deseario de comunicar el resultado de su expedición, en octubre partió en trineo con un compañero, recorrió casi 500 millas, y el 5 de diciembre llegó a Eagle City, desde donde pudo telegrafiar el éxito obtenido.

A partir de entonces se dedicó a dar conferencias para recaudar fondos con vistas a otra exploración. Quería pasar sobre el polo norte con un barco a la deriva encajado en los hielos. Sabía de la existencia del barco de



Nansen, Amundsen, y el *Fram*.



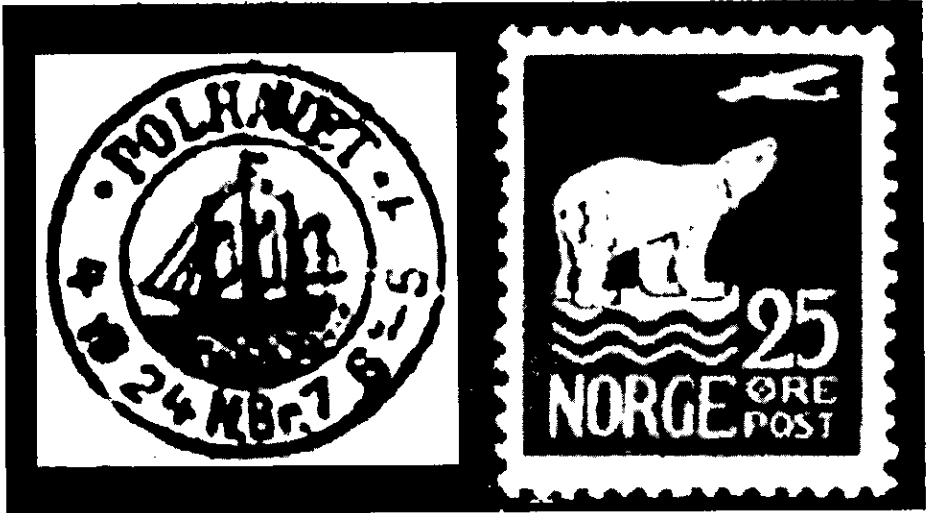
A la izquierda, arriba, tarjeta de la expedición del *Maud* con sellos sobre etiquetas, como la de la derecha. Abajo, a la izquierda, tarjeta para obtener fondos.

Nansen: el *Fram* —también muy filatelizado—, que había estado tres años a la deriva en los hielos árticos, y se lo pidió prestado. Pero cuando se enteró que Peary había alcanzado el polo norte cambió de planes para tratar de conquistar el polo sur. En agosto de 1910 salió de Oslo con el *Fram*, comunicó a su gente sus intenciones, después de haber entrado en Madeira para hacer víveres, y continuó viaje sabiendo que Robert Scott estaba en su segundo intento de alcanzar el polo sur. En enero de 1911 llegó a la Antártida y comenzó a preparar su viaje hielos adentro. El 19 de octubre partió hacia el polo con cuatro compañeros en cuatro trineos ligeros con perros. Al principio su avance fue rápido, pero en la última parte se enfrentaron a obstáculos muy difíciles, hasta que el 14 de diciembre de 1911 alcanzaron el polo sur, donde dejaron una pequeña tienda de campaña con las banderas de Noruega y del *Fram* —acto que quedó plasmado en un sello de Noruega—. Scott —otro héroe de los sellos de correos— alcanzó el polo sur un mes más tarde, pero durante el regreso pereció en los hielos con toda su expedición.

Casi de inmediato, Amundsen comenzó a preparar otra expedición al Ártico para explo-

rar zonas aún desconocidas y para intentar el viejo proyecto de pasar a la deriva sobre el polo norte. En junio de 1918 se hizo a la mar con el *Maud*, diseñado por él mismo, pero esta vez la suerte no le acompañó. Partió con dos pequeños aviones que se estrellaron casi al principio, y aunque sus pilotos sobrevivieron, los accidentes fueron un handicap para futuras exploraciones aéreas. Además, el barco se vio inmovilizado por los hielos durante mucho tiempo y necesitó importantes reparaciones antes de reemprender el viaje en 1922, para verse de nuevo inmovilizado y a la deriva por el nordeste de Siberia. A pesar de su fracaso al no alcanzar el polo, la tripulación llevó a cabo interesantes estudios que salvaron e incluso aumentaron la reputación de la expedición.

Amundsen había mostrado interés por los aviones y trató de conseguir un aparato para hacer el primer sobrevuelo del polo norte. Pero al intentar recaudar fondos, el fracaso de los aviones del *Maud* se interpuso en su camino. Afortunadamente, el norteamericano Lincoln Ellsworth se ofreció a financiar la compra de dos aviones y otros gastos con la condición de participar en la expedición. Amundsen aceptó encantado, buscó tripula-



A la izquierda, matasellos especial usado en exploraciones de Amundsen. A la derecha, uno de los sellos emitidos por Noruega en 1925 para apoyar una expedición de Amundsen al polo en avión, que no llegó a su objetivo.

ciones, y el 21 de mayo de 1925 los dos aparatos despegaban para aterrizar a unos 150 kilómetros del polo, uno con pérdidas de combustible y el otro con problemas en el motor. Sólo se pudo reparar uno de ellos, que en un alarde de pericia despegó sobrecargado y regresó casi sin combustible. Aquello despertó el entusiasmo. Amundsen recaudó nuevos fondos; el 11 de mayo de 1926 despegó con el dirigible *Norge* y unos 15 hombres, sobrevoló el polo norte, y el 14 de mayo aterrizó en Alaska, con lo que de nuevo volvió a estar en la cumbre de la fama.

Cuando en mayo de 1928 el italiano Umberto Nobile, que había participado en el vuelo polar de 1926, se estrelló con su globo *Italia* en el Ártico, Amundsen se presentó voluntario para participar en su rescate. Pero cuando volaba desde Noruega para tomar parte en la búsqueda, a las tres horas de haber despegado se perdió el enlace con el aparato, que desapareció y con él desapareció para siempre Amundsen, que aquel día de media-

dos de junio de 1928 finalizaba, con 56 años de edad, sus aventuras en los hielos polares.

Sellos en los que aparece Amundsen o los barcos en que navegó han sido emitidos por muchos países: Angola, Australia, Bélgica, Chile, Dependencia de Ross, Georgia del Sur, Hungría, Islas Falkland, Noruega, Rumania, Territorio Antártico Británico, URSS, etc. Para apoyar sus exploraciones y recaudar fondos, además de las conferencias, utilizó ampliamente la filatelia (sellos, sobres especiales, tarjetas postales, matasellos especiales, etiquetas, marcas postales, etc.), como fue el caso de una serie de siete sellos de Noruega en 1925. Algunas publicaciones hacen referencia a estos documentos, como es el caso del libro de Fred Goldberg: *Roald Amundsen. Expedition Mail, Letters, Postcards & Stamps*.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





PARÁBOLA DE POBRES Y RICOS

Como si de una parábola de pobres y de ricos se tratara, sin olvidar, no obstante, en ningún momento el tono elevado de comedia que oscila entre la nota cómica y la dramática, se desarrolla y se desenvuelve *Camarote de lujo* (España, 1957), una oportuna adaptación cinematográfica del relato original de Wenceslao Fernández Flores, dirigida con dignidad y corrección por Rafael Gil, un clásico, en tono menor, de la historia del cine español.

Si bien, este reciclaje del texto literario al lenguaje de las imágenes desvaloriza un tanto el rigor dramático, intenso del original —el autor de *El malvado Carabel* en su humor era más cáustico, irónico y reivindicati-

vo, constantes que casi nunca aparecen a lo largo de la película—, Rafael Gil, coautor del guión en colaborador con el propio Fernández Flores, por aquellos años en el cenit de su fama y de su influencia en la industria del cine en España, supo desde un principio trazar un sentido horizontal a la historia de este pobre, tranquilo, tímido muchachito de provincias, Galicia en este caso concreto, que se traslada a la capital, La Coruña, al objeto de trabajar, previa recomendación, en una empresa naviera, consignataria de buques y otros negocios, no excesivamente claros ni limpios. Más bien todo lo contrario, como se verá después.

Pero que duda cabe que el direc-



tor de *La vida del capitán Contreras* (1954) o *La calle sin sol* (1948), en el inicio del rodaje, también sus preparativos y en el apartado de la llamada posproducción, se encontraba feliz y satisfecho de poder traducir en imágenes la emotiva historia que en su tiempo contara con su prodigioso estilo inconfundible el novelista gallego. Porque ésta, más que en otras ocasiones —recuérdese que cuatro fueron las novelas de Fernández Flores adaptadas por Rafael Gil—, es una historia, una narración gallega, impregnada de galleguismo, un galleguismo que respira y transpira toda la película. Desde sus paisajes iniciales, una típica evocación de una típica aldea donde la pobreza y el subdesarrollo son algunos de los elementos que la caracterizan hasta su posterior desarrollo en climas y ambientes más urbanos, La Coruña, frente al mar, con sus barcos de cabotaje y de pesca, sus barcos nacionales y de banderas extranjeras que no sólo transportan a bordo pasajeros que disfrutaban de camarotes de verdadero

lujo —es uno de los sueños principales del protagonista, vivir y viajar en esos camarotes de esplendor quizá un tanto excesivo—, sino también, y aquí de nuevo aparece una de las constantes terribles de la historia de Galicia, emigrantes. Emigrantes hacia las Américas en busca de riqueza o, simplemente, un buen trabajo para poder subsistir, cosa que en su tierra natal, en la práctica, era imposible. Ahora, en el nuevo rumbo trazado de forma diferente, tal vez esa imperiosa, necesaria, casi angustiosa sensación y deseo de emigrar ya no sea tal. Las cosas, siempre para bien, algo han cambiado. Hoy por hoy la odisea tristísima, pero con final feliz, de Aurelio (prodigioso Antonio Casal en una de sus mejores interpretaciones ante la pantalla) sería difícil de creer. Pero hablamos, cabe no olvidarlo, de 1957. Otros paisajes, otras circunstancias.

Camarote de lujo narra las peripecias alegres, dramáticas, irónicas de un pobre muchacho llamado Aurelio, enfrentado a los peligros de la gran ciudad, donde todo es muy diferente al entorno rural, al lugar de nacimiento. Aurelio, campesino que se traslada a la ciudad, presionado por sus padres, al objeto de encontrar «un trabajo digno, seguro y para toda la vida, que te permita casarte con una sencilla moza y fundar una familia», pronto recibe, al contacto con otras gentes, otras sensaciones, un zarpazo que lo deja casi al borde de la agonía. Aurelio entra a trabajar en una compañía encargada de tramitar el papeleo y la burocracia a todas aquellas personas que se ven obliga-

das a emigrar. Pronto descubre que las formas de trabajar de sus jefes inmediatos —siniestros personajes que viven, dentro de un clima cude y desgraciado, del robo y de la corrupción más descarnada— no se ajusta a los parámetros de dignidad y honradez que, a por vía familiar, le han inculcado. En realidad, los propietarios de la citada empresa, en verdad un solo empresario, despiadado y cruel, avaricioso y ladrón explota, de una forma indignante, la buena fe, la incultural, la extraordinaria pobreza de aquellos emigrantes, obligándoles a pagar unas cantidades, al parecer necesarias para tramitar su viaje hacia América, desorbitadas.

Un negocio sucio a cargo de unos hombres sucios. Pronto nuestro hombre descubre la trama que le golpea fuertemente sobre su conciencia hasta el punto de denunciar el caso ante sus superiores, lo que, lógicamente, le vale su precipitada y violenta expulsión del trabajo. Antes, pero, y tras unas secuencias que quizá sean lo mejor de la película, logra que uno de estos emigrantes estafados pueda adquirir billete rumbo a la Argentina. Un personaje providencial que en lo literario podría recordar a Charles Dickens y en lo cinematográfico a Frank Capra, un personaje que al final logrará cambiar, para bien, la vida del propio Aurelio, hasta el punto de ver realizado su sueño; viajar a bordo de un camarote de lujo. Parábola de pobres y de ricos. En la interpretación a destacar, al margen del ya citado

Antonio Casal, que está espléndido en todo momento, los nombres, también clásicos en el cine español, de María Mahor, una de las felices chicas de la *Cruz Roja* que tanto alboroto organizaron en su momento, y Fernando Sancho.

Rafael Gil (Madrid, 1913-1986) inició sus actividades cinéfilas como crítico. Su preparación técnica se llevó a cabo durante la Guerra Civil filmando diversos cortos. Concluida la contienda bélica, su debut no puede considerarse mejor, *El hombre que se quiso matar* (1941), a la que siguió la muy apreciada todavía *Huella de la luz*, que rodara al año siguiente. Muy influenciado por la literatura llevó a la pantalla muchos autores clásicos castellanos. Sus títulos así lo indican: *El clavo*, *La pródi-ga*, *La fe*, *Rogelia*, *La noche del sábado*, *La casa de la Troya*, *Currito de la Cruz*, *Eloísa está debajo de un almendro*, bajo la advocación de nombres tan representativos como Marquina, Alarcón, Palacio Valdés, Benavente, Jardiel Poncela, Pedro Lugín o Blasco Ibáñez. Decepcionado por no poder filmar un proyecto sobre «El alcalde de Zalamea», adquirió extraordinario renombre con su traslado al cine de *Don Quijote de la Mancha* (1947), uno de sus más positivos logros. Se despidió del cine en 1983 con la muy discreta *Las chicas de Colsada*. Fallecería tres años después.

Toni ROCA



El Grupo de Proyección de la Flota en su participación en el ejercicio MARE APERTO 03. (Foto: ORP, Armada).

MARINOGRAMA NÚMERO 392

Por TAL

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

MORENO DE ALBORÁN: El buque en la Armada española. Editorial Sílex.



LEXICOGRAFÍA

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

TUNDIDORES

El medio es el mensaje.
(McLuhan).

Algunas veces me escriben amables lectores que o me envían valiosos ejemplos para estas *Lexicografías* o, simplemente, me animan a seguir adelante. Este último caso es el de un antiguo amigo y maestro que, entre otras cosas, me dice: «¡Duro contra los tundidores del idioma!». Y así es como me ha dado la idea para el título (de «tundir», fig. y fam., castigar con golpes, palos o azotes). Gracias, Amancio. Porque eso es lo que hacen con el idioma, no por malicia, sino por simple, total, avasalladora, ignorancia: lo tunden, lo trituran, lo envilecen. Pero yo me limito a señalar algunas faltas.

Circunloquios

Así es como en la descripción de un accidente leemos:

«...perdió el control al colisionar con uno de los elementos que se utilizan para amarrar las embarcaciones.»

Sencillamente por ignorar la existencia de la palabra «noray». ¿O será que les pagan a tanto por palabra?

¿Y qué me dicen de lo siguiente?:

«...una vía de agua, localizada en la obra viva del casco, por debajo de la línea de flotación y que aflora al interior, entre un depósito de agua y otro de combustible.»

Es evidente que si la vía de agua está en la obra viva (en la obra muerta no hay posibilidad de vía de agua), es por debajo de la línea de flotación, y el agua entra o penetra, no «aflora», que es justo lo contrario. Y los «depósitos» se llaman tanques.

Como es natural, añade que tal avería

«afectaba a la correcta seguridad en su navegación». Y, actuando en consecuencia, el Mando de la Flota optó por «rebajar al buque de sus cometidos» quedando «desalistado».

Antes, el «rebajar» era dispensar del servicio a un individuo, aunque no fuera necesariamente hospitalizado. Ahora esto, según este autor, le puede ocurrir a un barco, y además quedar «desalistado», se supone queriendo decir inoperativo, inmovilizado, desactivado o fuera de servicio.

De nuevo, las pateras

Otro corresponsal se refiere muy documentadamente al titulado en esta serie «De las pateras a Arquímedes» (diciembre, 2002), incluyendo varias cartas dirigidas por él a distintos medios de comunicación —e incluso la respuesta de uno de ellos, lo que es bastante insólito—, con acertadas observaciones en torno al uso inadecuado de la palabra *patera*. Y añade: «Tengo la impresión de que meter en vereda a los informadores de prensa, radio y televisión y hacerles comprender el verdadero significado de *patera* va a resultar tarea ardua...»

No sabe usted cuánto, querido don Manuel. Yo mismo he hecho ciertas observaciones en un periódico de ámbito nacional sobre la poco aromática expresión «hacer aguas» (véase «De semántica y otras cosas», octubre, 2002), y no sólo no se dignaron contestarme, sino que han seguido duro que te pego una y otra vez: la última, por el momento (24.08.03), dice en gruesos caracteres de titular y nada menos que en la sección llamada «Cultura»:

«La gestión cultural de Salamanca hace aguas.»

Auténtico insulto para referirse —aunque sea con sentido negativo— a la universidad, que representa el más añejo santuario de la cultura hispánica.

Pero no mucho antes se pudo leer en el mismo, refiriéndose a algo político:

«Hace aguas por babor y estribor y no parece haber viento capaz de impulsar la

mayor para emprender por fin la singladura correcta.»

Eso. No podía faltar la singladura. Pero no se han enterado de que si se hace aguas por ambas bandas, una de ellas será la de barlovento. Y por esa sólo pueden hacerlas quienes han cruzado ya la línea ecuatorial. Y si no que se atengan a las consecuencias.

Políticos

Es que hay que tener mucho cuidado con los políticos: bajo el título «Conferencia» un cierto «diario» informa:

«Arias y Fraga inauguran un foro de pesca ilegal.»

Y en otro lugar del mismo, el pie de una foto reza:

«BARCOS: Buques de turistas amarrados en la dársena Comercial de Cádiz.»

Bien está que las autoridades locales traten de retener a los turistas: son económicamente benéficos. Pero amarrarlos para eso parece que es pasarse un pelín.

Balística exterior

Esta disciplina, que estudia las trayectorias de los proyectiles desde su salida por la boca del arma que los dispara, es común a las armas navales y terrestres. Aunque en este caso no se trata de artillería naval, sino de costa, es interesante la descripción de un obús, que dice, entre otras cosas:

«El obús era pues un arma con cañón más corto (y por tanto más lento), concebida para disparos en ángulo en vez de en línea recta.»

Olvídense, pues, alzas y derivas, tiros de calibración y tablas de tiro; ahora todo es mucho más fácil: los disparos se hacen «en línea recta» o «en ángulo» si se trata de obuses, y basta. Mucho más fácil. Sobre todo si el cañón es lento. Y especialmente desde que el alcance de un arma se llama «rango»,

como nos informa la descripción del sistema de misiles SA-18 que nos ofrece otro periódico, entre cuyas características figura un «rango» mínimo de 500 metros y máximo de 5.150. Quizá sea este redactor uno de los que al californiano valle del Silicio llaman «valle de la Silicona». (Hay por allí otro lugar que podrían llamar «colina de la Silicona», pero esto es otra cuestión.)

Para delimitar las zonas peligrosas de tiro, incluso si se hace «en línea recta», la Armada fondea ciertas boyas que las señalan. Téngase muy en cuenta, naturalmente, que «para evitar sobresaltos y la generación de *fenómenos paranormales*, la Armada ha informado de la posición en la que quedarán fondeadas estas boyas».

En efecto, no sea que nos abran un «expediente X». Aunque sería divertido.

Cartas

Por cierto, conviene poner atención sobre qué clase de cartas empleamos para marcar estas situaciones: un investigador inglés, ante la imposibilidad de demostrar que Cristóbal Colón era nativo de las islas británicas, sostiene que el Descubrimiento lo hicieron los chinos algunos años antes, para lo cual ha logrado «reconstruir las cartas astrales chinas de navegación». Así, cualquiera, con cartas astrales, sobre todo si son chinas —tal vez adquiridas en un «todo a cien»— se llega a todas partes. Parece que el rentabilísimo negocio de la astrología y la videncia, en incontenible expansión, tiene remotos antecedentes en la ciencia de navegar.

Capitanes y tenientes

Convendría llamar la atención sobre lo erróneo de abreviar descomedidamente la denominación de ciertas categorías. A un capitán de navío no se le puede llamar capitán porque sea más corto, ni a un teniente de

navío, teniente. ¿Acaso le dicen sólo teniente al teniente de alcalde? En fin, otros sufren más, como los generales, a los que llaman «ilustres soldados» Menos mal que todavía no han llamado «ilustre marinero» a ningún almirante. Todo se andará.

Submarinos

Ya he tenido que referirme en varias ocasiones a textos referidos a ellos. No se trata de que demuestren una ignorancia supina sobre ellos, que sería disculpable hasta cierto punto; se trata de maltratar el idioma. Refiriéndose a un nuevo accidente submarino, el 31.08.03, podemos leer:

«Un submarino de la Flota del Norte se hundió ayer mientras era remolcado hacia la central de desmontaje...»

E insiste más adelante:

«...la nueva tragedia pone de manifiesto el preocupante estado de los submarinos nucleares rusos en proceso de desmontaje...»

Y eso que, quizá, el coche del autor acabó sus días en un taller de desguace, si conduce como escribe.

El accidente, nos aclara, se produjo debido a que «los pontones de remolque se desprendieron en ruta debido al fuerte oleaje y la nave, que no estaba cerrada herméticamente, no pudo mantenerse a flote». Pues el submarino había sido «retirado a la base de Gremij a la espera de ser *decomisionado*».

Subrayo la palabreja, inexistente en español, calcada, que no traducida, del inglés naval.

Suma y sigue...

Juan GÉNOVA SOTIL



MARINOGRAMA NÚMERO 393

Por TAL

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

Del *Manual de la Historia de España*, de Pedro Aguado Bleye (Espasa-Calpe).

DEFINICIONES

Palabras

- A.— Hist.: Oceanógrafo y explorador francés, adalid de la exploración submarina por buceo. Bajo su dirección se ha explorado la plataforma continental submarina
- B.— Hist.: Ciudad asediada, entre junio y septiembre de 1282, por Carlos de Anjou, con la ayuda del papa Martín IV y del rey de Francia, a consecuencia de las famosas vísperas sicilianas
- C.— Hist.: Jefe de Escuadra de la Armada española, nació en Francia en 1753 y murió fusilado en Argentina en 1810, fue virrey de las provincias del Río de la Plata
- D.— Hist.: Casa establecida en Sevilla, en la que en principio se centralizaron todos los asuntos relacionados con el comercio y tráfico de Indias. Posteriormente, Carlos II instaló en ella el Archivo General de Indias. Fue también acreditado centro de enseñanza náutica
- E.— Hist.: Contraalmirante inglés nacido en 1826, participó en la expedición al polo norte organizada por Belcher. Una vez retirado se dedicó a su afición favorita de escritor

49 34 33 96 37 108 1

43 87 13 76 92 55

35 106 2 20 27 58 103

101 18 52 47 19 85 26 94 5 15 100 83

56 69 81

F.— Hist.: Ingeniero naval italiano nacido en Nápoles en 1860. Fue famoso por diseñar y construir el primer canal de experiencias hidrodinámicas del continente europeo	28	97	84	22		
G.— Hist.: Ingeniero naval francés, una de las grandes figuras de la ingeniería naval de todos los tiempos, diseñó el primer navío del mundo propulsado por hélice y desarrolló varios proyectos de acorazados ...	53	50	98	91	32	
H.— Hist.: Acción de guerra realizada el 2 de mayo de 1866, en la cual se bombardeó la ciudad de la costa del Pacífico. Participaron en esta acción la fragata blindada <i>Numancia</i> ; cuatro fragatas de madera, <i>Almansa</i> , <i>Villa de Madrid</i> , <i>Resolución</i> y <i>Blanca</i> , así como la goleta <i>Vencedora</i>	60	88	45	10	40	63
I.— Hist.: Navegante portugués del siglo XVI, fue gobernador de las islas Molucas, descubrió la tierra de los papúas. Fue persona muy cruel, lo que le ocasionó el destierro a Brasil, en donde murió a manos de guerreros de tribus indígenas	23	102	68	4	72	90 38
J.— Hist.: Uno de los puertos hostigados por la flota norteamericana, mandada por el comodoro Freibe, durante la guerra de Tripolitania en 1804	3	7	79	16		
K.— Hist.: Navegante y capitán de la Armada española del siglo XVII. En 1672 mandó la expedición, dispuesta por el virrey del Perú, Baltasar de la Cueva, contra los piratas que asolaban las costas de Chile ...	93	24	51			
L.— Hist.: Jefe de Escuadra de la Armada española, nacido en Cartagena y muerto en Madrid el 23 de diciembre de 1847. Fue comandante general de las Fuerzas Navales del apostadero de La Habana, comandante general del Departamento Marítimo de Cádiz y ministro de Marina en el gabinete del marqués de Miraflores	73	42	44	71	107	61
M.— Hist.: Pirata español de la primera mitad del siglo XIX, natural de Pontevedra, antes que pirata fue traficante de seres humanos, dícese que en su ciudad natal enterró un valioso tesoro. Fue ejecutado en Cádiz en 1830	8	65	17	54		
N.— Hist.: Navegante de origen, de sino incierto, al menos muy discutido. En principio se dedicó al comercio marítimo y a la cartografía, posteriormente fue el más grande descubridor. Murió en Valladolid víctima de la gota y otros males	62	9	31	104	25	
O.— Hist.: Ingeniero alemán, inventor de un sistema estabilizador de buques basado en el efecto producido por el movimiento de agua en unos tanques dispuestos al efecto para contrarrestar el balance	70	99	57	6	66	
P.— Hist.: Almirante inglés nacido en 1724 y muerto en 1816. Fue comandante en jefe de las fuerzas inglesas en América y director de la escuela naval de su país. Participó en la ocupación de Tolón al frente de la fuerza combinada en la que se integraban los buques españoles del general Lángara	14	36	80	89		
Q.— Hist.: Navegante español del siglo XVI. Participó, mandando un buque de su propiedad, en la expedición que contra África organizó el cardenal Cisneros, fue maestre de la nao <i>La Concepción</i> , capitán de la <i>San Antonio</i> , de la <i>Victoria</i> y de la <i>Sancii Espíritus</i>	29	109	21	74	78	77
R.— Hist.: Jefe de Escuadra de la Armada española, nació en Ronda y murió en Málaga en 1805. Fue gobernador y capitán general de Filipinas. Recibió varios títulos nobiliarios por sus servicios y finalizó su carrera como gobernador militar y político en Cartagena	105	30	95	41	11	
S.— Hist.: Siglas de una escuela de la Armada en actividad durante parte de los siglos XX y XXI, anteriormente fue estación naval, y el futuro de sus clausuradas instalaciones está por decidir	46	39	59	67		
T.— Hist.: Batalla naval acaecida en el verano del año 256 a. de C. entre romanos y cartagineses. En ella se decidió el dominio del Mediterráneo occidental a favor de Roma	12	75	86	48	64	82

(Todas las definiciones corresponden a personajes, hechos e instituciones históricas).

IN MEMORIAM

Capitán de navío Manuel Martín-Oar Fernández Heredia

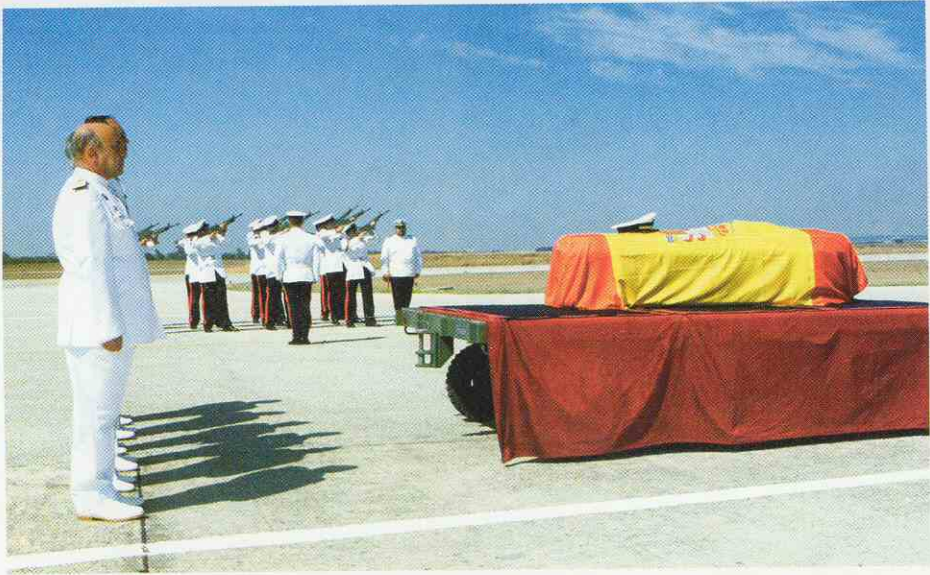
Conocí al capitán de navío Manuel Martín-Oar, un lejano mes de septiembre de 1964, en su ciudad natal, Madrid, cuando era un joven opositor de 17 años y nos preparábamos para ingresar en la Armada en el antiguo colegio de los jesuitas de Areneros. En 1967 coincidimos de nuevo en la Escuela Naval, él como miembro de la promoción 372 del Cuerpo General de la Armada, y el que esto escribe como brigadier de su brigada. Allí pude constatar sus excepcionales cualidades para esta profesión: excelente compañero, inteligente, aficionado al estudio y a las letras, siempre colaborador y con un excelente humor, destacó rápidamente como uno de los mejores miembros de la brigada, saliendo escalafonado en la cabeza de la promoción al recibir el despacho de alférez de navío en 1972.

Ese mismo año fue destinado a una fragata, con base en Ferrol, llevándole su espíritu inquieto y ávido de aprender, que no le abandonaría nunca, a realizar en octubre un curso de comunicaciones en la ETEA, en el que volveríamos a coincidir de nuevo.

Su pronto matrimonio con el que sería el gran amor de su vida, Belén, fue uno de los hitos más importantes de su vida. De esta unión nacerían sus cuatro hijos: Emilia, Manuel, María y José Luis, que llenarían totalmente su vida familiar. En su tercer año de alférez de navío tomó otra decisión importante: hacerse piloto aeronaval, trasladándose con su familia a El Puerto de Santa María, ciudad con la que nunca perdería la conexión. La mayoría de sus años de teniente de navío los pasaría en la 5.ª Escuadrilla de Helicópteros, volando el *Sea King* y arriesgando su vida en ejercicios antisubmarinos diurnos y nocturnos, en una época en que varios compañeros suyos de promoción perderían la vida en accidentes de vuelo.

Tras el mando de teniente de navío, Manolo ingresó, ya capitán de corbeta, en 1989 en la Escuela de Guerra Naval, donde su ágil pluma y facilidad para los idiomas le hicieron destacar como uno de los mejores de nuestro curso, recibiendo, de manos de S. M. el Rey, el diploma de Estado Mayor en julio de 1990, que le acreditaba como miembro de la promoción XXXIX. Sus condiciones de embarque en el empleo de capitán de corbeta, gracias a su *estatus* de experimentado piloto, las cumplió como jefe del Servicio de Operaciones del casi recién estrenado portaaviones *Príncipe de Asturias*.





Recepción en el aeropuerto de la Base Naval de Rota de los restos del capitán de navío Martín-Oar.
(Foto: Gabinete Fotográfico Cuartel General de la Flota).

Libre ya de la servidumbre del embarque comenzó en 1994 su carrera en el extranjero, realizando una larga comisión, en Nueva York, en la sede de las Naciones Unidas, integrado en el Servicio de Planeamiento de Misiones de Paz, puesto en el que se desplazaría a Centroamérica, destacando como hábil negociador con la guerrilla guatemalteca. En 1996, como capitán de fragata, fue nombrado agregado naval en la embajada de España en París, cargo en el que permanecería tres años y en el que destacaría por sus excelentes relaciones con la Marina francesa, ayudado por su dominio de la lengua de Molière y por la belleza y simpatía de Belén, excelente anfitriona y complemento ideal en todas las múltiples actividades sociales de Manolo.

Sus diplomas de Comunicaciones, Estado Mayor y de Inglés le posibilitaron su siguiente destino como jefe de Comunicaciones del Mando Naval Aliado del Sur de Europa, en Nápoles, ya como capitán de navío, destino en el que conocería a su futuro jefe en Bagdad, el ministro plenipotenciario Miguel Benzo, a la sazón destinado igualmente en Nápoles.

Al regresar a España, dadas sus indiscutibles cualidades escolásticas, Manolo es nombrado subdirector y jefe de estudios de la Escuela de Guerra Naval, pero suenan tambores de guerra en Irak, y cuando finaliza el conflicto, siguiendo la llamada de Miguel Benzo, nombrado coordinador entre la Autoridad Provisional de la Coalición y las Naciones Unidas, se incorpora el 15 de mayo a Bagdad como asesor personal del embajador, dada su amplia experiencia en Naciones Unidas. Desde allí colaboraría hasta junio, casi diariamente, con el *Galicia*, atracado en Um Qasar, y el contingente de ayuda humanitaria en él embarcado.

Apenas una semana antes de su fatal pérdida pude hablar con él, al recibir una llamada telefónica suya cuando me encontraba descargando todo el material y vehículos de la brigada Plus Ultra transportado a bordo de la *TF-842* en el puerto kuwaití de Ash Shuyabah el 14 de agosto. Después de charlar con él un buen rato y declinar su invitación para visitar Bagdad por falta de tiempo, me despedí de él, diciéndole: «Cuídate mucho, Manolo». A lo que me respondió: «No te preocupes, tengo escolta y la casa donde vivo está protegida».

El resto es de todos conocido. La locura irracional de los terroristas, en este caso islámicos, destrozó la sede de las Naciones Unidas, que canalizaba la cooperación internacional para la reconstrucción de Irak, y que estaba ubicada en el hotel Canal, volando el edificio con un camión cargado de explosivos.

España, la Armada y su familia han perdido a una persona irremplazable, excelente profesional, querido por todos, dotado de un gran espíritu de servicio y sacrificio por los demás; todo cuanto de laudatorio se ha dicho en los MCS de él es cierto. Era perfectamente consciente del peligro que corría, pero como militar y marino supo arrostrarlo con la misma entereza con que calaba el domo del sonar de noche a 50 pies de altura como comandante piloto de un helicóptero *Sea King*, sabiendo que se jugaba la vida.

Su muerte en Irak no ha sido estéril, otros seguirán su ejemplo para hacer de este mundo un lugar mejor y aliviar los padecimientos de todos los que sufren. Para todos los que le hemos conocido y disfrutado de su amistad, sabemos que el recuerdo y la imagen del capitán de navío Manuel Martín-Oar permanecerán siempre vivos en nuestros corazones, junto con el profundo respeto y cariño a su entrañable familia, que pronto contará con un nuevo y menudo miembro.

José M.ª TREVIÑO



* * *

Conocí al capitán de navío Manuel Martín-Oar en 1967, año de nuestro ingreso en la Escuela Naval como componentes de la promoción 372 del Cuerpo General. Desde entonces mantuvimos una relación personal especialmente estrecha. Como se dice ahora, desde un principio hubo entre nosotros buena «química».

Mi último contacto continuado con Manolo se remonta a los primeros años de la década de los 90 en el portaaviones *Príncipe de Asturias*, donde él era jefe de Operaciones y yo servía como 2.º jefe del Servicio de Vuelo.

A partir de 1992, debido a los destinos desempeñados, nuestros contactos fueron esporádicos y breves. No obstante, no es difícil recordar a las personas realmente distinguidas, de todos ellos me acuerdo bien del cuándo y el dónde.





Los restos mortales del capitán de navío Martín-Oar, escoltado por compañeros de su promoción.
(Foto: Gabinete Fotográfico Cuartel General de la Flota).

Por exigencia del servicio que, por su valía profesional, le afectaba expresamente, el entonces capitán de corbeta Martín-Oar desembarcó del portaaviones antes de lo previsto; iniciaría así una trayectoria de carrera singular, cuyo final, y lamentablemente, también lo ha sido; por temprano, alejado de su familia, amigos y compañeros, víctima inocente de un atentado terrorista indiscriminado provocado por los mismos a los que él, con sacrificio indudable, y aceptando riesgos, quiso ayudar a resolver la situación de tragedia humana y convulsión social que sacudía a su propio país, consecuencia de una guerra reciente.

Aquel prematuro desembarco se debía a que había sido escogido como el primer oficial de la Armada destinado a ocupar destino, Estado Mayor de STANAVFORMED, en la estructura orgánica de la OTAN, lo que constituye la mejor indicación de la destacada cualificación profesional de Manolo y la buena imagen que daba el conjunto de su persona.

A raíz de su trágica desaparición, destacadas figuras de distintos estamentos de la vida nacional han alabado, con justicia, las virtudes humanas, profesionales y militares que concurrían en el capitán de navío Martín-Oar. Aunque más modestamente, creo poder aportar algo en homenaje merecido a Manolo, como amigo y compañero de muchos años.

El capitán de navío Martín-Oar es un buen ejemplo del oficial capaz de mantener un talante positivo y optimista ante cualquier dificultad o inconveniente y transmitirlo a compañeros y subordinados. Su trato, educado y afable, unido a un permanente buen humor, aunque la procepción fuera por dentro, hacían de él alguien a quien siempre gustaría tener a nuestro lado.

Este carácter abierto y alegre, al que acompañaba una sonrisa franca que rara vez le abandonaba, eran envoltorio de una fuerte personalidad que, unida a un bien entendido sentido de su responsabilidad y lealtad, se manifestaba en la serena firmeza con la que exponía sus ideas y defendía sus opiniones cuando las consideraba conformes o en beneficio del servicio.

En el plano familiar, fue un marido y padre ejemplar, que no regateó esfuerzos, callados y muchas veces admirables, para conseguir el justo bienestar de su familia. Belín y sus hijos, en momentos muy difíciles, han demostrado una generosidad y elegancia espiritual que les hace merecedores de haber tenido tan buen marino y padre.

Tan sólo unos días antes de su desplazamiento a Bagdad hablé con él por teléfono, al corresponderme por mi destino las gestiones previas al traslado de oficiales a las zonas de operaciones.

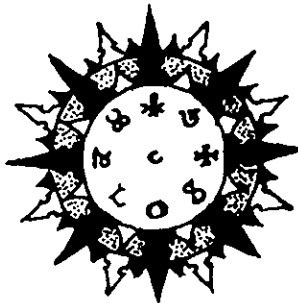
Dada la índole de su misión, encuadrada en la ONU, mi colaboración no fue necesaria. No obstante, aprovechamos la ocasión de este contacto inesperado y acordamos en vernos en su casa cuando, pasados seis meses, regresara de su comisión en Irak; y bromeamos sobre la conveniencia de compartir este encuentro con algún amigo de confianza que hubiera envejecido mejor que nosotros gracias al roble americano. Mi deseo de suerte en la despedida, desgraciadamente no se ha cumplido.

¿Por qué se ha ido cuando había tanta gente necesitada de su ayuda? Pudiera ser que los renglones torcidos de Dios tomaron forma de cruz, que el Superior Jerárquico por excelencia ya había puesto en el apartado «marcado interés por tenerlo» en el historial de Manolo.

Estoy seguro que como hombre de sinceras y profundas convicciones religiosas, y tras pasar por este mundo tratando de hacer la vida agradable a los demás, estuvo sereno hasta que llegó la hora en que se cerró el último, y meritorio, capítulo de su larga hoja de servicios.

Y espero también que entre los muchos recuerdos que, a buen seguro, vendrían a su mente en sus últimos momentos, hubiera un pequeño hueco para aquella cita que nos ha quedado pendiente.

Luis NUCHE DEL RIVERO



NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operaciones CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XX) «Alférez Mayobre», de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la Agrupación Española (SPAGT XX).

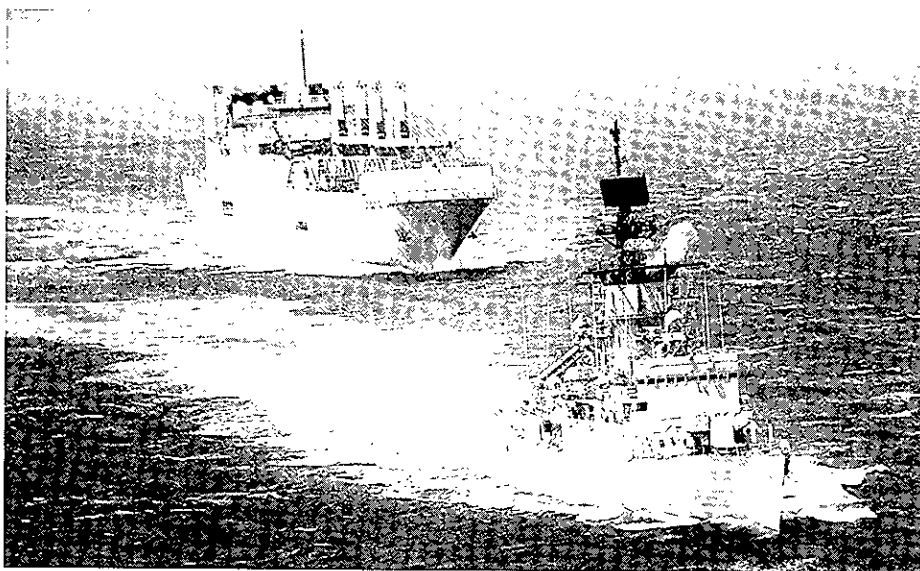
El buque *Camino Español* continúa el apoyo logístico a los contingentes desplegados en BIH y Kosovo mediante transporte marítimo. El día 5 de septiembre cargó material en Valencia y posteriormente atracó en Ploce (Croacia) del 12 al 14 de septiembre. A continuación se dirigió a Tesalónica (Grecia) para posteriormente atracar en Valencia, el 28 de septiembre, y a su base de Cartagena el 29 del mismo mes.

Operación RESOLUTE BEHAVIOUR (EMF) (15 de marzo 2002-finalización) LIBERTAD DURADERA (31 de enero 2003-finalización).—Prosiguen las tareas de interdicción marítima (MIO) en las aguas del cuerno de África y norte del mar Árabe para mostrar la solidaridad con Estados

Unidos en la lucha global contra el terrorismo. La agrupación está compuesta por las fragatas *Brandenburg* (GE); *Commandant Ducuing* (FR), *Grecale* (IT), *Santa María* (SP), *Nivose* (FR), *Kent* (UK) y el buque auxiliar *Frankfurt* (GE). La fragata *Santa María* (SP), después de patrullar en su zona asignada, realizó una escala en Djibouti del 3 al 7 de septiembre.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (SNFM) (26 de octubre-finalización).—La TF-440 está compuesta por el destructor *Stout* (US), las fragatas *Portland* (UK), *Gaziantep* (TU), *Bartin* (TU), *Schleswig Holstein* (GE), *J. V. Heemskerck* (NL), *Psara* (GR) y *Zeffiro* (IT), el patrullero *Blessas* (GR) y el submarino *Dolunay* (TU). La TF-440 desarrolla su actividad en aguas del Mediterráneo oriental en misión de apoyo a la lucha contra el terrorismo internacional.

Desde el día 10 de marzo, la operación ACTIVE ENDEAVOUR se extendió al estrecho de Gibraltar y COMNAVSOUTH tomó el mando de la operación como CTF-441. El día 1 de septiembre, COMANDES-41 relevó a COMANDES-21 y asumió el mando de la operación ACTIVE ENDEAVOUR en el



La fragata *Extremadura* escoltando a un buque norteamericano en la Operación ACTIVE ENDEAVOUR. STROG. (Foto: E. Vila Barrón).

Estrecho como CTG-441.01. Participan la fragata *Asturias* (3-30 de septiembre), que relevó a la *Navarra* (1 de agosto-2 de septiembre), y los patrulleros *Acevedo* (SP), *Ravnen* (DA), *Viben* (DA), *Teist* (NO), *Oern* (NO), *Lom* (NO) y *Stegg* (NO), que efectúan operaciones de escolta y protección a los buques no combatientes que designa la Alianza. Apoyan la operación EVIEST TARIFA y CEUTA de la Armada, y MACTAE, SOC TORREJÓN y el SIVE de la Guardia Civil.

Operación INDIA FOXTROT (11 de julio 2003-finalización).—Tras la caída del régimen de Sadam Hussein, la coalición multinacional liderada por los Estados Unidos, de la que España forma parte, ha iniciado la fase IV de la operación IRAQUI FREEDOM, cuyos objetivos son la estabilización y reconstrucción de Irak y cuya duración estimada es de tres a cuatro años.

El Gobierno español, firmemente determinado a contribuir a la estabilización y reconstrucción de Irak, ha autorizado la participación de fuerzas españolas (1.300 militares del Ejército de Tierra), que formarán

parte de la División Multinacional Centro Sur y que se denomina Brigada Multinacional Plus Ultra (compuesta además por contingentes de El Salvador, Honduras, República Dominicana y Nicaragua). Liderada inicialmente por Polonia, la Armada y el Ejército del Aire participarán cuando se determine, especialmente para el apoyo al transporte estratégico.

La proyección de la Brigada Multinacional Plus Ultra se efectúa en tres escalones, empleando medios aéreos para el transporte de personal, y marítimo para el transporte de vehículos y contenedores. El transporte marítimo se efectúa según el siguiente esquema:

— *Escalón avanzado.* Se ha efectuado con el buque mercante *Carmen B.*

— *Escalón puesto de mando táctico.* Se proyectó vía aérea.

— *Escalón principal.* Se ha realizado mediante un buque mercante tipo ro-ro (*Velázquez*) y dos buques de la Armada (*Castilla* y *Pizarro*). Éstos últimos (TF-842), con una unidad de seguridad de Infantería de Marina a bordo.

Los buques anfibios transportaron 45 contenedores, cuatro helicópteros *HT-21*, 21 *Nissan*, dos ambulancias, un *VAMTAC*, 17 camiones, 16 remolques diversos, una furgoneta, una horquilla elevadora, una elevadora eléctrica, 35 BMR y munición diversa.

Ambos buques salieron de Rota el 23 de junio y tras realizar carga de material en Almería se dirigieron en demanda del canal de Suez, para a continuación dirigirse al puerto kuwaití de Ash Shuyabah, donde realizaron la descarga del material entre el 14 y 16 de agosto. Después de cruzar el canal de Suez, el 29 de agosto continuaron tránsito de regreso a territorio nacional, atracando en su base de Rota el día 5 de septiembre.

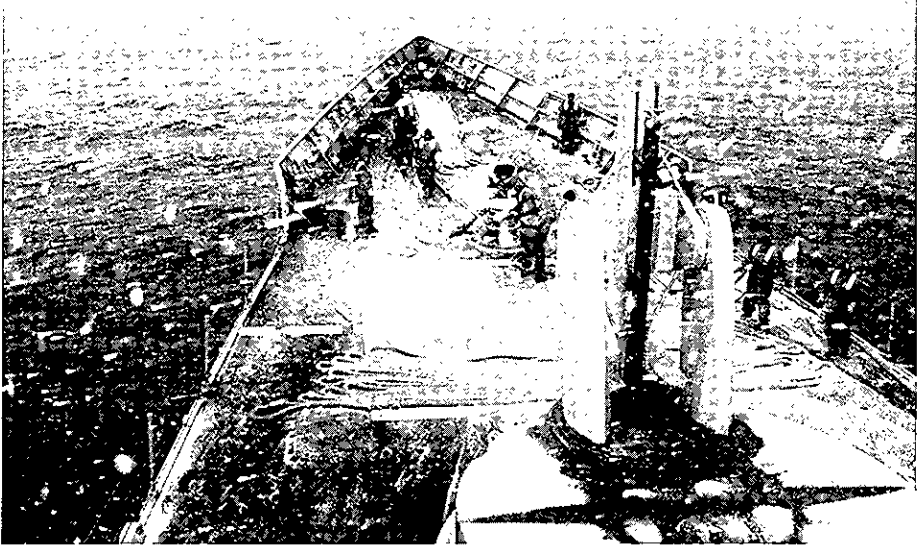
Agrupaciones permanentes

MCMFORSOUTH.—La agrupación está compuesta por los cazaminas *Turta* (SP), *Pleias* (GR), *Milazzo* (IT), *Werra* (GE), *Groemitz* (GE) y *Sapanca* (TU). Finalizado el periodo de dispersión de verano de la agrupa-

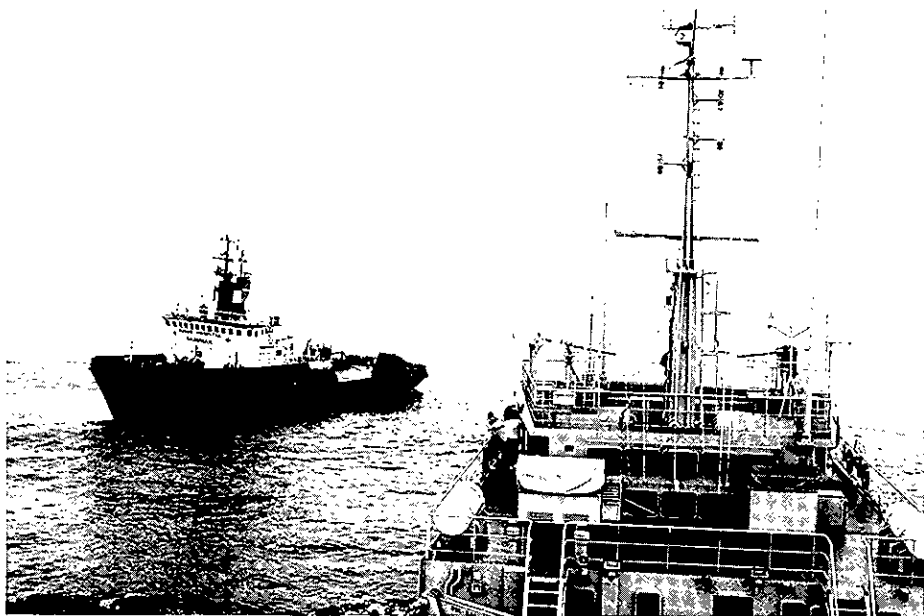
ción, el *Turta* salió de Cartagena el día 30 de agosto, acompañado por los cazaminas Alemanes *Werra* y *Groemitz*, que realizaron una escala logística en Palma de Mallorca (31 de agosto-1 de septiembre). Posteriormente se dirigieron a Salerno (Italia), puerto donde se efectuó día 5 de septiembre la concentración de dicha agrupación.

Vigilancia marítima

Operación Bonito (2 de junio-30 de septiembre).—Como todos los años por estas fechas, se ha iniciado la campaña de pesca del atún blanco o bonito del norte en aguas del océano Atlántico, en la que participan aproximadamente 650 pesqueros españoles de las modalidades de «cacea» y «tanqueros» (cebo vivo), que se desplazarán 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,



La fragata *Victoria* navegando en el mar Báltico durante una tormenta de nieve. (Foto: ORP, Armada).



El patrullero *Chitreu* durante la campaña de la «Operación Bonito». (Foto: R. M. Izquierdo).

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 Armada 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.

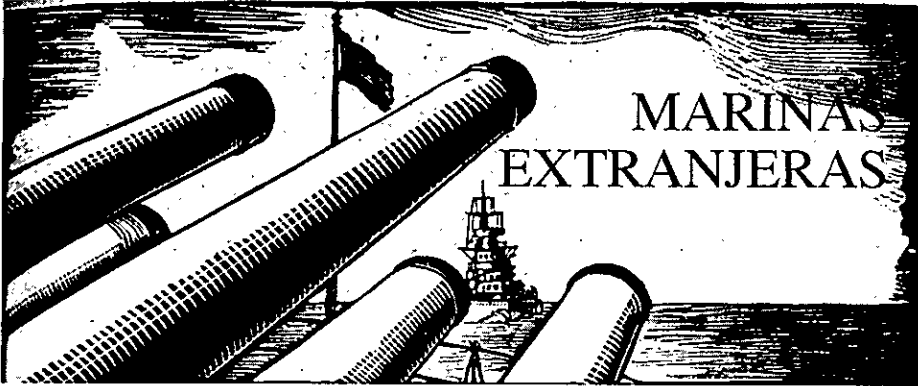
La previsión de participación de patrulleros en esta campaña es como sigue: *Chitreu* (5 de junio-6 de julio); *Arnomendi* (3 de julio-3 de agosto); *Chitreu* (1-25 de agosto); *Serviola* (23 de agosto-12 de septiembre); *Arnomendi* (8-30 de septiembre). La dotación de dichos buques estará reforzada por personal médico y buceadores, para atender a las posibles incidencias que puedan producirse.

Campaña tñnidos Mediterráneo 2003 (20 de mayo-30 de septiembre).—Según el

Plan General de Vigilancia de Pesca acordado entre los ministerios de Defensa y de Agricultura, Pesca y Alimentación, y como todos los años en el periodo de primavera y verano, se efectuará una campaña de vigilancia en la zona de protección pesquera del Mediterráneo para evitar posibles actividades de pesca no autorizadas, principalmente captura de atún rojo y pez espada. En esta pesquería intervienen un gran número de buques de pesca y embarcaciones auxiliares, tanto comunitarias como de terceros países, realizándose con técnicas de cerco y palangre de superficie. Gran parte de esta actividad se desarrollará en aguas del mar territorial del levante español e islas Baleares, así como en la ZPPM. La importancia de esta pesquería exige aumentar el control sobre el volumen de pesca capturado.

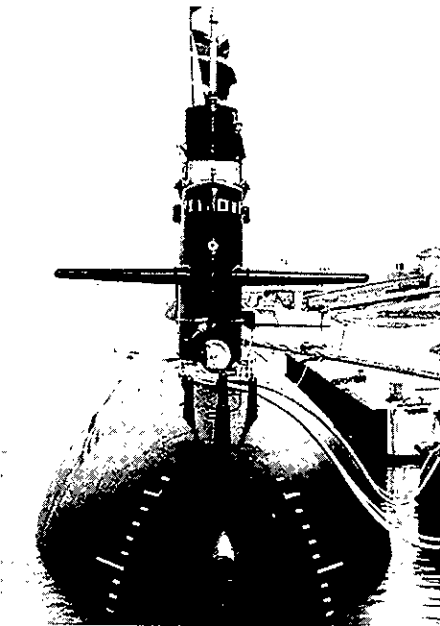
El patrullero *Alborán* es el buque designado para realizar la vigilancia de pesca, inspección y apoyo pesquero en el mar territorial y ZPPM.

J. J.



China

Accidente de un submarino convencional.—La agencia oficial de noticias china Xinhua anunció el pasado 2 de mayo que 70 submarinistas perecieron en un accidente ocurrido a bordo de un submarino diesel eléc-



Submarino chino de la clase *Song*. (Foto: Internet).

trico clase *Ming*. El submarino, con la numeral 361, fue encontrado a flote a cota periscópica cerca de las islas Neichanshan, en el mar Amarillo, siendo remolcado al cercano puerto de Dalian.

Las causas de la muerte por asfixia de toda su dotación son achacadas a la pérdida interna de alguna válvula de exhaustación que pudo provocar el envenenamiento por monóxido de carbono de toda la dotación, caso insólito en la historia de los accidentes de los submarinos.

Los 19 submarinos de la clase *Ming* con que cuenta la Marina china fueron construidos en astilleros nacionales entre los años 70 a 90 y son una mejora de los antiguos submarinos clase *Romeo* soviéticos, de los que en su día se adquirieron más de 60 unidades, quedando una treintena en servicio. Actualmente los submarinos clase *Ming* están siendo sucedidos por un nuevo diseño denominado *Song*.

Botado un nuevo destructor.—El primer destructor lanzamisiles *Tipo 052C* para la Marina china fue botado en los astilleros de Jiangnan en Shanghai. El casco, con el número 170, fue atracado al muelle de la factoría para finalizar su periodo de armamento a flote. Simultáneamente, una segunda unidad de la misma clase se encuentra en gradas y próxima a ser botada igualmente.

El *Tipo 052C* marca una nueva etapa en la construcción naval china, ya que incluye

un radar *phased array* y un sistema de defensa aérea de largo alcance por primera vez en la historia. Cuatro antenas fijas en la superestructura del puente proporcionan de forma electrónica la exploración de todo el horizonte. El nuevo destructor cuenta igualmente con un lanzador vertical a proa, que albergará el sistema primario antimisil. Otros aspectos dignos de destacar son el sistema CIWS del *Tipo 730* y un montaje a proa de 100 mm.

Corea del Sur

Enfrentamiento con un patrullero de Corea del Norte.—La Marina surcoreana efectuó varios disparos de aviso el 26 de agosto sobre un patrullero norcoreano que cruzó la línea de demarcación marítima que separa ambas naciones. Según Corea del Sur, el buque de Corea del Norte hizo caso omiso a repetidos avisos por radio, por lo que varios patrulleros surcoreanos se vieron obligados a realizar diversas salvas sobre el mar. El incidente, en el que no se registraron víctimas, tuvo lugar a media mañana en aguas de la costa occidental de la península coreana, al sur de la denominada línea límite norte, en el mar Amarillo, si bien la escaramuza tuvo lugar en un área cuya demarcación no está totalmente clara. Entre 1999 y 2002, esta frontera marítima fue motivo de tensión entre ambas naciones, que están técnicamente en guerra, ya que el conflicto de Corea (1950-1953), finalizó con una tregua, no con un tratado de paz. El incidente se produjo en la misma fecha en que representantes de las dos Coreas, China, Estados Unidos, Japón y Rusia se preparaban para comenzar en Pekín conversaciones sobre el programa nuclear norcoreano.

Estados Unidos

Buques anfibios en la costa de Liberia.—Tres buques de guerra llegaron a las costas liberianas el 5 de agosto para colaborar en la misión de paz que se inició el día 4 con el despliegue de 776 soldados nigerianos procedentes de Sierra Leona, para preparar la salida del país del presidente

Charles Taylor, después que las guerrillas controlasen prácticamente todo el territorio.

A bordo de los buques de guerra estadounidenses viajaban un total de 2.300 *marines* como elementos de disuasión ante cualquier atentado contra ciudadanos occidentales en territorio liberiano, y en el caso de que las tropas nigerianas fuesen atacadas por la guerrilla. Los buques desplazados a la zona eran el portahelicópteros anfibio USS *Iwo Jima* (LHD-7) y los también buques anfibios USS *Carter Hall* (LSD-50) y USS *Nashville* (LPD-13).

La intervención norteamericana en Liberia ha sido sometida a un profundo debate en toda la nación, por considerarse que puede ser contraria a los intereses de la defensa nacional, después del desastre sufrido en Somalia en 1993, cuando murieron 18 soldados estadounidenses. Sin embargo, los *lobbies* religiosos pidieron la intervención por solidaridad con los descendientes de los esclavos estadounidenses liberados que fundaron Liberia en el siglo XIX. En todo caso la intervención norteamericana se limitó al desembarco de 300 infantes de marina en misiones de seguridad y protección de los intereses nacionales.

Inversiones en infraestructura en Rota.—El Departamento de Defensa de Estados Unidos considera que las instalaciones de la Base Naval de Rota son claves para su estrategia mundial y, de acuerdo con las autoridades españolas, ha dispuesto la inversión de 450 millones de dólares hasta el año 2010, en el llamado Plan Rota Visión 21, para la modernización de éstas. La Marina norteamericana considera que Rota puede convertirse en una de las bases más modernas y eficaces en Europa, ya que es la puerta del Mediterráneo y punto estratégico para realizar sus operaciones en Europa, África y Oriente Próximo.

La construcción de un megacomplejo de seguridad es uno de los hitos principales, al que se adscribirían las unidades de la inteligencia naval estadounidense, y su presupuesto alcanzaría los 100 millones de dólares.

Este fortalecimiento de la inteligencia naval en Rota, se produce en un momento de repliegue de las fuerzas norteamericanas

de otros países de Europa y de claro distanciamiento de algunas naciones europeas con la política defensiva estadounidense.

Un hijo de almerienses, general de marines.—El *major general* o general de división Christopher Cortez, es desde agosto de 2002 comandante general del Mando de Reclutamiento de la Infantería de Marina de los Estados Unidos. Lo extraordinario de este caso, es que sus padres, Juan y Dolores, son dos campesinos almerienses de Uleila del Campo y Tahal, que emigraron a los Estados Unidos en 1946.

El general Cortez es responsable del reclutamiento de voluntarios para el prestigioso Cuerpo de *Marines*, y entre sus éxitos más recientes cuenta el haber incrementado considerablemente el porcentaje de alistamiento de hispanos durante la guerra de Irak, incluso por encima de la tasa de ciudadanos estadounidenses. Este oficial general participó en la guerra del Golfo de 1990 como comandante del I batallón del V regimiento, desplegado con la VII brigada expedicionaria de Infantería de Marina en Arabia Saudí. Entre las múltiples obligaciones del general Cortez, destaca la de encontrar cada año 40.000 jóvenes que se unan a los *marines*, objetivo que viene cumpliendo puntualmente gracias al elevado número de hispanos que se alistán. No hay que olvidar que la población

de habla hispana en los Estados Unidos sobrepasa al número de habitantes de España, con más de 40 millones de hispanoparlantes. Por primera vez, y gracias a Cortez, el porcentaje de hispanos dentro de los marines, 13 por 100, supera al porcentaje de hispanos civiles dentro de la población norteamericana, 12,5 por 100. El secreto de su éxito es sencillo: los ideales de un Cuerpo como el de la Infantería de Marina están basados en la lealtad, orgullo y fidelidad, ideales muy arraigados también en los hispanoamericanos por sus fuertes creencias religiosas, espíritu de superación y amor a la familia. Cortez confiesa que se alistó por tres años y ya lleva 32. Las FAS norteamericanas dan la oportunidad a los hispanos de mejorar su forma de vida, pudiendo alistarse personas que, aunque no sean ciudadanos norteamericanos, tengan la tarjeta de residente. Con el tiempo obtendrán la ciudadanía estadounidense, con lo que tienen más facilidades para conseguir trabajo o estudiar.

Contrato para construir submarinos.—El Gobierno estadounidense ha presentado a los astilleros españoles la posibilidad de construir ocho submarinos convencionales para Taiwan, por el firme apoyo del gobierno español a la lucha contra el terrorismo internacional y a la política de defensa norteamericana.

No obstante, dado que China es extremadamente sensible a los asuntos de Taiwan, a la que considera una provincia rebelde, y en especial a su política de adquisición de armamento, el contrato implica un riesgo, si bien existen fórmulas para evitar cualquier tipo de represalia comercial contra España o sus astilleros, por parte de las autoridades chinas, como el que los Estados Unidos sean los titulares del contrato y que los astilleros españoles actúen únicamente como subcontratistas.

En abril de 2001, Estados Unidos acordó vender a Taiwan ocho submarinos de propulsión convencional, en el marco de un gran paquete de venta de armamento, pero, dado que los astilleros norteamericanos hace casi 50 años que han abandonado la construcción de submarinos diesel eléctricos en beneficio de la propulsión nuclear, enseguida se pensó en la búsqueda de terceros países con la tecnolo-



(Foto: M. M. J.).

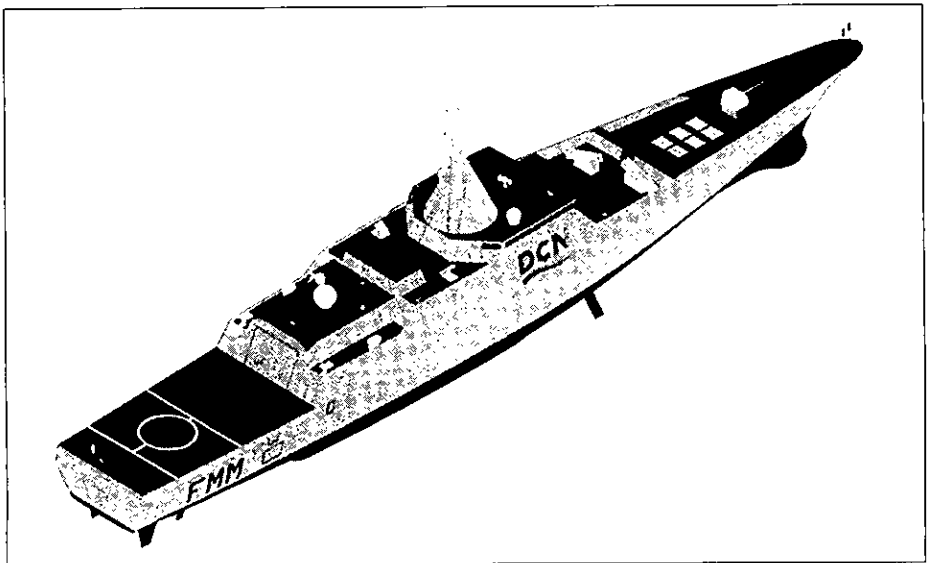
gía suficiente para la construcción de este tipo de buques. Alemania, dado el carácter favorable de su balance comercial con China, rechazó este proyecto. Holanda ya construyó a finales de la década de los 80 dos submarinos clase *Hai Lung*, y no quiere repetir su experiencia para no ofender al gigante chino. De aceptarse el contrato, la empresa beneficiada serían los astilleros Izar de Cartagena, únicos españoles especializados en la construcción de submarinos convencionales de alta tecnología, y que podrían ejecutar en una plazo de tiempo no inferior a diez años. Este contrato, por un importe no inferior a 2.000 millones de euros, supondría más de ocho millones de horas de trabajo al astillero constructor, lo que significaría el pleno empleo en la factoría cartagenera hasta el año 2014.

El Pentágono entra en fricción con la CIA.—La polémica abierta por la existencia de las armas de destrucción masiva (WMD), supuestamente en poder de Sadam Hussein, al comienzo de las hostilidades, ha desenterrado las viejas rencillas entre la Agencia Central de Inteligencia (CIA) y el Departa-

mento de Defensa. El fiasco del 11-S dio argumentos sobrados a los titulares del Pentágono para poner a los servicios de inteligencia contra las cuerdas y exigir unos informes mucho más exactos y agresivos. Un portavoz de Defensa llegó acusar a la CIA de incapacidad para evaluar las amenazas no vistas de Irak, Irán y Corea del Norte. Por todo ello, el Pentágono decidió crear su propio equipo de inteligencia para acumular pruebas contra Irak, reuniendo un grupo de cualificados analistas en la llamada Oficina de Planes Especiales, rebautizada en el Pentágono como Cabal. Su misión ha consistido básicamente en acumular pruebas contra Irak, con la tenacidad de un fiscal, gracias a los informes presentados por desertores captados por el Congreso Nacional Iraquí, liderado por el polémico Ahmed Chalabi.

Francia

Plan de construcciones navales.—El incremento del presupuesto de defensa propiciado por el presidente Chirac este año supondrá un aumento neto de 5.500 millones



Versión artística de la nueva fragata multipropósito franco-italiana.

de euros más al año, desde 2003 a 2008, al haber pasado el presupuesto de 1,8 por 100 a 2 por 100 del PNB francés. Este aumento de los recursos financieros le va permitir a la Marina francesa llevar a cabo el siguiente programa de construcciones navales:

— Un segundo portaaviones nuclear, similar al *Charles de Gaulle*, que deberá entrar en servicio en el año 2015.

— Seis submarinos nucleares de ataque clase *Barracuda*, que reemplazarán a los seis SSN clase *Rubí*, a partir de 2012.

— Diecisiete fragatas multipropósito, ocho ASW y nueve para la guerra en el litoral, que serán construidas de forma conjunta con Italia. Estas fragatas, que deberán entrar en servicio a partir del año 2008, reemplazarán a las actuales 22 unidades operativas. Sus dotaciones contarán con tan sólo 95 personas lugar de las 250 de las actuales fragatas clase *F-70*.

— Dos buques anfibios denominados BPC (*batiment de projection et commandement*), denominados *Mistral* y *Tonnerre*, con capacidad para transportar cada uno 20 helicópteros, 1.400 infantes de marina y 280 vehículos en un asalto anfibio. Estos dos buques reemplazarán a los LSD *Orage* y *Ouragan*, debiendo entrar en servicio en 2005 y 2006, respectivamente, permaneciendo en servicio los otros dos LSD, *Foudre* y *Siroco*.

India

Maniobras ruso-indias en el mar Árabe.—Buques de las marinas india y rusa realizaron unas maniobras en el mar Árabe frente a las costas indias de Bombay por primera vez desde la desaparición de la Unión Soviética hace 14 años.

En las maniobras, que duraron cuatro días, participaron el crucero *Slava*, destructor *Kashin*, una fragata de la clase *Krivak* y el petrolero *Boris Chilikin* de la flota del mar Negro, junto con varios buques de superficie indios y submarinos del *Tipo 209*, efectuándose ejercicios antisubmarinos, tiro de superficie y antiaéreo.

Con estas maniobras, las marinas rusa e

india pretenden demostrar el potencial marítimo de ambas naciones frente a China, cuya presencia naval en la zona ha aumentado considerablemente en los últimos años.

En abril, la Marina india realizó también ejercicios con la Marina de Irán en el mar Árabe, dentro de los esfuerzos de esta última nación por desarrollar y mantenerse como una potencia naval.

Aumento del presupuesto de la Marina.—Para el año 2010, la Marina india será una fuerza estratégica centrada en dos grupos de combates de portaaviones, submarinos nucleares de ataque y bombarderos estratégicos, jugando un papel predominante en la región del océano Índico.

La disuasión nuclear india apunta hacia sus vecinos Pakistán y China, y está basada en una tríada compuesta por lanzadores móviles terrestres, aviación estratégica y plataformas navales. Su ventaja sobre la marina paquistaní es de cinco a uno, en términos de buques, aviones de combate y personal, pero la India quiere también tener un papel predominante en el mar de la China Meridional, frente al coloso chino. Por ello, el presupuesto para el año próximo se ha aumentado hasta 3.570 millones de euros, lo que indica sus deseos de expansión naval. En los próximos 12 meses la Marina finalizará los ocho años de negociación que lleva con la Marina rusa para conseguir el portaaviones de 44.500 t *Almirante Gorshkov* por el costo de su reforma y modernización, 700 millones de euros, así como el *leasing* de dos submarinos nucleares clase *Akula (Bars)* o *Tipo 971*, por un importe aproximado de 1.000 millones de euros, más cuatro aviones de bombardeo estratégico marítimo *Tu-22M*.

Paralelamente, las autoridades indias han finalizado las conversaciones con la DCN francesa para la construcción de seis submarinos clase *Scorpene* en los astilleros de Maza-gon Dockyard Ltd., por un importe de 1.500 millones de euros, esperando firmar el contrato a comienzos de 2004, con objeto de que las nuevas unidades empiecen a entrar en servicio en 2010, uniéndose a la flotilla, que estará compuesta en esa fecha por cuatro submarinos del *Tipo U 209/1500* de diseño alemán y ocho de la clase *Kilo* de construcción rusa.

Indonesia

Entrega de un buque hospital.—Los astilleros surcoreanos Dae Sun botaron un buque hospital para la Marina indonesia el pasado 17 de mayo, el A-972, buque que ha entrado en servicio a finales de agosto de este año, una vez finalizado su equipamiento.

Con una eslora de 122 m, su costo ha sido absorbido por una deuda pendiente entre los gobiernos de Seúl y Yakarta, ya que Indonesia en su día realizó una entrega de ocho aviones CN-235 a la Fuerza Aérea surcoreana, como resultado de un contrato firmado en 1997.

Además del buque hospital, Corea del Sur está suministrando a Indonesia aviones de adiestramiento KT-1B *Woong-Bee*, vehículos acorazados, camiones militares, detectores de minas y paracaídas.

Japón

Como cada año, el mes de marzo es elegido para que las nuevas unidades de la Marina japonesa entren en servicio. En el año 2003, han sido dados de alta en la lista oficial de buques el submarino *Narushio* (SS-595), sexto de la clase *Oyashio*; los destructores *Takanami* (DDG-110), primer buque de la clase homónima, el destructor lanzamisiles *Onami* (DDG-111), segundo de la clase *Takanami*. En el ámbito de la guerra de minas entraron en servicio dos cazaminas, *Ukushima* (M-686) e *Izushima* (M-687), sexta y séptima unidades de la clase *Sugashima*. Por último, y en lo que se refiere a patrulleros lanzamisiles, las unidades entregadas han sido los *Otaka* (P-826) y *Kumataka* (P-827), segunda y tercera unidades de la clase *Hayabusa*.

Simultáneamente, causaron baja en la lista de buques ese mismo mes el submarino *Okishio* (SS-576), con tan sólo 15 años de servicio, y la fragata *Noshiro* (FFG-225), última de la clase *Chikugo*, con 25 años en sus cuadernas.

Letonia

Operación de limpieza de minas.—Un total de 14 buques de MCM procedentes de

11 naciones, Alemania, Bélgica, Dinamarca, Estonia, Estados Unidos, Finlandia, Holanda, Letonia, Lituania, Noruega y Suecia, han participado en la operación MINE CLEARANCE OPERATION 03, en aguas de la república báltica de Letonia durante el pasado mes de junio. Es la duodécima vez que las marinas antes reseñadas aúnan sus esfuerzos para proceder a la limpieza de minas reales y otros artefactos sumergidos en aguas del Báltico.

Noruega

Vigilancia antiterrorista.—La Marina noruega ha incrementado su capacidad de vigilancia antiterrorista, proporcionándole a su servicio de guardacostas, o Naval Home Guard, cinco patrulleros clase *Harek*, ligeramente mayores que los de la clase *Gyda*, y 150 voluntarios especialmente entrenados para este tipo de misiones.

Aunque el cometido antiterrorista es el principal, estos buques apoyarán también a las fuerzas de policía, aduanas, vigilancia de pesca y protección ambiental en sus diferentes cometidos.

La Marina noruega planea conseguir una fuerza de 20 unidades, compuesta por patrulleros *Harek* y *Gyda*. Ambos buques pueden dar 40 nudos de velocidad y están armados con dos ametralladoras de 12,7 mm.

Reino Unido

Entra en servicio un nuevo petrolero.—El segundo de dos petroleros de 31.000 t, encargados a BAE Systems en 1997 por un importe total de 300 millones de euros, ha entrado en servicio en la Royal Fleet Auxiliary (RFA). El RFA *Wave Ruler* se ha unido así a su gemelo y hermano de serie, el RFA *Wave Knight*, que entró a su vez en servicio el pasado mes de marzo.

Se prolonga la vida de un buque hidrográfico.—El Ministerio de Defensa británico ha planeado extender la vida del buque de investigación HMS *Roebuck* (H-130) otros 10 años, al incluirlo dentro del Ship Life Extension Programme (SLEP).

Construido por los astilleros Brooke Marine, el *Roebuck* entró en servicio en 1986, estando prevista su baja en el año 2003. Sin embargo, lo eficaz de su trabajo en el golfo Pérsico, especialmente en los accesos al puerto de Um Qasar y la ausencia de un buque de similares características es lo que ha propiciado la propuesta de alargar su vida para que siga operando en el Hydrographic Survey Squadron hasta el año 2014, junto con los nuevos buques HMS *Echo* y HMS *Enterprise*.

Rusia

Pérdida de un submarino nuclear.—Un submarino nuclear de la clase *November* o *Kit* (ballena, en ruso) se perdió el 29 de agosto en el mar de Barents, a tres millas al norte de la isla de Kildin, como consecuencia de una gran tormenta que causó la rotura de las estachas que le aseguraban los cuatro flotadores que tenía adosados a banda y banda, propiciando la entrada de agua en el interior del casco resistente por la escotilla de la vela. El submarino estaba siendo remolcado hacia los astilleros SRZ-10 de Polnyarny, donde iba a ser desguazado.

El submarino *November*, uno de los 14 construidos por la URSS, desplazaba 4.750 t y tenía la numeral *K-159*; fue entregado a la Marina soviética el 4 de noviembre de 1963, siendo dado de baja en 1989, aunque no navegaba desde seis años antes. Sus dos reactores nucleares afortunadamente habían sido desmontados con anterioridad a su hundimiento. En el momento de la catástrofe, a bordo se encontraban 10 personas, de las que tan sólo pudo ser rescatada una de ellas, recuperándose los cadáveres de dos de sus infortunados tripulantes, siendo muy difícil la recuperación del resto de los desaparecidos al haberse hundido el submarino en una sonda de 170 metros.

La pérdida de este submarino, según fuentes de la Marina rusa, se ha debido a haberse trasgredido una serie de normas de seguridad. El capitán de navío Baltin, antiguo comandante del *K-159*, declaró que antes de remolcarlo había que haber reparado todas las grietas de su casco exterior, cerrar y soldar

todas las escotillas y, sobre todo, haber impedido que hubiese gente en el interior, estibando una balsa salvavidas en la cubierta para ser utilizada en caso de hundimiento del submarino.

Recordemos que también en el mes de agosto de 2000, el día 12, se hundió otro submarino nuclear en el mar de Barents, en una profundidad de 107 m, el *K-141*, de la clase *Oscar II*, bautizado *Kursk*, y que su pérdida supuso la muerte de sus 118 tripulantes.

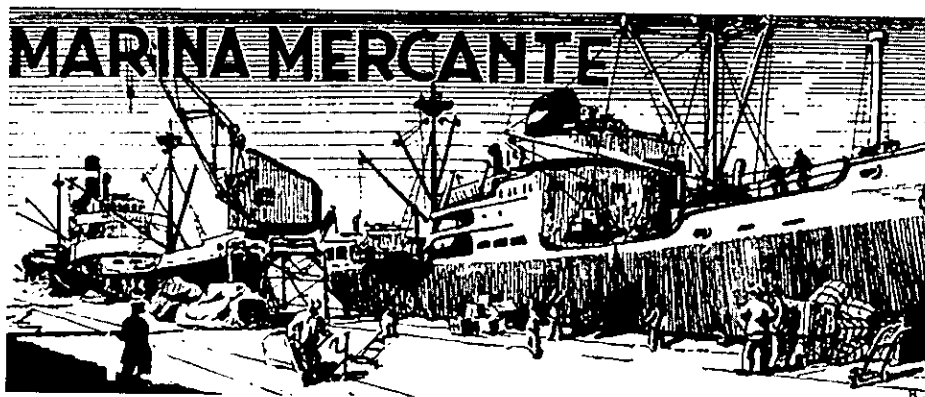
Suecia

Construcción de seis submarinos clase Viking.—El pasado 21 de mayo los gobiernos de Suecia y Dinamarca firmaron oficialmente el acuerdo por el que comienza la segunda fase, que debe durar hasta finales de 2004, de la construcción de seis submarinos clase *Viking*, cuatro para Suecia y dos para Dinamarca. Noruega, que era el tercer socio en este proyecto, dio oficialmente por finalizada su participación al concluir la primera fase el 13 de junio. En una ceremonia paralela, los astilleros suecos de Kockums y los daneses de Odense Staalkibsvet firmaron el acuerdo de cooperación industrial, en el que Kockums asume el papel de contratista principal.

Dinamarca, Noruega y Suecia comenzaron en 1994 los trabajos para desarrollar un submarino común de nueva generación que cumpliera los diferentes requerimientos de las tres naciones. Inicialmente estaba previsto construir diez submarinos, cuatro de ellos para Noruega. El reparto de costo/horas de trabajo asignaba un 20 por 100 a Dinamarca, un 44 por 100 a Noruega y el 36 por 100 restante a Suecia.

Noruega explicó su salida del proyecto argumentando que después de la baja de los submarinos clase *Kobben* y la consiguiente reducción en los requerimientos operativos submarinos, la Marina noruega, que cuenta actualmente con seis modernas unidades clase *Ula*, decidió que hasta el año 2025 no necesitaría nuevos submarinos.

J. M. T. R



Marina Mercante pide más seguridad en buques de recreo

Como en años anteriores, la Dirección General de Marina Mercante, a través de sus capitanías marítimas, ha llevado a cabo una nueva campaña para promover la seguridad en la mar y concienciar a los usuarios de embarcaciones deportivas que deben adoptar todas las medidas posibles para disminuir el riesgo en la navegación de recreo.

Se trata del sexto año consecutivo en que los responsables de Marina Mercante realizan esta campaña divulgativa mediante consejos prácticos, en los que pretende refrescar la conciencia ciudadana sobre la importancia de la seguridad en la náutica de recreo.

Según fuentes oficiales de la Dirección General, los resultados de las campañas anteriores ponen de manifiesto un aumento de la demanda de información por parte de los usuarios y una progresiva puesta en práctica de los consejos e informaciones directas ofrecidas por la Administración.

La campaña 2003 mostró, como novedades importantes en materia de seguridad y prevención de la contaminación a bordo de embarcaciones de recreo, la nueva orden ministerial que entró en vigor el 12 de agosto último, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contraincendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias que deberán llevar las embarcaciones deportivas, afectando esta nueva

normativa tanto a embarcaciones matriculadas como a las que se vayan a matricular y a las de de otros países que deseen desarrollar actividades comerciales en aguas españolas.

El coste de la campaña ha sido de 204.600 euros, invertidos en la edición de folletos, su difusión y una adecuada campaña televisiva.

Fomento presenta la nueva embarcación *Salvamar Mirach*

El subsecretario de Fomento presentó en Cangas una nueva embarcación rápida de última generación que reforzará la cobertura de las posibles emergencias en las costas de Galicia, y que había sido solicitada últimamente por los estamentos locales.

En declaraciones a los medios de comunicación, el subsecretario explicó que la nueva embarcación, llamada *Salvamar Mirach*, tuvo un coste de 1,2 millones de euros, y tendrá su ubicación logística en el municipio de Cangas, que de ese modo contará con una de las más modernas entre las embarcaciones de salvamento marítimo en España.

Multa a tres navieras por concertar precios

El Tribunal de Defensa de la Competencia ha impuesto una multa de 600.000 euros a cada una de las navieras Trasmediterránea,

Euroferrys y Buquebús España por concertación de precios en el servicio de transporte marítimo de pasajeros y vehículos en línea que une la península con Ceuta.

El tribunal ordena a las citadas empresas «el cese inmediato de esta conducta prohibitiva», que fue llevada a cabo desde el 1 de septiembre de 1997 por Trasmediterránea y Buquebús, y desde el 30 de mayo de 1998 por ambas compañías y Euroferrys, y les insta a no realizar dicha concertación de precios en el futuro.

El Milenium Dos continuará en octubre su servicio entre Palma de Mallorca, Ibiza y Valencia

El buque de alta velocidad *Milenium Dos* continuará en octubre su servicio diario en la línea que une Palma de Mallorca, Ibiza y Valencia, debido a la buena aceptación que ha tenido el catamarán, según informan fuentes de Trasmediterránea.

Por ese motivo, la compañía ha decidido mantener este servicio diario una vez concluida la temporada estival, lo que permitirá a un gran número de personas que salen de Ibiza y Palma de Mallorca en los meses de octubre a diciembre contar con una oferta de calidad que no existía hasta el momento.

J. C. P.

Expulsión de Greenpeace de la OMI

En la reunión del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), a finales del mes de junio, se efectuó la revisión del *status* de observador que algunas organizaciones no gubernamentales mantienen en la OMI.

Fruto de esta revisión, se decidió cancelar el *status* de observador a Greenpeace, por considerar que esta organización ecologista compromete la navegación.

Los hechos han coincidido con la retención gubernativa en el puerto de Valencia del buque de Greenpeace *Rainbow Warrior*, tras participar en un intento de impedir la descarga de un buque con maderas tropicales en este puerto.

Nuevos dispositivos de separación de tráfico en cabo de Palos y cabo La Nao

El día 1 de julio han entrado en vigor los nuevos dispositivos de separación de tráfico marítimo en cabo de Palos y cabo La Nao.

El diseño de ambos dispositivos había sido propuesto por España ante el Subcomité de Navegación de la Organización Marítima Internacional (OMI), en la reunión en julio de 2002 en Londres; tras su aprobación y el preceptivo periodo de seis meses para la notificación y puesta al día de derroteros y cartas náuticas, ambos dispositivos entran ahora en vigor.

La propuesta está basada en los siguientes objetivos:

- Separar las corrientes de tráfico marítimo y reducir la frecuencia de encontrarse buques a rumbos opuestos.

- Simplificar las características del tráfico marítimo en las zonas de convergencia solicitadas.

- Reducir los riesgos de varada, evitando una aproximación excesiva a costa.

- Alejar el tránsito de los buques mercantes de las zonas de navegación deportiva y de los caladeros de pesca.

- Proteger zonas de gran sensibilidad ecológica y atractivo turístico.

- Asegurar la existencia de zonas de navegación costera, entre los dispositivos y tierra, para la navegación en términos generales de buques de menos de 20 m de eslora. En estas zonas se aumenta la seguridad de las embarcaciones de recreo y de pesca al eliminar prácticamente el tráfico de grandes buques mercantes.

- Ayudar ante posibles averías o accidentes, pues se permite dar tiempo a que los buques recuperen el gobierno, reparen sus averías y que las autoridades marítimas dispongan de más tiempo de reacción ante un posible episodio de contaminación marina.

Hasta ahora, en las aguas españolas sólo existían los dispositivos de separación de tráfico en Finisterre, estrecho de Gibraltar y cabo de Gata.

A. P. P.

PUERTOS

El puerto de Barcelona bate su récord de cruceros

El puerto de Barcelona recibió 265 cruceros y 337.886 pasajeros entre enero y junio de 2003, lo que supone un aumento del 11 y 13 por 100, respectivamente, en relación al mismo período del año anterior, según informan fuentes de la autoridad portuaria.

Este incremento se debe sobre todo al empuje del segundo trimestre, ya que sólo en el mes de julio aumentaron un 32 por 100 el número de pasajeros, hasta superar los 125.000, con un total de 77 cruceros, 11 más que en junio de 2002.

Mayo se ha consolidado como uno de los meses estrella en el tráfico de cruceros, con 131.327 pasajeros y 108 barcos, y según el puerto también funcionarán positivamente, sobre todo en agosto, sin que desmerezcan julio y septiembre. Las cifras se harán públicas a finales de otoño.

Con esta previsión, el puerto espera registrar un total de 720 escalas en 2003, un nuevo récord frente a los 633 del año pasado, lo que permitirá superar los 843.000 pasajeros alcanzados en 2002.

Este incremento turístico ha motivado la ampliación de la estación marítima «B» del muelle adosado y la apertura de la nueva bocana norte.

Gadesport organizó un ciclo de charlas sobre el muelle

La Asociación para la Promoción del puerto de la bahía de Cádiz, Gadesport, ha iniciado un ciclo de coloquios, conferencias y exposiciones sobre la realidad portuaria.

La primera ponencia está prevista para el mes de octubre (segunda quincena), y versará sobre la evolución y futuro del puerto de la bahía de Cádiz. También se prevé tratar de otros temas de interés, como el desarrollo de la nueva Ley de Puertos, entre otros.

Este ciclo está especialmente pensado para todos los integrantes de la comunidad

portuaria, aunque Gadesport invita a todos los ciudadanos que estén interesados en el sector marítimo portuario a participar en el mismo.

Por otra parte, la Junta Directiva de la Asociación para la promoción del puerto de la bahía de Cádiz trató también en su última reunión la próxima asistencia del colectivo a la feria especializada en pesca, Conxemar 2003, que se celebrará en Vigo en la segunda quincena de octubre.

Adjudicación de concesiones por la autoridad portuaria de Sevilla

El Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Sevilla adjudicó seis concesiones —dos de ellas de ocio y restauración— que ocuparán más de 111.000 metros cuadrados, por valor de más de 23 millones de euros. En un comunicado, la autoridad portuaria estimó que las nuevas actividades generarán un movimiento inicial de mercancías de cerca de 600.000 toneladas y alrededor de 130 empleos entre directos e indirectos. Las concesiones fueron para instalaciones de prefabricados metálicos, una factoría biodiesel y materiales de construcción y carbón, entre otras.

Proyectos para hallar riesgos ambientales en los puertos

La Fundación Entorno ha iniciado el proyecto para identificar riesgos ambientales en la Red Nacional de Puertos del Estado, que engloba a 50 puertos y 27 autoridades portuarias.

La iniciativa, resultado de un acuerdo alcanzado recientemente entre la Fundación Entorno y Puertos del Estado, incluye además la colaboración de un plan para la minimización de los impactos ambientales producidos en la actividad diaria, y permitirá la certificación de las instalaciones según la norma UNE 150.008 EX sobre riesgos de actividades.

El objetivo de la iniciativa es identificar

y, posteriormente, minimizar las operaciones que puedan tener algún riesgo para el medio ambiente, tanto las actividades relacionadas con el transporte o intercambio de mercancías, especialmente si se trata de mercancías peligrosas o productos nocivos, como los impactos sobre la propia zona portuaria, la zona limítrofe y zonas externas

El ente público Puertos del Estado cuenta ya con un plan de política medioambiental, en el que se incluye la implantación de sistema de gestión medioambiental, la iniciativa de puertos y verdes y diferentes actividades de investigación y desarrollo e innovación sobre el medio ambiente portuario.

J. C. P.

Nueva consignataria en el puerto de Ferrol

La compañía COP Galicia, el principal descargador de madera del puerto de Ferrol, se ha asociado con Terminales Marítimos de Galicia, del grupo Dragados, para crear la empresa Atlántico Marítima.

La nueva empresa será la novena consignataria que operará en el puerto ferrolano.

La creación de esta empresa coincide con la adjudicación a COP Galicia de un nuevo espacio cubierto de 2.260 m, que en un primer momento será utilizado para almacenaje de cereales y otros nuevos tráfico, que la nueva consignataria pretende captar para Ferrol.

De esta forma se podrá diversificar la actividad de los muelles comerciales ferrolanos, que hasta ahora estaban centrados en la descarga de carbón, madera, bobinas de papel prensa y chatarra.

El mayor portacontenedores del mundo en Algeciras

El día 30 de agosto efectuó escala en el puerto de Algeciras el portacontenedores *Axel Maersk*, que junto a sus gemelos *Anna Maersk* y *Arnold Maersk* son los mayores buques de este tipo que navegan actualmente.

Los tres buques pertenecen a la naviera danesa Maersk. Sus características son:

93.496 t de desplazamiento, 352 m de eslora, 42,8 m de manga, 15,03 m de calado y la propulsión es de un motor diesel de 12 cilindros HSD-Wärtsilä Sulzer con velocidad de crucero de 25 nudos; la capacidad es de 7.690 teus. Con su tamaño han desbancado a otros de la misma compañía, como el *Clifford Maersk*, de 347 m de eslora. Han sido construidos por los astilleros Odense Steel y entregados en febrero, mayo y agosto del presente año 2003.

El buque realizará una escala mensual en el puerto español, cubriendo la línea entre los puertos malayo de Tanjung Pelepas y el británico de Felixstowe.

El puerto de la bahía de Algeciras es uno de los pocos preparados para poder albergar buques de estas características. Su posición estratégica lo ha convertido en el primer puerto español, con un tráfico de 55 millones de toneladas en 2002; durante el primer semestre de 2003 registró un tráfico de 29,8 millones de toneladas, con un incremento del 11,2 por 100 sobre el mismo periodo del año anterior.

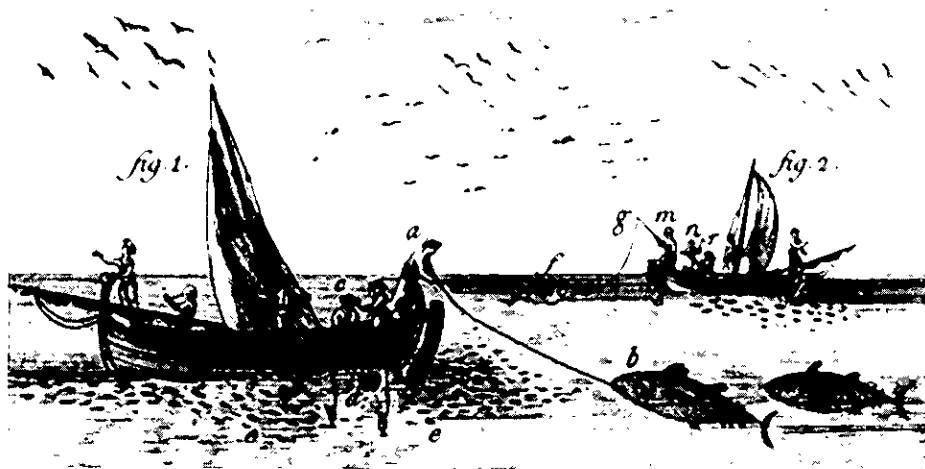
Puerto de Tenerife

En el puerto de Santa Cruz de Tenerife atracó el día 7 de mayo el crucero de pasajeros más grande que hasta ahora han recibido sus instalaciones.

Se trataba del *Brilliance of the Seas*, de 292 m de eslora, 32 m de manga y 90.000 t de registro bruto. Lleva trece cubiertas, siete restaurantes, dos piscinas (una de ellas cubierta), jacuzzi, teatro, biblioteca, casino, salones, varias salas de fiesta y de juego, etc.; en fin, todo lo necesario para hacer agradable la vida de sus casi dos mil pasajeros y novecientos tripulantes. Pertenece a la empresa Royal Caribbean, y ha sido construido en Alemania.

El crucero procedía de la isla caribeña de St. Thomas, y había efectuado escala en Puerto Rico, Miami e islas Vírgenes; posteriormente se dirigirá a Funchal, Málaga y Barcelona. Está previsto que el buque regrese a Tenerife en el mes de octubre.

A. P. P.



MARINA DE PESCA

La Comunidad Europea propone ayudas para la pesca en Canarias

La Comisión Europea ha propuesto mejorar el régimen de ayudas destinadas a los pescadores de ciertas regiones ultrapirenaicas de la Comunidad, como Canarias, para la comercialización de algunos de sus productos pesqueros.

Las medidas compensatorias acordadas se refieren en concreto a la comercialización de productos de Canarias como el atún, las sardinas, la caballa, los cefalópodos, productos acuícolas o especies demersales.

Para este régimen de ayudas, cerca de quince millones de euros, se comprometerán durante cuatro años por el Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola (FEOGA).

El régimen instaurado en 1992 busca compensar los sobrecostos ligados a la comercialización de los recursos de las islas Canarias, Azores y Madeira y los departamentos franceses de la Guayana y Reunión.

Para la Comunidad Europea «las condiciones especiales de estas regiones, debidas esencialmente a su alejamiento y a su insularidad, implican gastos superiores para la reproducción y la comercialización de los

productos pesqueros vendidos en el exterior de esas regiones en cantidades importantes, por lo que con la armonización de las condiciones de comercialización de los productos de la pesca con las del continente, se ayudará al sector pesquero de estas regiones a competir con armas iguales en el interior del mercado único».

La acuicultura, sector de auge en Andalucía

El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía ha indicado que Almería es la tercera provincia andaluza en el desarrollo de la acuicultura, con una producción de 1.300 toneladas el pasado año con un valor generado de 6.132.000 euros.

Tal desarrollo está basado en la dorada y la lubina en jaulas flotantes en la mar, existiendo en la actualidad cuatro establecimientos de cultivo en Almería pertenecientes a cuatro distintas empresas.

En la fase inicial de implantación de la acuicultura, la especie a la que se dirigían todos los esfuerzos era la dorada, aunque la competencia con otros países y el aumento de

la producción ha repercutido en un mercado aún no desarrollado totalmente, y ello ha motivado que la lubina —que presenta mayores precios de producción— tenga cada día un interés comercial creciente.

A la cabeza de la producción acuícola se encuentra la provincia de Cádiz, seguida de la de Huelva, con Almería ahora en tercer lugar, lo que hace concebir esperanzas de una mayor fortaleza y seguridad del sector acuícola.

La Generalitat Valenciana destinó más de 71 millones de euros para modernizar su flota pesquera

La Generalitat Valenciana, a través de su Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación, destinó durante el periodo 1995-2003 un total de 71.759.515 euros en ayudas para la modernización de la flota pesquera de la Generalitat Valenciana. Estas ayudas han permitido la financiación de 881 proyectos que han supuesto una inversión de 121.613.690 euros. Según la Consejería, con estas medidas se está consiguiendo que dicha Comunidad cuente con una flota moderna y competitiva, adaptada a las necesidades y caladeros de la zona, cada vez más motivados estructuralmente.

Nuevas ayudas para la diversificación

La Junta de Andalucía y el Gobierno central han puesto en marcha una línea de ayuda para financiar proyectos de diversificación económica en zonas afectadas por la falta de acuerdo pesquero con Marruecos. Las ayudas se enmarcan en el convenio de medidas complementarias para los afectados, con una financiación pública de 60,1 millones de euros (50 por 100 de cada administración) en tres años.

La Consejería de Pesca de la Junta ha elaborado la orden que regula esos apoyos, de los que podrán beneficiarse pescadores, empresas e industrias y organizaciones del sector entre otros colectivos. La orden también recoge varias medidas de apoyo a la inversión en la industria pesquera, proyectos empresariales y medidas de formación.

Ya se han presentado proyectos de diversificación por una inversión de más de 36 millones de euros, entre los que se puede destacar la construcción de una fábrica de ahumados en Málaga, dos mercados de destino (El Puerto de Santa María y Algeciras), una nave de ultracongelados en Barbate o la reubicación en nuevos polígonos industriales de empresas conserveras en Ayamonte y Tarifa.

J. C. P.



(Foto: A. Ortigueira Gil).

NÁUTICA

V TROFEO DE S. M. LA REINA. REGATA HOMENAJE A LA ARMADA. XVI COPA ALMIRANTE MARCIAL SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI

Máximas figuras de la vela internacional se dieron cita en el Club Náutico de Valencia, en el año de su centenario, para participar en el V Trofeo de S. M. la Reina, Regata Homenaje a la Armada-XVI Copa Almirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui, que se disputó del 4 al 6 de julio pasado.

Este año se superó el centenar de inscritos provenientes de siete países europeos, entre ellos, Italia, Uruguay, Gran Bretaña, Noruega que se batieron junto a la potente flota española de IMS 500 y 600, representada, entre otros, por el *Bribón*, de José Cusí, patroneado por S. M. el Rey; el *Banco Espirito Santo*, que contó como tripulantes a J. Schumman y Joan Vila, ganadores de la última Copa América, con el *Alinghi*; el *CAM* patroneado por S. A. R. el Príncipe de Asturias; el *Telefónica Movistar*, con Pedro Campos, que apenas una semana antes se había alzado en aguas de Croacia con el Campeonato de Europa, y el *Fram XV*, con S. M. el rey Harold de Noruega.



S. M. el Rey con el contralmirante Sánchez-Barcáiztegui. (Foto: Dalda).



(Foto: Dalda)

Al margen de los participantes, la presente edición tuvo un tinte extra por la designación de Valencia y del Real Club Náutico como su estandarte, como una de las cinco finalistas para ser la sede de la Copa América 2007, por lo que varios medios de comunicación extranjeros solicitaron su acreditación para comprobar *in situ* las excelentes condiciones climatológicas y el campo de regatas que el litoral de Valencia ofrece.

La presente edición se caracterizó por la competitividad de los dos barcos gallegos del grupo IMS 500, el *Caixa Galicia* y el *Telefonica Movistar*, primero y segundo de la clasificación general, seguidos por el *Cristabella* de John Cook, y el *Bribón* de S. M. el Rey y en el grupo IMS 600; por el dominio absoluto del *Zurich* de Calafat, quien como patrón repitió el triunfo en el Real Club Náutico de Valencia, seguido por *Forum Filatélico* de Gonzalo Araujo, *Ono* de Iñaki Castañer, entre cuya tripulación figuró la titular del Ministerio de Educación, Pilar del Castillo.



S. N.

S. M. la Reina con el presidente ejecutivo del Comité Organizador F. Balaguer. (Foto: Dalda).



El *Caixa Galicia* de Roberto Bermúdez. (Foto: Nico Martínez).

GALICIA, CANDIDATA PARA LA SALIDA DE LA VUELTA AL MUNDO DE VELA VOLVO OCEAN RADE

El pasado 19 de agosto se presentó en el Real Club Náutico de Sanxenjo la candidatura oficial de Galicia para albergar la salida de la próxima Vuelta al Mundo de Vela (Volvo Ocean Race).

El acto contó con la presencia de la conselleira de Deportes, Pilar Rojo; el alcalde de Sanxenjo, Telmo Martín; el director de Turgalicia, Pedro Capó, el presidente del RCNS, Pedro Campos, y el director general de la Vuelta al Mundo Volvo, Glenn Bourke, así como el presidente de la Federación Gallega de Vela y los presidentes de los principales clubes náuticos gallegos. Una concurrenada presentación que demuestra el interés de toda la comunidad gallega por una de las más importantes pruebas del deporte mundial, junto con la Copa América y la poderosa Fórmula Uno.

En la pasada edición tuvo una audiencia de 811 millones de personas —similar a los

930 millones de la Fórmula Uno—, acumuló cerca de 92 millones de horas de TV retransmitidas y 30.000 periodistas escribieron sobre ella y asistieron cerca de un millón de visitantes en la región de salida, según los datos auditados de repercusión y económicos citados por G. Bourke en la presentación. También resaltó la importancia de que el equipo vencedor de la anterior edición, el *Illbruck Challenge*, eligiese Sanxenjo para su preparación.

En la Volvo Ocean Race se navega nueve meses alrededor del mundo con etapas en los cinco continentes. Entre los meses de octubre y noviembre se conocerá la ciudad candidata para albergar la salida, que tendrá su partida en el mes de noviembre de 2005. Galicia compite frente a ciudades como Barcelona, Marsella, Venecia, Nápoles y Lisboa.

J. J.



Presentación en el Real Club Náutico de Sanxenjo de la candidatura gallega para ser la sede de la próxima Vuelta al Mundo. (Foto: M. Muñía).

VALENCIA PROMOCIONA LA CANDIDATURA DE COPA AMÉRICA DE VELA A TRAVÉS DE WWW.VALENCIA2007.COM

La Copa América de Vela se ha convertido en uno de los acontecimientos deportivos más importantes y atractivos a nivel mundial. La primera edición se disputó en la isla de Wight, al sur de Inglaterra en 1851, proclamándose vencedor el *América*, que dio nombre al Trofeo en 1983. Desde entonces, pocas naciones han logrado ganar esta vistosa competición, convertida actualmente en una verdadera muestra de desarrollo tecnológico: Estados Unidos, Australia, Nueva Zelanda y Suiza. Por fin, después de más de siglo y medio, Copa América regresa a Europa, y Valencia podría ser la sede escogida.

La ciudad de Valencia se ha situado entre las cinco ciudades finalistas, junto con Lisboa, Marsella, Nápoles y Palma de Mallorca. Todo un reto y un éxito para una ciudad en constante evolución turística, que se ha convertido en uno de los ocho destinos españoles más visitados, con cerca de un millón de viajeros anuales, así como uno de los más populares a nivel europeo.

www.valencia2007.com descubre una Valencia que está realmente entusiasmada y preparada para albergar la próxima edición de Copa América, y recursos no le faltan, tanto por sus conexiones con las principales ciudades europeas, por disponer de uno de los mejores campos de regatas de Europa, por su experiencia en la organización de eventos deportivos internacionales, por su puerto —uno de los más importantes y atractivos del Mediterráneo—, como por su oferta cultural, de ocio y deportiva, sus playas, su gastronomía, su excelente climatología y la hospitalidad de sus gentes.

Valencia 2007 Invita a visitar la web de referencia —www.valencia2007.com— y a remitir su apoyo *on-line* para que Valencia sea la sede que acoja la competición, inscribirse como voluntario en caso de que nuestra ciudad sea la sede escogida o recibir información periódica sobre el estado de la candidatura.



XXV TROFEO DE VELA DE LAS FUERZAS ARMADAS

El sábado 7 de junio se celebró en aguas de la bahía de Palma el XXV Trofeo de Vela «Fuerzas Armadas». Participaron 97 embarcaciones de todas las esloras, siguiendo lo que es ya una tradición en estas aguas: una auténtica flota nutrida por amigos y regatistas de todas las edades.

El día presentó una meteorología propicia ya desde la señal de salida. La largada se produjo con viento de bolina, lo que favoreció la espectacularidad del momento. La flota se fue estirando a lo largo del recorrido paralelo a la línea de costa. A pesar de que prima lo lúdico y el encuentro amistoso más que la competitividad, hubo sus momentos para la táctica, especialmente al montar las balizas y en el último tramo, con una ceñida desde la Catedral hasta Illetas y la correspondiente bajada en empopada; en ambas se produjeron bellas imágenes en los cruces y marcajes.

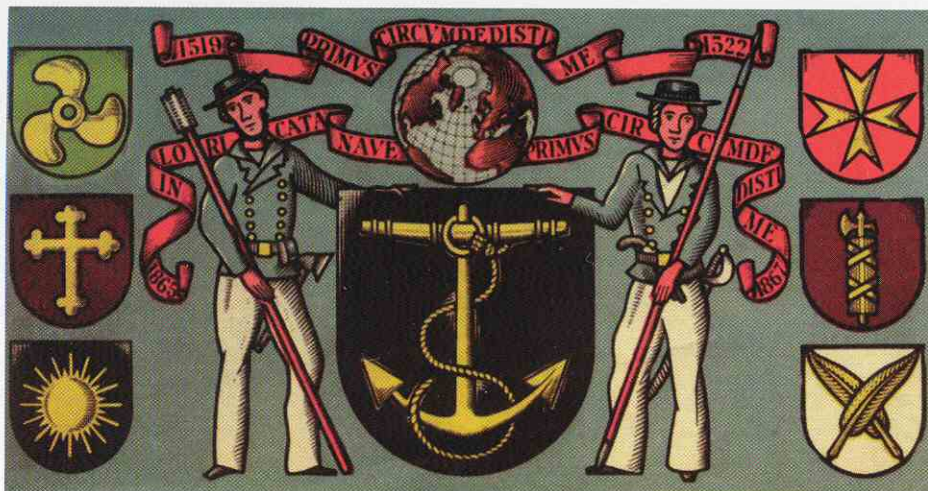
En la tarde del domingo día 8, se llevó a cabo la entrega de trofeos en el remozado marco del Real Club Náutico de Palma, cola-

borador de esta edición, en un ambiente festivo y amable, presidida por las autoridades militares, fuerzas de seguridad del Estado y el delegado de Defensa. Como siempre, hubo trofeos para todos los participantes gracias a la respuesta generosa y entusiasta de todos los colaboradores, a los que el delegado de Vela de la Armada agradeció su actuación desinteresada en su corto parlamento, ya toda una institución. Los vencedores fueron: *Viking V*, de Paco Tejedor, del Náutico de Palma, en Clase 1; *Cranc IV*, del Club Marítimo de Mahón, en Clase 2; *Mestral IV*, en Clase 3, y *Tago Bora*, en Clase 4, que resultó, además, el vencedor en la general compensada y ganador, por tanto, del XXV Trofeo de Vela «Fuerzas Armadas», patronado por un regatista en alza, el capitán del Cuerpo Jurídico Carlos Balmori.

Cerró los actos un exquisito y abundante ágape por gentileza del Real Club Náutico de Palma.

F. B.





Cultura Naval

MONEDA PARA CONMEMORAR EL 75 ANIVERSARIO DEL *ELCANO*

La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre y la Real Casa de la Moneda han emitido, para conmemorar los 75 años de la entrada en servicio del buque escuela de guardias marinas *Juan Sebastián de Elcano*, una moneda de ocho reales de plata, con un valor facial de 10 euros que «recuerda las 10 vueltas al mundo que ha realizado el buque», como destacó el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente Sánchez, en el acto de presentación de dicha moneda celebrado el pasado 15 de julio en Marín a bordo del *Elcano*, atracado en la Escuela Naval.

En el mismo acto, el subsecretario de Economía, Miguel Crespo Rodríguez, mostró a los medios informativos la moneda que en su anverso reproduce a S. M. el Rey, y en su reverso, la silueta del buque.

El peso de la moneda es de 27 gramos, con un diámetro de 40 mm, y su precio es de 11,76 euros. Está previsto que se emitan 50.000 ejemplares.



S. N.

(Foto: Gabinete Fotográfico).

RESTAURACIÓN DE LA TORRE DEL ORO

El pasado 24 de junio, tuvo lugar en la Sala del Patronato del Museo Naval de Madrid una reunión de seguimiento de los trabajos a realizar en la restauración de la Torre del Oro de Sevilla —museo naval periférico dependiente del de Madrid—, derivados del Convenio de Cooperación firmado el 17 de enero de 2003. En dicha reunión, además del almirante director del Museo y los capitanes de navío jefes de las áreas de dirección y de museos periféricos, respectivamente, participaron los firmantes del convenio antes citado: S. A. R. el infante don Carlos de Borbón-Dos Sicilias, duque de Calabria y presidente del Patronato del Museo Naval; Javier Benjumea Llorente, presidente de la Fundación Privada Focus-Abengoa de Sevilla, y Ángel M. López y López, presidente de la Fundación El Monte.

Esta actuación constituye un magnífico ejemplo de cooperación entre fundaciones, entidades y empresas privadas y públicas, encaminadas a conservar y mantener el gran

patrimonio cultural, histórico y artístico que posee España, representado en este caso por la Torre del Oro, una bella torre construida hacia el 1220 a la vera del Guadalquivir, durante el califato independiente almohade, como torreón final de la muralla que formaba parte del recinto fortificado de Sevilla.

La Torre del Oro fue declarada monumento nacional el 5 de junio de 1931; en 1944 pasó a ser Museo Naval dependiente del Museo Naval de Madrid, y en 1990 recibió una limpieza y puesta a punto con motivo de las celebraciones del V Centenario del Descubrimiento. Su edad, las degradaciones sufridas en sus fachadas con el paso del tiempo y algunas agresiones físicas aconsejaron llevar a cabo los trabajos en curso, con los que la Torre del Oro recobrará su antigua prestancia, al tiempo que su amplia historia quedará recogida en un magnífico libro.

M. G. F.



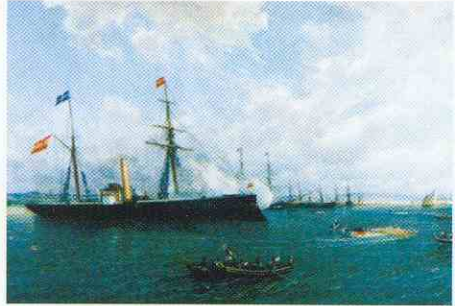
DONACIONES DE LOS AMIGOS DEL MUSEO NAVAL

La Asociación Amigos del Museo Naval (AMUNAV), compuesta en la actualidad por unos 160 miembros, durante sus cinco años de existencia ha donado al Museo Naval diversas piezas. A lo largo del presente año 2003, dichas donaciones, celebradas en una reunión con su directiva el pasado día 2 de junio, han consistido en los tres objetos que a continuación se relacionan.

Una medalla conmemorativa de la ocupación de la isla de Joló el 29 de febrero de 1876, llevada a cabo por tropas del apostadero de Manila al mando del contralmirante Malcampo.

Una pequeña pintura de Garnelo, realizada al óleo sobre una concha de 18 por 18,5 centímetros. Representa al almirante José María Beránger de Apocada, que en la segunda mitad del siglo XIX fue ministro de Marina en diferentes ocasiones.

Un cuadro al óleo de Rafael Monleón, de 116 por 75 centímetros, fechado en 1890. Representa al cañonero *Juan Sebastián de*



Cañonero *Juan Sebastián de Elcano*, donación de la Asociación Amigos del Museo Naval.

Elcano en el puerto de El Pireo, en su viaje de Barcelona a Manila. Reproduce el momento en que el barco despidió al rey de Grecia tras su visita a bordo el 15 de abril de 1886.

M. G. F.



A SON DE MAR

2001 Producciones Artísticas, S. L., acaba de lanzar al mercado un cd con la tradicional música de la Armada española, junto con otras piezas de reciente composición, que con el título *A son de mar* recoge los temas siguientes:

- Himno de la Armada (J. M.^a Pemán-G.A. Beigneder).
- Mares y vientos (S. Zaragoza).
- Oración de la noche de la Marina Española (J. Sánchez Marraco).
- Reina y Madre Salinera (A. Díez Guerrero).
- Himno de Infantería de Marina (J. Raimundo).
- Infantería de Marina (A. Díez Guerrero).
- La muerte no es el final (Arreglos: T. Asiain).
- Proa a la Mar (R. Dorado).
- Marineros por la paz (A. Díez Guerrero).
- Ganando barlovento (R. Sáez de Adana).
- Salve marinera (C. Oudrid).
- Himno Nacional de España (Arm: B. Pérez Casas; rev. e instr: F. G. Vergara).

La totalidad de las piezas están interpretadas por la Banda Sinfónica de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid, dirigida por el teniente coronel Agustín Díez Guerrero.

Dicha banda, creada en 1950, está constituida por una selección muy rigurosa de suboficiales músicos y tropa profesional, habiendo seguido una trayectoria ascendente impulsada por excelentes directores: Sáez de Adana, Bertomeu, Codina, Adam Ferrero, etcétera.

Por su nivel artístico, ha sido distinguida entre las formaciones musicales más relevantes, desarrollando importantes cometidos institucionales. En 1975 fue designada para rendir los primeros honores que se tributaron a S. M. el Rey Don Juan Carlos I. Entre sus muchas actividades hay que resaltar sus intervenciones en las semanas navales de Barcelona, Santander y Almería, y en el Certamen Internacional de Bandas de Música Militares celebrado en Valencia en 1970, en el que obtuvo el primer premio.

A partir de 1990, fecha fundacional de la Sección de Música de la Asociación de Amigos de los Museos Militares, la música de la AGRUMAD ha participado en nueve de los 21 conciertos temáticos organizados por la citada asociación.

El director de la banda, teniente coronel Díez Guerrero, nació en Mancha Real (Jaén), y en el Conservatorio Superior de Música de Madrid realizó estudios superiores en los campos de composición y dirección de orquesta, entre otros. En 1984 ingresó en el Cuerpo de Directores de Música del Ejército con el número 1, y ha dirigido entre otras las bandas de música de la División Acorazada Brunete n.º 1, División de Montaña, Colegio de Guardias Jóvenes y, en la actualidad, la de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid.

Su última composición dedicada a la Armada Española lleva por título *Marinos por la paz*, y se incluye en el presente cd, cuyo precio es de 12 euros.

F. A.



IV EXPOSICIÓN MARÍTIMA «VIRGEN DEL MAR»

Nuevamente la Casa de la Cultura de La Cala-Rincón de la Victoria (Málaga) ha abierto sus puertas para presentar al público la Exposición Marítima «Virgen del Mar», que como en años anteriores organizó la Liga Naval de Andalucía y Real Liga Naval Española.

Un maravilloso modelo del *Victory*, obra de Pepe Miralla, que en la anterior presencia se nos mostró sin terminar, y que hoy ya luce espléndido en su bello acabado, adornaba la entrada, y al lado, sobre un caballero, el cuadro de grandes proporciones de Esteban Arriaga que ha dado lugar al cartel anunciador de esta exposición.

La Armada española presentaba varios modelos de patrulleros y una colección de material náutico del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, material náutico de última generación, y una original colección de figuras con la historia del uniforme del Benemérito Instituto desde su fundación.

Sobre el escenario del salón de actos, se desarrolló un diorama de la batalla del mar del Coral, en la que las flotas de Estados

Unidos y Japón se enfrentaron por primera vez en la Segunda Guerra Mundial. También se mostró otro diorama del desembarco español de Alhucemas en 1925.

Más de cincuenta modelos de barcos de todo tiempo y época se mostraron en el amplio salón, desde la *Galera Real* de Juan de Austria en Lepanto, pasando por naos, galeones, navíos y exvotos. Allí la obra de artistas como Robert Bolle, Derek M. Duffin, Manuel Revilla y Carlos Puya se mostraba en toda su belleza. También los Astilleros Nereo aportaron una amplia colección de modelos.

En los dos laterales del salón, diez cuadros de Esteban Arriaga nos mostraban el arte que un marino artista ha reflejado en los lienzos, con esa luz que tan sólo él sabe llevar en sus pinceles, con la transparencia de las olas de sus marinas, que nos hacen creer que van a romper de un momento a otro. Ver un cuadro de Arriaga es amar la mar que sus obras de arte nos muestran.

R. F. D. N.



(Foto: R. Díaz Huélamo).

ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL *ELCANO*

El 23 de agosto tuvo lugar en Santander la presentación de la Asociación de Amigos de *Elcano*.

Esta nueva entidad, liderada por la Real Asamblea de Capitanes de Yate de Cantabria, tiene como objetivo que el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* sea fondeado en el dique de Gamazo de la capital cántabra, una vez que la Armada decida su baja.

Se trataría de convertir al buque escuela en museo y complementarlo con la construcción de un Museo de la Marina de Castilla. El conjunto estaría a cargo de una fundación, con apoyo de diversas instituciones y administraciones.

La presentación del proyecto en el Mercado del Este contó con la reposición de la exposición «La Armada hace 100 años»,

que había estado instalada en la Estación Marítima con motivo de la visita del *Juan Sebastián de Elcano* a Santander en julio de 2002, y que permaneció abierta hasta el 29 de agosto.

Hay que destacar la iniciativa de esta Asociación y desearle todos los éxitos en su labor. Por otra parte, también es de desear que el objetivo tarde tiempo en cumplirse, lo que significará que el buque continúe desarrollando su labor en la Armada como escuela y como el mejor embajador de España en todos los puertos que visita desde el año 1928 en que inició sus cruceros de instrucción de guardias marinas.

A. P. P.



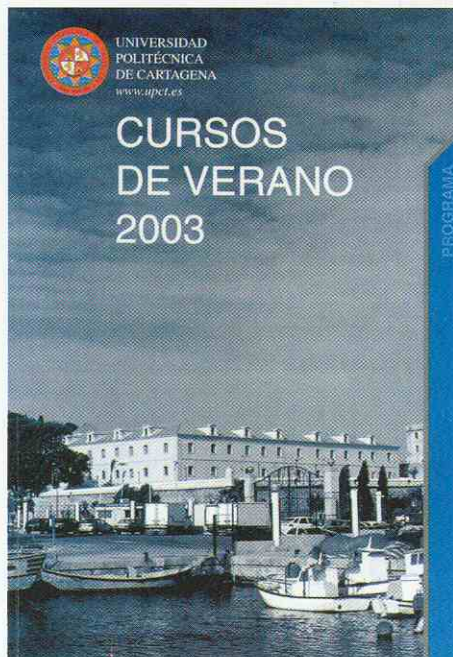
Cámara del comandante del *Juan Sebastián de Elcano*.
(Foto: ORP, Armada).

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA.
CURSOS DE VERANO 2003

En los Cursos de Verano organizados por la Universidad Politécnica de Cartagena durante el mes de julio del presente año, ha participado el Aula de Cultura e Historia Militar «Comandante Villamartín» de la Fundación «Emma Egea», con la colaboración de la Subdirección General de Patrimonio Histórico Artístico (DIGERINS) del Ministerio de Defensa, impartiendo el titulado «Los documentos de las instituciones castrenses en el marco de la archivística española: los archivos históricos militar, naval y aéreo».

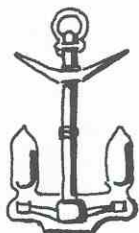
El objetivo marcado para este curso ha sido llevar a cabo el análisis y descripción de los fondos de los archivos militares, navales y aéreos, ofreciendo a los alumnos un punto de referencia útil y funcional, así como algunos conceptos básicos de interés y una visión de la potencialidad de este tipo de fuentes archivísticas.

Durante los días 7 al 11 de julio desarrollaron sucesivamente sus conferencias la directora técnica del Archivo General de la Armada «Álvaro de Bazán», Silvia López Werhli; María del Pilar del Campo, del Archivo del Museo Naval; la directora técnica del Archivo Histórico del Ejército del Aire, Rosalía Martínez Pérez; el ex director del Archivo General Militar (Segovia), coronel Juan Vicente Hernández, y la jefa de la Unidad de Archivos de la Subdirección General de Patrimonio Histórico-Artístico (DIGERINS-MINISDEF), Victoria Arias.



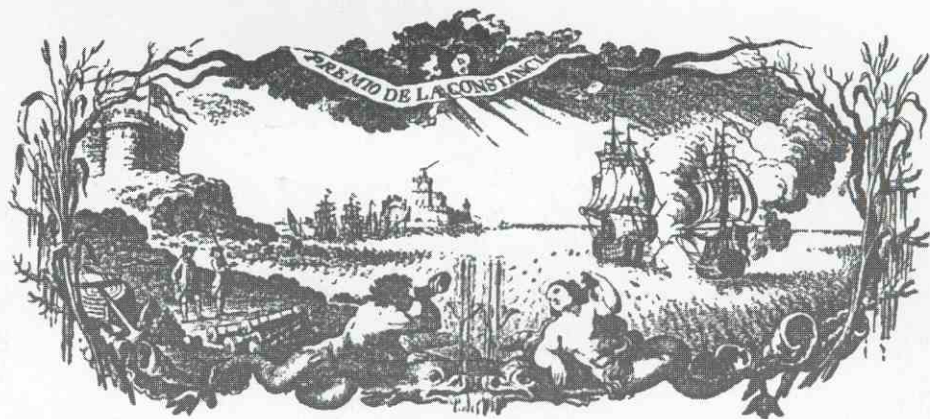
Finalmente cerró el ciclo el jefe del Área de Gestión de Patrimonio de la Subdirección General de Patrimonio, coronel Juan María Silvela Miláns del Bosch.

J. A. G. V





Entrega del nombramiento de Miembro de Mérito del Foro Iberoamericano de la Fundación Carlos III a Federico Trillo-Figueroa, ministro de Defensa. En la fotografía, acompañan al galardonado el presidente de dicha institución Carlos Escudero de Burón, los embajadores de Nicaragua, El Salvador, Paraguay, Chile y Bolivia, y los almirantes generales Moreno Barberá (JEMAD) y Torrente Sánchez (AJEMA).



GACETILLA

Llegada a Rota de la JTF JULIET

La fuerza conjunta JTF JULIET, formada por unidades del Ejército de Tierra, la Armada y de Sanidad Militar, que permaneció cuatro meses fuera de España para proporcionar apoyo y ayuda humanitaria a Irak (operación SIERRA JULIET), regresó a suelo patrio, a bordo del *Galicia*, escoltado por la fragata *Reina Sofía*.

Ambos buques, con cerca de 800 hombres a bordo, atracaron en la calurosa mañana del 15 de julio pasado en la Base Naval de Rota, donde fueron cálidamente recibidos por más de 2.000 personas, familiares de las dotaciones y fuerzas embarcadas, que en los preliminares de la ceremonia manifestaron su malestar por el retraso de la llegada del *Galicia*, que se demoró varios días a causa de averías en tres de sus cuatro motores, ocasionadas probablemente por la inactividad de su planta propulsora al permanecer amarrado dos meses en el puerto iraquí de Um Qasar.

La ceremonia oficial de bienvenida estuvo presidida por el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, acompañado por el



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).



Imposición de la Gran Cruz al Mérito Naval al
contralmirante Moreno Susanna.
(Foto: ORP, Armada).

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 del Estado Mayor del Ejército, general del Ejército Luis Alejandro, y el almirante de la Flota, José A. Balbás, junto con otros generales y almirantes de los tres ejércitos.

A la llegada del ministro de Defensa le fueron rendidos los honores correspondientes: Himno nacional y 19 salvas disparadas por obuses del Grupo de Artillería de Desembarco del Tercio de Armada. Después de pasar revista a la fuerza dio comienzo el desfile, que arrancó cerrados aplausos de la multitud de familiares, entremezclados con gritos de «¡Viva la Infantería de Marina!» y «¡Viva la Armada!».

Seguidamente, el ministro pronunció un breve discurso, en el que dijo: «Habéis cumplido a la perfección la misión que se os encomendó, de carácter conjunto, de apoyo humanitario, definida y amparada por el Derecho Internacional, a fin de dar apoyo y asistencia a heridos, enfermos y víctimas del conflicto, especialmente a la población civil afectada y también a los prisioneros de

guerra.» También se refirió a las 5.269 asistencias sanitarias hechas en la misión, de las que 1.139 fueron intervenciones quirúrgicas, y a las 192 toneladas de alimento y agua distribuidos, a los que se suman 300 palés con material médico y farmacéutico.

Por último, el ministro instó públicamente al contralmirante Juan Antonio Moreno Susanna, jefe de la Fuerza Operativa desplazada a Irak, a un último encargo:

«Te pido, almirante, que ahora que vuelves a casa con la satisfacción del deber cumplido, no culmines tu informe final sin que figure también una amplia propuesta de condecoraciones para los jefes, oficiales, suboficiales y marineros que te han acompañado en esta misión.»

Posteriormente se procedió a la imposición de condecoraciones al personal de la Armada que participó en la operación SOCOTORA, acaecida el pasado diciembre, cuando infantes de Marina interceptaron, desde la fragata *Navarra* y el BAC *Patiño*, al carguero coreano *So-San*, que navegaba con material



Imposición de la Cruz del Mérito Naval a infantes de Marina que participaron en la operación SOCOTORA. (Foto: ORP, Armada).



El muelle de la Base Naval de Rota al finalizar la ceremonia oficial de bienvenida. (Foto: ORP, Armada).



El ministro de Defensa, el jefe del Estado Mayor de la Defensa, el jefe del Estado Mayor de la Armada y el comandante general de la Infantería de Marina posan junto a los condecorados, participantes en la interceptación del mercante coreano *So-San*. (Foto: ORP, Armada).

de contrabando (15 misiles Scud y otro material bélico) oculto bajo sacos de cemento.

El ministro impuso la Gran Cruz al Mérito Naval al ya citado contralmirante Moreno Susanna, comandante en aquellas fechas de la *TF-150* que llevó a cabo dicha operación. A continuación recibieron la Cruz del Mérito Naval con distintivo azul (color asignado a misiones internacionales) los siguientes:

Capitanes de corbeta Joaquín Astray y Manuel Prieto (RNA); capitán de Infantería de Marina Manuel Colino; teniente de Infantería de Marina Roberto Marmol; teniente Médico Pablo Codesido; brigadas Francisco J. Castillo y Tomás Martínez Cañavate; sargento 1.º y sargento de Infantería de Marina Ricardo González-Llanos y Fernando Coira; cabo 1.º Carlos J. Dopico; cabos

1.º de Infantería de Marina David Gómez, Vicente Patrón, Luis M. Cortina, Juan I. Fernández Extremera, Manuel Guijarro, José Santana y José C. Vázquez; cabos Luis A. Martínez García y Luis F. Méndez; cabos de Infantería de Marina Luis García Peláez, José M. Herrera, Aurelio Macías, Sergio Nieto y Rubén Suárez, y soldados de Infantería de Marina Sergio Hernández y Juan M. Mejías.

El acto finalizó con el canto del Himno de la Armada, interpretado por la banda del Tercio Sur de Infantería de Marina.

S. N.



Jura de bandera y clausura de la Escuela «Antonio de Ulloa»

El pasado 28 de junio de 2003 tuvo lugar en la Estación Naval de La Algameca, en Cartagena, el acto de jura de bandera y clausura de la Escuela de Especialidades «Antonio de Ulloa», de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial de Defensa 174/2003 de 4 de febrero, que dispone la supresión de dicha escuela, y que sus enseñanzas pasen a impartirse en la Escuela de Especialidades «Antonio de Escaño» (ubicada en Ferrol), dentro del proceso de racionalización de centros docentes y en aplicación de los principios de economía, racionalidad, eficacia y afinidad informativa.

El último acto que se desarrolló en la Escuela «Antonio de Ulloa» estuvo presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, quien estuvo acompañado por el almirante de Acción Marítima, Luis Roca, y el almirante jefe de Personal de la Armada, Rafael Lapique, así como diversas autoridades locales y



El AJEMA pasando revista a la brigada de alumnos. (Foto: A. Arévalo).



(Foto: ORP, ALMART).



La última firma en el libro de honor de la Escuela «Antonio de Ulloa» realizada por el AJEMA, en presencia de su último comandante-director, capitán de navío Ricardo Galán Moreno.

(Foto: ORP, ALMART).

regionales, entre ellas la alcaldesa de Cartagena, Pilar Barreiro.

La Escuela «Antonio de Ulloa» tuvo como misión fundamental capacitar a los alumnos en la preparación, utilización y mantenimiento, tanto a bordo como en tierra, de los distintos sistemas de armas instalados en los buques de la Armada, y en los medios, técnicas y tácticas de la guerra, sobre y bajo la superficie, y de la guerra de minas.

Hasta el 30 de mayo de 2001 la Escuela de Especialidades «Antonio de Ulloa» se denominó Escuela de Armas de la Armada (EARMA), como resultado de la fusión de las escuelas de Tiro y Artillería Naval —ubicada en San Fernando (Cádiz)— con la Escuela de Armas Submarinas. El primer curso escolar impartido en la EARMA fue el de 1999-2000.

F. A.

Jura de bandera y entrega de reales despachos en la Escuela Naval Militar

S. A. R el Príncipe de Asturias presidió la ceremonia de jura de bandera de los alumnos de primer curso y entrega de despachos a los nuevos oficiales de la Armada y de los Cuerpos Comunes de la Defensa el pasado día 16 de julio.

S. A. R el Príncipe de Asturias estuvo acompañado por el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne; el subsecretario de Defensa, Víctor Torre de Silva y López de Letona, y por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Francisco Torrente Sánchez. Igualmente asistieron al acto, entre otras autoridades civiles, el presidente del Parlamento de Galicia, José María García Leira; el delegado del Gobierno en la Comunidad, Arsenio Fernández de Mesa y Díaz del Río, y el alcalde de Marín Antonio Santiago Fernández.

Juraron bandera 50 alumnos correspondientes a las promociones 407 del Cuerpo General de la Escala Superior de Oficiales y 137 de Infantería de Marina de la Escala

Superior de Oficiales, y las Escalas de Oficiales de las promociones 13 del Cuerpo General y 14 de Infantería de Marina, y una promoción de Especialistas.

A continuación, S. A. R. hizo entrega de los despachos e impuso la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco a los números uno de promoción: alférez de fragata (CG-ES) Francisco Daniel Vivas Prieto, alférez (IM-ES) Rafael López de Anca García, alférez de fragata (CG-EO) Juan A. Bergaja Galdón, alférez (IM-EO) Rafael A. Carralero García y alférez (CES-EO) ARO José María Rodríguez Carmonet. Igualmente recibieron el despacho de manos de S. A. R. los números uno de las promociones de los Cuerpos Comunes: teniente auditor José Lozano Nieves, teniente interventor Francisco Robustillo Bayón, teniente de Sanidad José Luis Mendoza Fernández y alférez de Sanidad Sara Aroca García-Rubio. Seguidamente recibieron su despacho el resto de los oficiales.





Su Alteza Real el Príncipe de Asturias junto con los oficiales que recibieron los reales despachos.

Asimismo, el presidente de la Xunta de Galicia hizo entrega de un sable al alférez de navío (CG-ES), número uno de su promoción, Daniel Vivas Prieto. Igualmente, y por parte de los agregados navales de Marinas amigas, así como por diferentes asociaciones y fundaciones, se premiaron a los oficiales que se distinguieron a lo largo de la carrera. Dichos premiados son los siguientes:

Argentina: alférez de navío (CG-ES) Juan José Andréu Martínez.

Brasil: alférez de navío (CG-ES) Miguel Ángel Fernández Sastre.

Chile: alférez (IM-EO) Pablo Roméu Casares.

Colombia: alférez de fragata (ESP-EO) Rafael Landeras Vázquez.

Corea: teniente (IM-ES) Rubén Ruiz Cardenosa.

Estados Unidos: teniente (IM-ES) Luis Javier Rubio Muñoz.

Francia: alférez de navío (CG-ES) Juan Carlos Prada Pardal.

Italia: alférez de navío (CG-ES) Gabriel Pita da Veiga Subirats.

México: alférez de navío (CG-EO) Sergio Noales Ortuño.

Perú: alférez de navío (CG-ES) Álvaro Zaragoza Ruiz.

Portugal: alférez de navío (CG-ES) Francisco José Conesa Saura.

Reino Unido: alférez de navío (CG-ES) Jaime Bellido Martínez.

Tailandia: alférez de navío (CG-ES) Carlos Fernández López.

Uruguay: alférez de fragata (CG-EO) José María Florido Villegas.

Venezuela: alférez de fragata (ESP-EO) José Andrés Mouriño Tembra.

Liga Naval Estados Unidos: alférez de navío (CG-ES) Francisco Daniel Vivas Prieto.

Asociación Española de Capitanes de Yate: alférez de navío (CG-ES) Santiago Paz García.

Tras la alocución del capitán de navío comandante-director de la Escuela Naval y el desfile del batallón de alumnos, S. A. R. presidió una copa de vino español en el patio de aulas Don Álvaro de Bazán. Seguidamente presidió el almuerzo en el comedor de alumnos, dando por finalizados los actos.

(Foto y texto: ORP, ENM).

La Armada con la «Ruta Quetzal»

Tres centenares de jóvenes de hasta 46 países diferentes han participado este año en la 18.ª edición de la «Ruta Quetzal», que bajo el título «Rumbo a las montañas del Paraíso» ha rememorado el cuarto y último viaje de Cristóbal Colón a América.

Los integrantes de este evento, capitaneados por el veterano periodista Miguel de la Quadra Salcedo, han visitado en esta ocasión las tres islas caribeñas de La Española o Santo Domingo, Puerto Rico y Jamaica, volando seguidamente a España para recorrer, ya en nuestro país, otras zonas históricas como la Ruta del Quijote o La Alpujarra, entre otras.

Precisamente, durante su periplo español la Armada puso a su disposición el transporte *Hernán Cortés*, buque de apropiadísimo nombre acorde con el programa de la expedi-

ción, que sirvió de aula del mar flotante para los integrantes, que tras embarcar en Málaga efectuaron escalas en Cartagena y Valencia, para rendir viaje en Barcelona.

Durante la estancia del buque en Cartagena los expedicionarios recorrieron todas los monumentos más significativos de la ciudad, así como las instalaciones del arsenal, con visita a sus edificios históricos y a los submarinos.

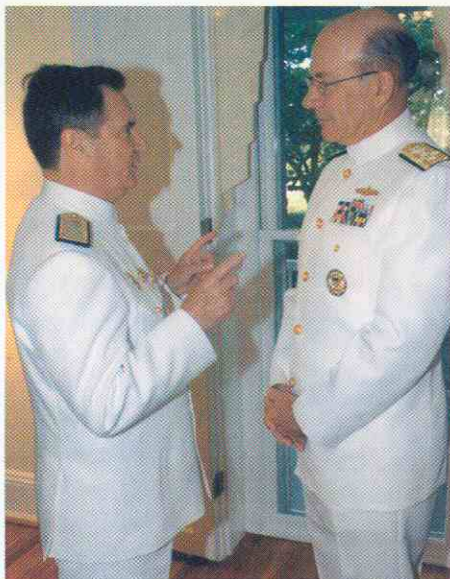
Al término de la visita, uno de los 300 jóvenes hizo entrega al Arma Submarina de una placa de recuerdo, posando a continuación para nuestra REVISTA, en la explanada de la base, junto a los submarinos de asalto, desplegando las banderas de sus respectivos países, ofreciendo una imagen absolutamente inusual.

D. Q. C.



Los jóvenes de la 18.ª edición de la «Ruta Quetzal» posan para la REVISTA GENERAL DE MARINA en la explanada de la Base de Submarinos. (Foto: D. Quevedo Carmona).

Visita oficial a Estados Unidos del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada



El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada visitó oficialmente los Estados Unidos invitado por el almirante Vern Clark, jefe de Operaciones Navales (CON). Esta visita se corresponde con la que realizó el almirante Clark a España en mayo de 2001.

La parte central de la visita se desarrolló en el Pentágono, donde el AJEMA se entrevistó y tuvo una comida de trabajo con el CNO y con su segundo, el vicealmirante Fallon. También, en el Pentágono, recibió una exposición sobre las operaciones en Irak y recibió las visitas del jefe del Departamento de Personal del Estado Mayor, vicealmirante Gerald Hoewing, y al responsable de la Oficina de Programas Internacionales, Mr. Gibson LeBoeuf.

En la ciudad de Moorestown visitó las instalaciones de Lockheed Martin, donde se producen los sistemas de combate de todos los buques Aegis y, por tanto, los de nuestras fragatas *F-100*.

El presidente del área de sistemas de vigilancia naval y electrónica, Mr. Fred Moosalli, le expuso las capacidades de Lockheed Martin y su satisfacción por el logro tecnológico que supone la construcción de las primeras fragatas Aegis del mundo en los astilleros españoles de Izar. El almirante Torrente tuvo la oportunidad de asistir a la ceremonia denominada *Pull the Plug*, que supone la finalización de las pruebas en fábrica del sistema de combate de la última de nuestras fragatas.

Finalmente, en Norfolk, fue atendido por el jefe de la Flota del Atlántico, almirante Robert Natter. La visita del AJEMA coincidió con la estancia de la fragata *Álvaro de Bazán* en la base naval de Norfolk, en cuyas aguas estaba realizando su Combat System Ship Qualification Trials (CSSQT).

Durante su estancia en Washington, el almirante Clark impuso al AJEMA la Legión del Mérito en su grado de Comendador.

C. T.



El AJEMA en la fragata *Álvaro de Bazán*.

Reunión de antiguos jefes de las Estaciones Radio del EMA

El pasado 20 de marzo tuvo lugar en las Estaciones Radio del Estado Mayor de la Armada un acto poco habitual, nos reunimos todos los JEREMAS.

Una iniciativa, al alimón entre PAGE y la JUCEN, permitió el reencuentro de viejos camaradas, y que los «viejos» pudieran comprobar la modernización que se está llevando a cabo en todas las instalaciones.

El día amaneció radiante, para hacer juego con las caras de los JEREMAS, que de golpe y porrazo y sin colágeno ni bisturís habían rejuvenecido en algunos casos veinte años.

Empezamos en Santorcaz con un desayuno, bienvenida a cargo del presidente de PAGE, Carlos Borrego Díaz, y explicación del programa BRASS por el capitán de navío

Francisco Español y una visita por la transmisora, a continuación nos trasladamos a Bermeja, más visita a la receptora y a la estación satélite, y con puntualidad meridiana, a las dos, nos sentamos a comer el famoso cordero de Bermeja.

También nos acompañaban los antiguos jefes de estación y miembros de PAGE que lleva con nosotros desde que funcionan las estaciones radio. El vicealmirante jefe de la JUCEN, Jesús Bringas Andújar, nos dirigió unas palabras; a continuación PAGE hizo entrega de unas placas conmemorativas, y el almirante Gabriel Portal Antón agradeció, en nombre de todos los JEREMAS, el acto y las atenciones recibidas.

G. V.



Los JEREMAS asistentes al acto y el director de PAGE. (Foto: García Velo).

Bodas de diamante

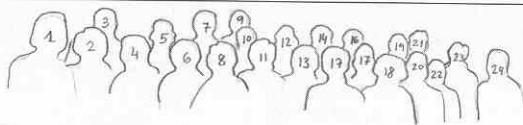
El día 13 de junio tuvo lugar en la cámara de oficiales de la Armada, de Madrid, una comida de hermandad de los miembros de la 340 promoción del Cuerpo General de la Armada para celebrar sus bodas de diamante como oficiales de dicho Cuerpo (1943-2003). Se trata, sin duda, de una promoción histórica, por ser la última promoción de la antigua

Escuela Naval de San Fernando y la primera que recibió sus despachos en la nueva Escuela de Marín con motivo de la inauguración de dicha escuela en agosto de 1943. De los 77 que recibieron el despacho de oficial hace 60 años sobreviven 30, diez de ellos tienen su residencia en Madrid.

P. O.



- | | |
|-----------------------------------|------------------------------|
| 1.—Señora de Pascual Zubiri. | 13.—Señora de Riera Pons. |
| 2.—Señora de Pérez-Tinao. | 14.—A. Pascual Zubiri. |
| 3.—A. Pérez-Tinao. | 15.—Señora de Riera Álvarez. |
| 4.—Señora de O'Dogherty. | 16.—V. Medrano. |
| 5.—F. Elvira. | 17.—M. González-Sicilia. |
| 6.—Señora de Escrigas. | 18.—Señora de Elvira. |
| 7.—E. Galdón. | 19.—P. O'Dogherty. |
| 8.—Señora de Medrano. | 20.—M. Riera Pons. |
| 9.—J. M. Fernández. | 21.—J. M. Zapico. |
| 10.—G. Escrigas. | 22.—J. de la Riera. |
| 11.—Señora de Fernández-Aceytuno. | 23.—Señora de Zapico. |
| 12.—F. Fernández-Aceytuno. | 24.—S. Moreno de Alborán. |



Visita a Ferrol de la Asociación de Veteranos de la Armada

Un nutrido grupo de miembros de la Asociación de Veteranos de la Armada fueron invitados por el almirante de la Zona Marítima del Cantábrico a realizar una visita a las dependencias de la Armada en Ferrol.

La crónica del viaje queda resumida de la siguiente manera:

El almirante de la Zona Marítima del Cantábrico, Francisco Rapallo, ofreció una pequeña recepción a la junta directiva de la Asociación de Veteranos de la Armada, en la cual expresó su deseo de que la visita de los veteranos fuera lo más fructífera posible, poniendo a disposición de los miembros de la Asociación todos los medios que estuvieran a su alcance para lograr este fin.

Posteriormente, los miembros de la Asociación fueron emplazados a visitar el antiguo Cuartel de Instrucción de Marinería, donde tuvieron la oportunidad de recorrer,

embargados de emoción, los pasillos, comedores y sollados donde quedaron para siempre parte de sus vidas y también muchos, muchos recuerdos.

A continuación se visitó la fragata *Almirante Juan de Borbón*, que se encontraba en el dique del astillero de Izar, donde los veteranos tuvieron la oportunidad de contemplar una de las unidades más modernas con las que contará la Armada en el siglo XXI.

Acabó el día tomando alojamiento en la Residencia Militar de «La Cortina», donde el grupo de veteranos se encontró como en su propia casa, destacando la camaradería que reinó entre los distintos miembros de la Asociación de Veteranos de la Armada, en su mayoría originarios de Asturias y Cantabria, si bien, en menor número, también los había procedentes de otras comunidades autónomas, como Madrid, Burgos, Extremadura o Vigo, por poner algunos ejemplos.





Al día siguiente se emplazó a los miembros de la Asociación de Veteranos de la Armada a tomar el desayuno en el hospital naval, donde fueron recibidos por las autoridades castrenses en el salón de actos del edificio, donde se hizo entrega a la junta directiva, de manos del director del centro, de una metopa, que recordará la visita de los miembros de la Asociación, ésta, a su vez, entregó otra al mando del hospital.

Una hora más tarde, el alcalde de Ferrol, Jaime Bello Costa, quiso expresar la bienvenida a la ciudad a los miembros del Asociación de Veteranos de la Armada, por lo que fueron recibidos en el Salón de Plenos del Ayuntamiento, y tras unas breves palabras hizo entrega de un plato de porcelana con el escudo de la ciudad, correspondiendo los veteranos con la entrega de otra metopa de la Asociación.

Posteriormente se visitó el Museo Naval, disfrutando los veteranos de un interesantísimo recorrido por la historia naval de nuestro país.

Terminada la visita, los integrantes de la Asociación se trasladaron en autobús hasta la Base Naval de La Graña para embarcar en el patrullero de la Armada *Serviola*, donde fueron calurosamente recibidos por su

comandante Enrique Cubeiro, que sugirió una breve singladura, tomando rumbo hacia La Coruña, para más tarde fondear en la ría de Ares, donde se sirvió una comida en la cubierta de vuelo del buque, que propició que el hermanamiento entre la dotación y los veteranos fuera total.

Por la noche, en el club de oficiales, el almirante ofreció a los miembros de la Asociación de Veteranos de la Armada una cena de despedida, que estuvo amenizada por los ecos de la gaita asturiana y las manifestaciones emocionadas de algún que otro miembro de la Asociación.

Terminada la cena se procedió a la entrega al almirante de una metopa y de la cazadora oficial de la Asociación de Veteranos de la Armada, que no dudó en probarse como un miembro más, para demostrar así el apoyo incondicional de su persona y de la institución que representa a esta iniciativa, que busca estrechar los lazos entre la sociedad civil y militar.

Finalizó la inolvidable velada con la foto de familia de rigor, que fue coronada por los acordes del himno nacional y los vivas a España.

Entrega de reales despachos en la Escuela de Suboficiales

Presidida por SS. MM. los Reyes, el día 11 de julio, a 1100 horas, tuvo lugar la entrega de reales despachos a 93 sargentos de la Armada (17 de Infantería de Marina y 76 del Cuerpo de Especialistas) y seis sargentos del Cuerpo Común de Músicas Militares.

Asistieron, entre otras Autoridades militares y civiles, las siguientes: el jefe del Estado Mayor de la Defensa, subsecretario de Defensa, almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante de la Flota y almirante jefe de Personal, presidente de la Junta de Andalucía, presidente del Parlamento andaluz, delegado del Gobierno de Andalucía, alcalde de San Fernando y presidente de la Diputación de Cádiz.

Comenzó el acto con los honores de ordenanza, a la llegada de SS. MM., y la revista de la Fuerza, compuesta por el batallón de alumnos de la Escuela con su escuadra de gastadores y la banda de música, cornetas y tambores del TERSUR, al mando del capitán de corbeta jefe de Instrucción David Fernández Cruz.





Tras el saludo a autoridades, S. M. el Rey entregó el real despacho e impulsó la Cruz del

Mérito Naval con distintivo blanco a los números uno de los Cuerpos de Infantería de Marina y Especialistas de la Armada sargento de I. M. Carlos Ortega Ulloa y sargento (ADS) José Manuel Peñalver Cupeiro. Igualmente entregó el despacho y mención honorífica al número uno del Cuerpo Común de Músicas Militares sargento José Luis Bao Valiño.

Seguidamente, los restantes 96 sargentos recibieron sus reales despachos de manos de las principales autoridades militares y civiles.

También, como premio de fin de carrera, los tres sargentos número uno de sus respectivos Cuerpos recibieron un sable, donado por la Diputación Provincial de Cádiz, de manos de su presidente.

Siguió un emotivo acto de homenaje a los caídos por España con la ofrenda de una corona y una oración de acción de gracias, oficiada por el arzobispo general castrense monseñor Estepa Llaurens.

A la finalización, los nuevos sargentos renovaron su juramento a la bandera, desfilando bajo ella.

Con la bandera integrada a la formación tomó la palabra el capitán de navío coman-





dante-director de la Escuela Juan Negrera Medina, que pronunció una alocución como última lección del curso.

Finalizaron los actos castrenses con la interpretación del himno de la Armada y el desfile del batallón delante de SS. MM.

Tras romper filas y como recuerdo conmemorativo, los nuevos sargentos se fotografiaron con SS. MM. delante del Panteón de Marinos Ilustres.

Como colofón al acto, SS. MM. los Reyes, acompañados de las autoridades militares y civiles y comisiones, se reunieron con los nuevos sargentos y sus familiares en los jardines de Cristóbal Colón en un ambiente de cordialidad y, a la vez, de sentido duelo por el fallecimiento, la víspera, en acto de servicio en la Base Naval de Rota, del soldado de Infantería de Marina Fernando Puerta Pascual.

(Texto y fotos: ORP, ESUBO).



S. A. R. el Príncipe de Asturias en el LPD *Castilla*

El pasado 10 de junio, S. A. R. el Príncipe de Asturias visitó el buque de asalto anfibia *Castilla* cuando estaba participando en el ejercicio NEOTAPON 03

Don Felipe se trasladó a bordo en helicóptero desde la Base Naval de Rota, acompañado por el jefe del Estado Mayor de la Defensa almirante general Antonio Moreno Barberá, y el general Quintana del Cuartel Militar, siendo recibido por el almirante de la Flota José A. Balbás, el comandante del Cuartel General Marítimo de Alta Disponibilidad vicealmirante Fernando Armada, el comandante del Grupo de Proyección de la Flota contralmirante José M.^a Treviño y el comandante del *Castilla* capitán de navío Pedro Giner.

S. A. R. presenció una demostración anfibia, *fast rope*, de la fuerza de Infantería de Marina embarcada, presentación sobre el Cuartel Marítimo de Alta Disponibilidad (HFR) y el Grupo de Unidades de Proyección de la Flota. Después de asistir a una copa de



S. A. R. con el vicealmirante Armada y el capitán de navío Giner.

vino español con toda la dotación en el hangar del buque, S. A. R. regresó a la Base Naval de Rota.

J. M.^a T.-R.



Entrega de mando de la Escuela de Suboficiales

El pasado 21 de julio tuvo lugar la entrega de mando de la Comandancia-Dirección de la Escuela de Suboficiales del capitán de navío Juan Negreira Medina al capitán de navío Enrique González Écija, siendo intervenida por el director de Enseñanza Naval, contralmirante Emilio J. Nieto Manso.

La ceremonia se celebró en las escalinatas del Panteón de Marinos Ilustres, con la dotación de la Escuela formada en la explanada que está frente al histórico edificio que forma parte del conjunto histórico-monumental que comprende la Población Militar de San Carlos, construida durante el reinado de Carlos III.

El nuevo comandante-director de la Escuela de Suboficiales ingresó en la Escuela Naval en 1971, y en su dilatada vida profesional ha sido comandante del patrullero *Mouro*, del submarino *Tramontana* y de la fragata *Navarra*.

Diplomado en Estado Mayor de la Armada, es especialista en electrónica y en submarinos, en cuya Arma ha desempeñado diversos destinos en los submarinos *Narciso Monturiel*, *Cosme García*, *Narval*, *Galerna* y *Delfín*, así como en la Jefatura del Estado Mayor de la Flotilla de Submarinos.

F. A.



El director de Enseñanza Naval dando posesión del mando al capitán de navío González Écija, en relevo del capitán de navío Negreira. (Foto: ORP, ESUBO).

Fiesta Anual de la Armada

El pasado 20 de junio se celebró, en las Instalaciones Deportivas de la Armada (CIEF), en Madrid, la III Fiesta Anual de la Armada, organizada y patrocinada por la Asociación de Nuestra Señora del Carmen, que preside Alicia Cenalmor de Torre.nte.

En la fiesta se sirvió una cena-bufé, amenizada con orquesta, siendo su recaudación destinada a las obras benéficas que lleva a cabo la asociación entre las viudas, huérfanos y familiares de la Armada discapacitados.

A la verbena asistieron varios centenares de personas, la mayoría miembros de la Armada, almirantes y generales, oficiales, suboficiales y personal civil, además de directivos de la empresa Izar, Liga Naval Española, Asamblea de Capitanes de Yate, Asociación de las Milicias Navales Universitarias, de la Dirección General de la Marina Mercante, etcétera.

La cena fue seguida de una rifa benéfica con espléndidos regalos y continuó con un animado baile con orquesta que se prolongó hasta altas horas de la madrugada, en una espléndida noche madrileña, la primera del verano de 2003.

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.





Celebración de la Patrona de la Armada en Madrid



(Fotos: ORP, Armada).

Celebración en Cartagena



Celebración en San Fernando



Acto de despedida por pase a la Reserva

En el Patio de Armas de la Agrupación de la Infantería de Marina de Madrid se celebró un emotivo acto de despedida a los oficiales de los distintos cuerpos de la Armada por próximo pase a la situación de Reserva.

El acto fue presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, quien a su llegada fue recibido con honores de ordenanza.

Posteriormente, los oficiales que iban a pasar a la Reserva se despidieron individualmente de la bandera.

Después del desfile de las fuerzas de Infantería de Marina que rindieron honores, se celebró un vino de honor, durante el cual el almirante general Torrente entregó a cada uno de los oficiales un recuerdo.

(Fotos: ORP, Armada).

J. J.



LXXV crucero de instrucción del *Elcano*

Bajo el mando del capitán de navío Juan Francisco Martínez Núñez, el buque escuela *J. S. de Elcano* saldrá de Cádiz el próximo 8 de diciembre para iniciar su LXXV crucero de instrucción de guardias marinas. Durante el crucero se dará una vuelta a Sudamérica, tras seis años sin realizarla y navegando por los canales patagónicos y cruzando el estrecho de Panamá. En Cartagena de Indias asistirá, como invitado, a los actos en honor de Blas de Lezo, y en Nueva Orleans al bicentenario de la cesión de Luisiana a España. En Barcelona asistirá a la concentración de grandes veleros con motivo del Forum Universal 2004.

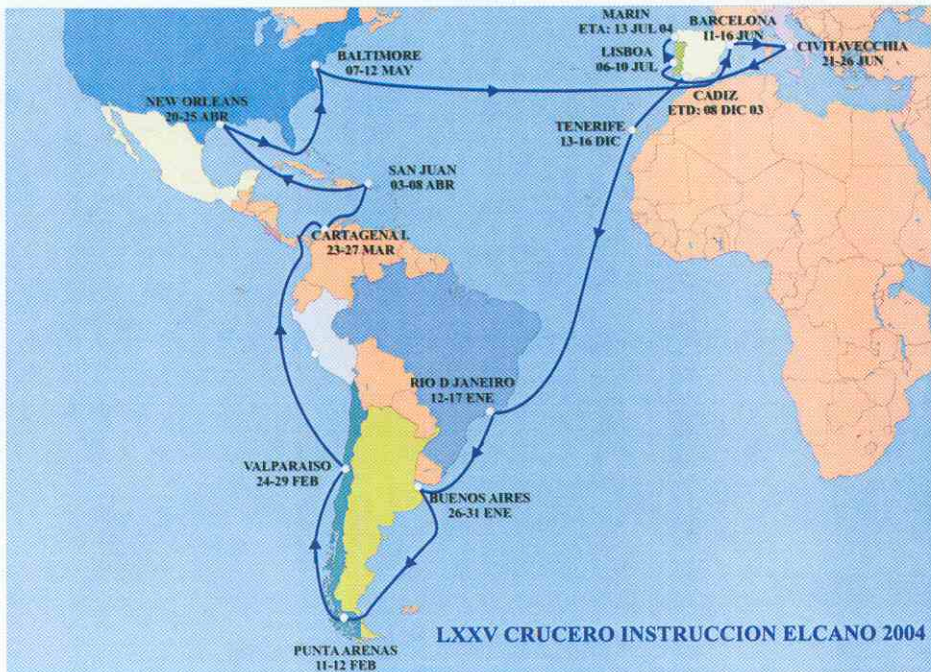
Desde el puerto de Civitavecchia, la dotación se trasladará a Roma para asistir a una audiencia con Su Santidad el Papa.

El buque rendirá viaje en Marín el 13 de julio de 2004.



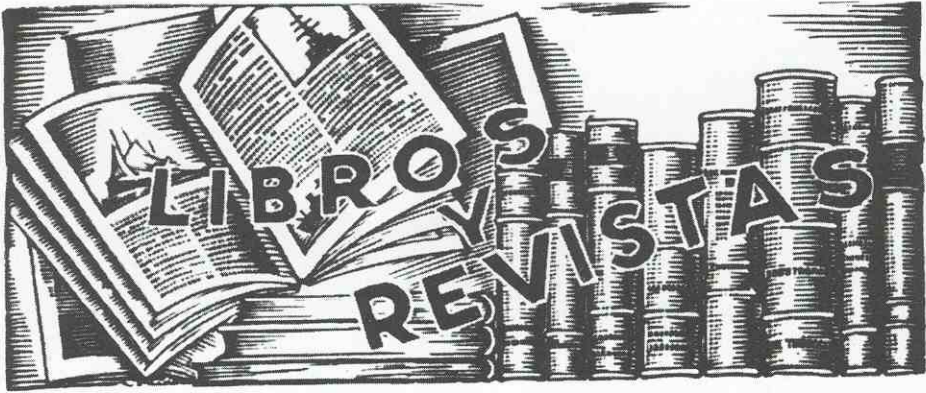
Entrando en Cádiz el pasado 20 de julio de regreso de su X vuelta al mundo. (Foto: J. del Cuvillo).

F. A.





Celebración del Día de Europa en la madrileña plaza del Descubrimiento.
(Foto: ORP, Armada).

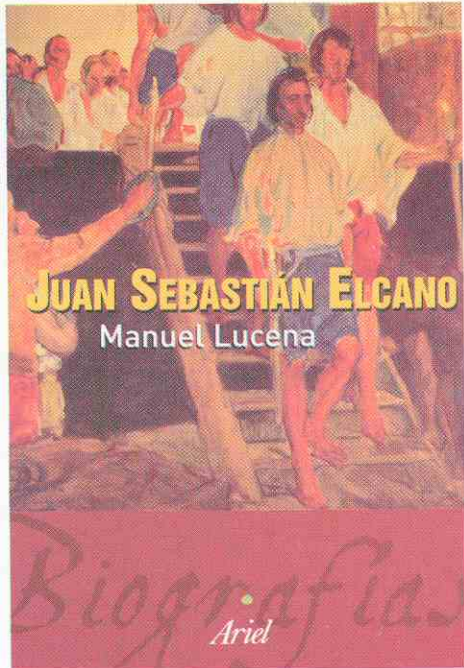


LIBROS

LUCENA SALMORAL, Manuel: **Juan Sebastián Elcano.**—Colección Biografías. (ISBN: 84-344-6683-X). Editorial Ariel, Barcelona, abril 2003, 291 páginas.

El buque escuela español *Juan Sebastián de Elcano* iniciará dentro de un par de meses su 75 crucero de instrucción de guardias marinas. Su flamante comandante, el capitán de navío Juan Francisco Martínez Núñez (tomó el mando el pasado tres de octubre) me consultó acerca de un buen libro sobre el famoso marino que da nombre al buque de su mando. Sin ninguna duda le recomendé esta magnífica biografía, que acababa de leer y disfrutar y que ahora reseñamos, escrita por Manuel Lucena, catedrático de Historia de América en la Universidad de Alcalá de Henares.

Con el acreditado oficio y buen talante narrativo el autor aborda la figura de Juan Sebastián Elcano, analizando con rigor y amenidad su aventura que estuvo engarzada en el



proyecto de Carlos I de verificar que las islas Molucas caían dentro de la mitad del mundo que pertenecía a Castilla, en virtud del Tratado de Tordesillas, para erigir allí una gobernación dirigida por Magallanes. Para ello debía previamente descubrir un estrecho interoceánico entre el Atlántico y el Pacífico, cosa que realizó en 1521. La muerte de Magallanes frustró el proyecto de asentamiento, pero la travesía del mundo por Elcano y su llegada a Sanlúcar con 580 arrobas de clavo moluqueño verificaron la viabilidad del proyecto imperial. El emperador envió otra nueva armada a las Molucas en 1525, bajo el mando de García de Loaysa y de Elcano, para que creasen la citada gobernación. Por la muerte en la mar de ambos, el proyecto volvió a frustrarse, pero un grupo de españoles alcanzó el objetivo y construyó la fortaleza de Tidore.

Las Molucas se convirtieron en el frente de la primera guerra intercontinental y mercantilista del mundo moderno librada en las antípodas de la península Ibérica, que concluyó con el tratado de Zaragoza entre las dos potencias peninsulares.

La aventura de Juan Sebastián Elcano, figura universal por haber dado la primera vuelta al mundo en 1522 en la nao *Victoria* de 120 toneladas, recorriendo 46.270 millas en tres años, viene a recordar el aforismo de que «la realidad supera a la ficción».

F. A.



VEGO, Milan N.: **Estrategia naval y operaciones en aguas restringidas.**—

Traducción: Guillermo Fernández Pos. (ISBN:84-7823-984-7). Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. Madrid, 2003; 390 páginas; ilustraciones; 10,10 euros.

El objetivo del libro es explicar con cierto detalle los fundamentos de la estrategia naval aplicada, en paz y guerra, a los mares reducidos y compararlos con los correspondientes a los océanos.

Las aguas restringidas han tenido a lo largo de la historia de la guerra naval un papel destacado, ya que ésta se ha desarrollado, fundamentalmente, en la proximidad de las costas de los continentes o de las islas, así como cerca de las áreas focales del tráfico marítimo, tales como estrechos, canales y en los accesos a grandes puertos convencionales, pudiéndose afirmar que hoy en día, a pesar de los avances en propulsión, sensores y armas, la mayoría de los combates navales ocurrirán, probablemente, en las proximidades de los continentes, que son las áreas llamadas coloquialmente «mares reducidos».

El libro está estructurado en 15 capítulos. El capítulo 1, «Introducción», explica el significado de los términos «estrategia», «arte operacional» y

«táctica», y sus relaciones; la diferencia entre «mares reducidos» y los términos «aguas poco profundas» y «aguas restringidas». Siguen capítulos dedicados al «Factor espacio, Posiciones, Bases, El teatro y sus Elementos, Objetivos Estratégicos y Distribución de la Flota, Control del Mar y Control Negativo del Mar, Métodos, Seguridad del Mando, Ejercer el Dominio del Mar, Dominio Negativo, Ataques al Comercio Marítimo, Protección del Comercio Marítimo, Apoyo al Flanco del Ejército». El último capítulo, el 15, «Conclusión», destaca los aspectos fundamentales de la guerra en mares reducidos, extrae algunas conclusiones y trata sobre los tipos de barcos más adecuados para su empleo en dichas aguas.

El trabajo de Milan Vego, surgido en el seno de la Escuela de Guerra Naval de Newport (Rhode Island, Estados Unidos), donde ejerce la docencia, combina la aproximación teórica a la estrategia en sus aspectos marítimos junto con su aplicación a la historia, utilizando los ejemplos del pasado reciente para el análisis de las operaciones y de las fuerzas empleadas. Es, por tanto, una contribución rigurosa al estudio del poder naval en la actualidad y al futuro de la marina.

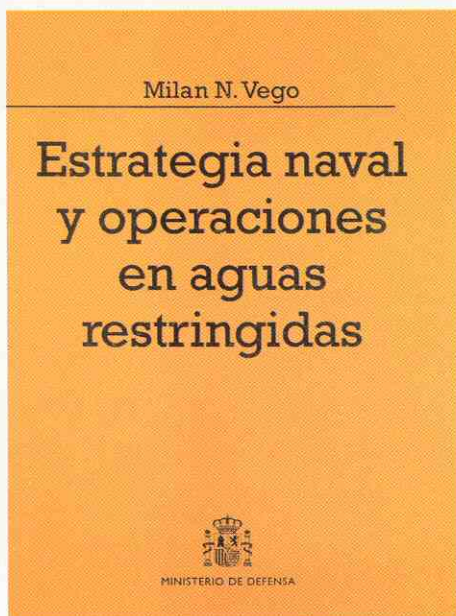
El libro está impecablemente traducido por el capitán de navío Guillermo Fernández Pos, y buen conocedor de los temas que en la obra se tratan, pues además de ser diplomado en Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval en Madrid y en Madrid también realizó el Curso de Mando Superior en la Escuela de Guerra Naval de Newport.

F. A.



QUINTERO GONZÁLEZ, JOSÉ: **Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777.**—(ISBN: 84-95813-08-4). Prólogo de Martínez Shaw, Carlos. Publicaciones del Sur Editores, Cádiz, 2003; 206 páginas, 26 ilustraciones y 36 cuadros; 12 euros.

Este libro aborda el estudio de dos de los pertrechos más característicos de la construcción naval, las lonas para las velas y las jarcias. Respecto a las





lonas, analiza la producción y la evolución de la Real Fábrica del Puente de Suazo, hasta que en 1777 la actividad se centraliza en el arsenal de La Carraca. En cuanto a la jarcia, su estudio es más complejo porque la elaboración se distribuye en dos centros, las Reales Fábricas de Puerto Real y de la Isla de León, si bien la primera tuvo una vida más dilatada.

Sin embargo, tan importante como la andadura de ambas instalaciones fueron las distintas modalidades utilizadas por la Administración para asegurarse el abastecimiento de jarcia, pasando del suministro garantizado por la fábrica de Puerto Real, en manos de Juan de Goyeneche, al asiento de Juan Burnabi, de las adquisiciones a particulares al recurso de las instalaciones de la Isla de León y, finalmente, a la cordelería

del propio arsenal andaluz. Toda una compleja gama de gestiones que vuelve a poner de manifiesto la combinación de cálculo e improvisación característica del reformismo ilustrado en España.

En definitiva, este libro es una monografía original, fundamentada en un considerable volumen de fuentes inéditas sobre una cuestión que figuró siempre entre las ineludibles prioridades de las autoridades de Marina. Este trabajo supone, en fin, una valiosa contribución a la historia marítima de la bahía de Cádiz y una interesante propuesta de reflexión sobre el sentido del reformismo borbónico.

M. A. P.



VARIOS AUTORES: **La industria europea de defensa: presente y futuro.**—Instituto Español de Estudios Estratégicos. Cuadernos de Estrategia. Núm. 121. Marzo 2003; 266 páginas.

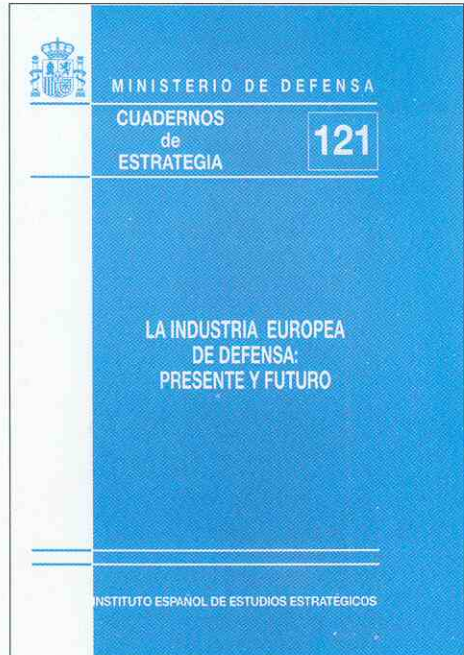
Al añadir a la palabra industria el adjetivo europea es conveniente una mayor definición para acotar su alcance. En la obra reseñada no se precisa si

se trata de los diecinueve países miembros del Grupo de Armamentos de Europa Occidental (GAEO), de los ya veinticinco de la UE, de los seis firmantes del Tratado LOI, o de los cuatro de la Organización Conjunta de Cooperación en Materia de Armamentos (OCCAR). Tal proliferación de organismos supone no poca confusión para quien por primera vez intenta tener acceso a estos temas; pero es indudable que el que puede definir la política de seguridad y defensa de la que emane la correspondiente de armamentos es la Unión Europea, mientras que desde el punto de vista industrial la mayor parte de los recursos tecnológicos e industriales se acumulan en los países de la OCCAR y LOI. Éstos son los puntos de referencia utilizados para los análisis contenidos en el libro.

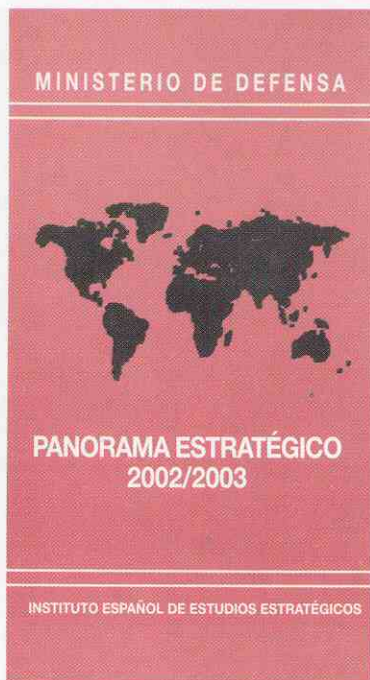
Consta éste de una introducción, siete capítulos y un epílogo, titulado «La transformación, sus implicaciones para la industria». Los títulos de los capítulos, de distintos autores, españoles y extranjeros, civiles y militares, son los siguientes: «Las industrias de defensa europeas desde una perspectiva europea», «La globalización en la industria europea de defensa», «Análisis de la industria de defensa terrestre en Europa», «La industria naval militar en Europa», «El desfase tecnológico entre los EE. UU. y Europa», «Industria de armamento y gasto de defensa» y «La política europea de armamento».

Tema a veces explotado demagógicamente por ciertas instancias, merece la difusión de estudios como éste, amparado en la credibilidad que dan hechos y cifras precisos. Es, pues, muy recomendable su lectura y consulta en ámbitos no solamente profesionales de la industria y la milicia, sino también en otros más alejados de éstos que podrán ilustrarse aquí con datos fidedignos.

G.



VARIOS AUTORES: **Panorama Estratégico 2002/2003**.—Instituto Español de Estudios Estratégicos. Febrero 2003; 238 páginas.



La natural evolución de los acontecimientos hace que el panorama estratégico sea cambiante, por lo que resultaba muy oportuna la revisión que el Instituto Español de Estudios Estratégicos venía realizando periódicamente mediante una nueva edición de este título. En esta nueva publicación se ha introducido una importante modificación, además de su presentación editorial, en el modo de elaborar el contenido del panorama, trabajando en unión del Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estratégicos, de reciente creación, esperando que esta importante colaboración dé, en palabras del director del IEEE, «un mayor interés y difusión en los medios, instituciones y organismos nacionales y extranjeros especializados». Es indudable que al escindirse de la serie «Cuadernos de Estrategia»

gana personalidad propia e independiente en favor de una consideración más sustancial.

El periodo examinado se destaca de los inmediatamente anteriores por un hecho tan trágico e inesperado como el tremendo atentado del 11 de septiembre, cuyo eco marcó de manera indeleble todo el escenario mundial al comienzo del año siguiente, que termina con la cumbre de la OTAN, de significado trascendental al asumir ésta el nuevo papel de organización para la seguridad mundial, sobrepasando sus límites europeos. Por otro lado, comenzó a asomar la falta de sintonía entre los intereses de las distintas potencias ante el problema iraquí, manifiesta en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, siempre con la amenaza del veto planeando sobre la posibilidad de cualquier acuerdo, lo que condujo a la bien conocida crisis con la intervención en Irak ya entrado el año 2003. El terrorismo, la inmigración descontrolada, el narcotráfico y el crimen organizado completan el cuadro de inquietudes.

Todo ello se examina según áreas geoestratégicas concretas en los seis capítulos, más una «Introducción» y un «Epílogo», constituyendo un estudio tan objetivo como equilibrado y correctamente documentado, que merece la

consideración de valiosa información para cualquier persona que esté profesionalmente implicada en estas cuestiones o, simplemente, tenga la inquietud cultural de poner al día su conocimiento del mundo en que vive.

G.



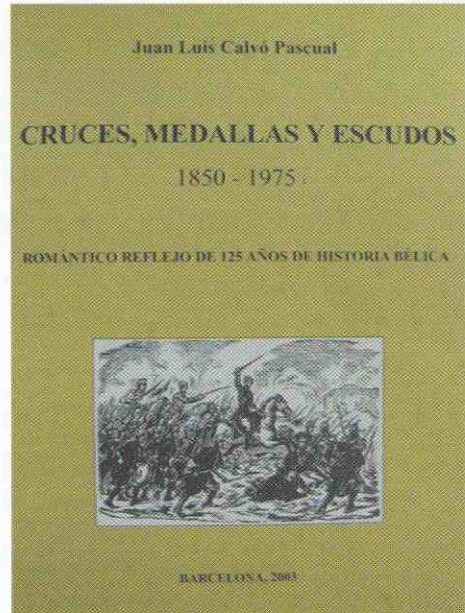
CALVÓ PASCUAL, Juan Luis: **Cruces, Medallas y Escudos (1850-1975)**.— Edición del autor. Depósito legal: B-27950-2003). Barcelona, 2003; 78 págs., 184 ilustraciones; 20 euros.

Juan Luis Calvó Pascual, conservador del Museo Militar barcelonés de Montjuich, está considerado como uno de los principales especialistas en materia de condecoraciones y armamento portátil español, con numerosas obras y artículos en su extenso haber. Incansable e inagotable en su producción, acaba de editar por su propia cuenta este nuevo libro, que ha subtítuloado «Romántico reflejo de 125 años de historia bélica», y que se une a los ya anteriores: «Condecoraciones de España, 1849-1975» (Barcelona, 1975), «Cruces y Medallas, 1807-1987» (Pontevedra, 1987) y «83 Medallas de la participación extranjera en la Guerra de España, 1936-39» (Barcelona, 1997).

El autor en esta ocasión ha procedido a hacer su particular y emotiva selección de aquellas condecoraciones, cruces y piezas conmemorativas, nacionales y extranjeras, relacionadas con la Historia de España durante ese largo periodo que supera el siglo, parte de ellas íntimamente ligadas a nuestra historia naval y que han ostentado en sus pechos muchos de nuestros mandos.

El libro, impreso en papel de buena calidad y presentado en formato grande, está ilustrado con 182 fotografías y dibujos en blanco y negro de los anversos y reversos de las recompensas que se describen, así como con dos láminas en color que reproducen 86 cintas de condecoraciones.

Tras un breve preámbulo, donde el autor confiesa su atracción por la mate-



ria que aborda y expresa su agradecimiento a quienes le precedieron en esta labor, procede cronológicamente a detallar las 86 recompensas que ha seleccionado en esta ocasión.

Entre las de mayor interés naval destacan, sin duda por ser exclusivamente creadas para miembros de la Armada, la «Medalla conmemorativa de SS. MM. por Levante», que fue concedida y obsequiada por la reina Isabel a las dotaciones de la escuadra fondeada en mayo de 1858 en Alicante y que les trasladó hasta Valencia; la «Medalla del bombardeo de El Callao», destinada a las dotaciones de los buques que componían la escuadra de Méndez Núñez que bombardeó el 2 de mayo de 1866 la plaza artillada de El Callao; la «Medalla conmemorativa de la circunnavegación de la fragata *Numancia*», concedida a su dotación por ser el primer buque blindado que dio la vuelta al mundo entre el 4 de febrero de 1865 y el 20 de septiembre de 1867; la «Medalla conmemorativa del viaje a España de S. M. Amadco I», en cuyo reverso se reproducen las fragatas *Numancia*, *Villa de Madrid* y *Victoria*, a cuyas dotaciones se entregó por la travesía realizada en diciembre de 1870 entre Génova y Cartagena, trayendo al rey; o las «Medallas conmemorativas de los combates de Cavite y Santiago de Cuba», y a los supervivientes de la escuadra del almirante Cervera.

Asimismo, entre las condecoraciones extranjeras merece resaltar el capítulo dedicado a las diversas condecoraciones norteamericanas creadas con ocasión de la guerra mantenida contra España en 1898 por nuestros territorios de ultramar.

En resumen, nos encontramos ante una obra de gran interés y utilidad, tanto para expertos como para aficionados, que también debe ocupar por propio derecho su correspondiente lugar en la biblioteca de los interesados en nuestra historia militar y naval.

J. N. N.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA



FUNDADA EN 1877
NOVIEMBRE 2003

REVISTA GENERAL DE MARINA





CARTA DEL DIRECTOR 579

CARTAS AL DIRECTOR 581

LAS MARINAS DE GUERRA DESPUÉS DEL 11-S

CONTRIBUCIÓN DE LAS FUERZAS DE INFANTERÍA DE MARINA EN LA GUERRA DE IRAK 583

Comandante de Infantería de Marina Jaime de Segalerva y Salas, comandante USMC Vincent Crum, capitán de corbeta Manuel Suárez García

TEMAS GENERALES

CONFERENCIA DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO EN LA ESCUELA SUPERIOR DE LAS FUERZAS ARMADAS 595

CONSIDERACIONES SOBRE LA REVISIÓN ESTRATÉGICA DE LA DEFENSA Y LA ARMADA 605

Ingeniero industrial Manuel Vila González y profesora de la Universidad de Cantabria Begoña Torre Olmo

EL ESPÍRITU DEL GUERRERO 615

Coronel de Infantería de Marina Alfredo Flores Solares

TEMAS PROFESIONALES

EL EQUILIBRIO DE LA ARMADA FRENTE AL CAMBIO DE LA AMENAZA: LA GUERRA NAVAL ESPECIAL 621

Teniente de navío Francisco Javier Gamboa Herráiz

PROBLEMAS TRASCENDENTALES. SOLUCIONES SIMPLES 629

Capitán de corbeta Jaime Golmayo Hafner

MÁS SOBRE EL PROBLEMA CINEMATICO TRASCENDENTAL 634

Teniente de navío Eduardo Matres Manso

POSIBLES INTERVENCIONES DE LA PSICOLOGÍA MILITAR EN OPERACIONES NAVALES 635

Teniente (CMS) psicólogo Jaime Mas Esquerdo

HISTORIAS DE LA MAR

UNA MASACRE AFRICANA 641

Capitán de corbeta Luis Jar Torre

LA FRAGATA CATALUÑA. ÚLTIMA SINGLADURA 659

Capitán de fragata Andrés Breijo Claúr

CUNQUEIRO: LA PASIÓN POR EL MAR 667

Capitán de navío José Ramón Soto Rodríguez

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENTO AÑOS...

EFEMÉRIDES

ANECDOTARIO MARINERO

MISCELÁNEA

CINE CON LA MAR DE FONDO

LA MAR EN LA FILATELIA

LEXICOGRAFÍA

VEJIA FOTO

IN MEMORIAM

MARINOGRAMA

LIBROS Y REVISTAS

CUADERNOS DE PENSAMIENTO NAVAL, NÚM. 3
(SUPLEMENTO DE LA
REVISTA GENERAL DE MARINA)



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: 076-03-008-7

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.
Librería *Castellana*. Pasco de la Castellana, 45.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
FERROL.—*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librería. Real, 71.
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@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: aeregemar@ext.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

Es costumbre tradicional que el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada haga un resumen anual de las actividades desarrolladas durante el año anterior, exponiendo los acaecimientos más destacados, los problemas o preocupaciones más importantes y los propósitos para el siguiente año.

Durante décadas, tal exposición la efectuaba ante el ministro en el Salón de Honor del antiguo Ministerio de Marina, posteriormente Cuartel General de la Armada, con ocasión de la celebración de la Pascua Militar. Pero hace 20 años, en 1983, que esa ceremonia se suprimió.

En los últimos años ese balance, o resumen anual, suele realizarlo el AJEMA ante los representantes de la soberanía nacional, en el Congreso de los Diputados, aprovechando su comparecencia para presentar los presupuestos de la Armada para el siguiente año. Así, el pasado 8 de octubre, el AJEMA se sometió a comparecencia ante la Comisión de Defensa para comentar los presupuestos de la Armada para el año 2004, que en síntesis son similares a los del ejercicio anterior; es decir, se mantiene tanto el esfuerzo en el proceso de modernización como la austeridad que en años anteriores se ha tenido en gastos corrientes, de acuerdo con la política financiera y presupuestaria del Gobierno.

Sobre el balance de las actividades desarrolladas por la Armada en el año transcurrido desde su última comparecencia ante sus señorías, el AJEMA destacó que nos hemos convertido en una Marina realmente operativa, dejando de ser aquella Marina de ejercicios y alistamiento a la que estábamos acostumbrados hace una década. *Hoy tienen mucho más peso nuestras actividades reales, que se realizan en ámbitos que están fuera de la propia Armada, que los antiguos ejercicios. Podemos decir grosso modo que un 70 por 100 de estas actividades son de operaciones reales y un 30 por 100 de ejercicios.*



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 dpi.** 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.

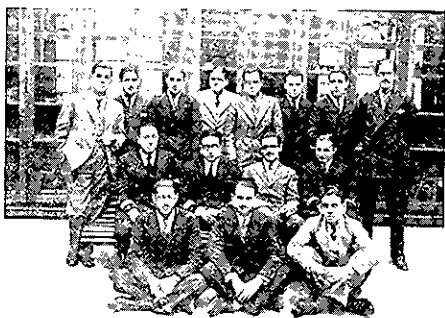
Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

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

CARTAS AL DIRECTOR

Ingenieros navales, promoción 1931

Mi querido amigo y compañero José Luis Fernández-Portal publica en la REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado mes de octubre una carta al director sobre la no inclusión de su tío Nicolás Pérez Barbeto en la promoción de ingenieros navales (1931). Tal omisión fue debida a que como ignoraba las personas que figuraban en la fotografía que ilustraba mi artículo, me personé en el Colegio Oficial de Ingenieros Navales y me facilitaron la relación que publicué.



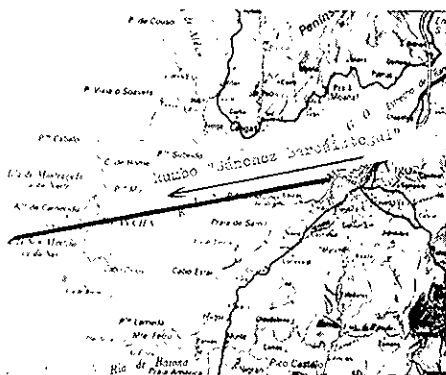
Al surgir el asunto que motiva esta carta pedí explicaciones, contestándome que al no haberse colegiado nunca Nicolás Barbeto no tenían reflejado en su base de datos.

Ésta es la razón de la omisión, que yo lamento, dada la amistad existente de antiguo entre nuestras familias.—Ramón Blecuca, Madrid.

Vivido y contado

Como continuación de mi relato que apareció en el espacio Vivido y Contado, en la REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado mes de mayo, referente a mi «hazaña» de pasar entre el estrecho de las islas Cíes, al mando de la rueda de gobierno del destructor Sánchez-Barcaíztegui, durante el servicio militar, creo que es necesario decir que el comandante del buque era en aquel entonces

el capitán de fragata don Álvaro Guitian Veito, y también señalar en este mapa el rumbo seguido por el Sánchez-Barcaíztegui. Quiero resaltar que en aquella ocasión la

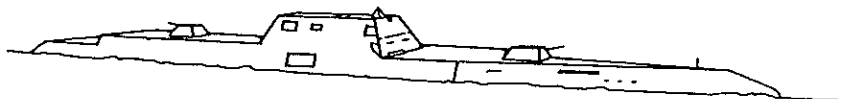
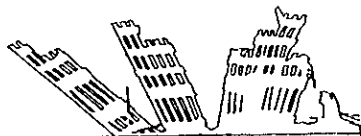


distancia entre las dos islas Cíes, de lejos, yo la vi muy pequeña.—Francisco Roig Toqués, Villanueva y Geltrú.

Condestable Zaragoza

En el artículo Los centros de enseñanza de Condestables y Artilleros desde la Marina de Castilla y León hasta nuestros días, del cuaderno del mes de abril de 2003 de la REVISTA GENERAL DE MARINA, se reproduce una ilustración en color del condestable Zaragoza (página 645). Como quiera que en la bibliografía sólo se cita (textualmente): Ayuntamiento de Benidorm: Condestable Zaragoza, sin hacer mención al libro del que se toma la fotografía, he de advertir la obligada cortesía de reseñar el libro fuente de una cita o fotografía. Así pues, la descripción bibliográfica de este libro es como sigue: Llorens Barber, Ramón: El Condestable Zaragoza: Francisco Zaragoza y Such (Benidorm, 1875-Santiago de Cuba 1898). Crónica de la vida y el heroísmo de un marino benidormense. Benidorm, Excmo. Ayuntamiento, 1998; 571 págs. Ilustraciones negro y color.—Ramón Llorens Barber, Alicante.

Las Marinas de Guerra después del 11-S



CONTRIBUCIÓN DE LAS FUERZAS DE INFANTERÍA DE MARINA EN LA GUERRA DE IRAK

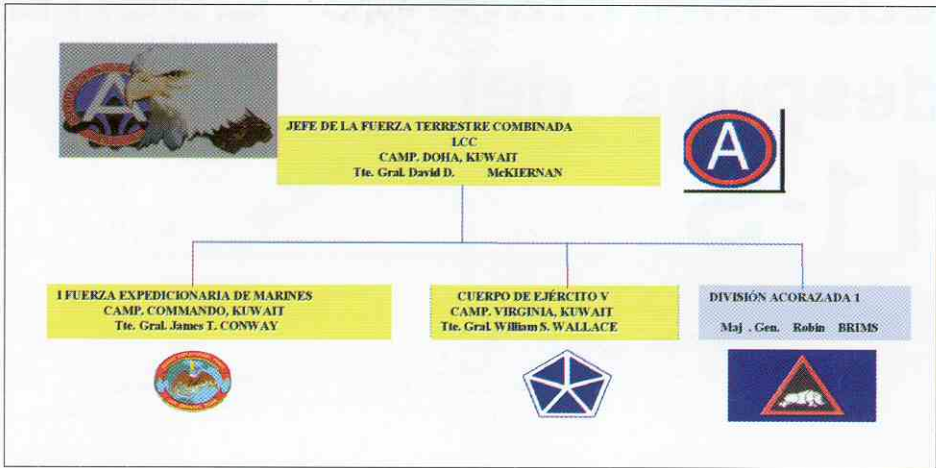
Grupo de trabajo ESFAS (*)

Lo primero que hay que destacar de la actuación de las fuerzas de Infantería de Marina en la Operación IRAKI FREEDOM, es que estas fuerzas participaron como un elemento terrestre de maniobra durante todo el conflicto, limitándose las operaciones anfibas propiamente dichas a un asalto anfibio ejecutado el primer día de la guerra.

El Mando Operacional de todas las fuerzas que operaron en Irak recayó en el general Tommy Franks, que a su vez era el general jefe del Mando Central (CINC CENTCOM). El Cuartel General desplegado se situó en Camp As-Sayliyah, en Qatar. Este general tenía además el Control Operacional del resto de las fuerzas de la coalición.

Las fuerzas de Infantería de Marina que participaron en la operación se encuadraron dentro del Mando Componente Terrestre (LCC), cuyo mando

(*) Grupo de trabajo de la Escuela Superior de las FAS. Alumnos: comandante de Infantería de Marina JAIME DE SEGALERVA Y SALAS, comandante USMC VINCENT CRUM, capitán de corbeta MANUEL SUÁREZ GARCÍA.



recayó en el teniente general David D. McKiernan, jefe del 3.º Ejército de los Estados Unidos. En lo referente a las fuerzas británicas, el 3.º Comando de los Royal Marines se encuadró dentro de la 1.ª División Acorazada. Por su parte, los grupos anfibios se encuadraron dentro del Mando Componente Naval (MCC), al mando del vicealmirante Timothy J. Keating.

Mando Componente Terrestre (LCC)

Se componía de dos cuerpos de ejército, una división (UK) y su núcleo de apoyo:

- I Fuerza Expedicionaria de los Marines (I MEF).
- Cuerpo de Ejército V.
- División Acorazada n.º 1 (UK).
- Núcleo de Apoyo.

I Fuerza Expedicionaria de los Marines (I MEF)

La I Fuerza Expedicionaria de Marines, al mando del teniente general James T. Conway, desplegó su cuartel general avanzado en Camp Commando, en Kuwait, y estaba compuesta de un Núcleo de Apoyo Divisionario, la 1.ª División de Marines (*major general* James N. Mattis) y las Unidades Expedicionarias de Marines núm. 15 (coronel Thomas D. Waldhauser), 24 (coronel Richard P. Mills) y 26 (coronel Andrew P. Frick), esta última perteneciente al II MEF que intervino al final del conflicto en el norte de Irak,

apoyando a las unidades de operaciones especiales y a las fuerzas de la 173 Brigada Paracaidista allí desplegadas. La entidad total del I MEF fue de unos 60.000 hombres.

El Núcleo de Apoyo Divisionario se componía de las siguientes unidades:

- Séptimo Batallón de Ingenieros.
- Sexto Batallón de Comunicaciones.
- Tercer Batallón del 25.º Regimiento.
- Segundo Batallón del 23.º Regimiento.
- Cuarto Batallón de Asalto Anfibio.

La 1.ª División de Marines disponía como material más significativo de 174 carros de combate *Abrams* M1-A1, 318 vehículos de combate ligeros (LAV), 233 vehículos de asalto anfibio (AAV-7) y 62 M-198. Estaba formada por las siguientes unidades:

- Primer Regimiento de Marines (aprox. 6.000 hombres).
- Quinto Regimiento de Marines (aprox. 6.000 hombres).
- Séptimo Regimiento de Marines (aprox. 7.000 hombres).
- Segunda Brigada Expedicionaria de Marines (2.º MEB, aproximadamente 7.500 hombres).
- Primera Grupo de Apoyo de Servicios de Combate.
- Segundo Grupo de Apoyo de Servicios de Combate.
- Cuarto Grupo de Apoyo de Servicios de Combate (un solo batallón de ingenieros).

Las Unidades Expedicionarias de Marines (MEU) que participaron en la operación fueron las n.º 15 (Task Force Tarawa), n.º 24 y n.º 26, cada una de ellas con unos 2.400 hombres, y compuestas por las siguientes unidades y medios:

- Un Batallón de Marines, cuyos medios más destacados son: 16 vehículos ligeros acorazados (LAV), 15 vehículos de asalto anfibio (AAV), seis piezas ATP de 155 mm y cuatro carros de combate M-1A1.
- Un Regimiento de Aviación, con las siguientes plataformas: 12 helicópteros de transporte medio CH-46E, cuatro de transporte pesado CH-53E, tres utilitarios UH-1N, cuatro de ataque AH-1W, seis aviones *Harrier* AV-8B y dos de repostaje/transporte KC-130.
- Un Grupo de Apoyo de Servicios de Combate.

Por último, la mayor parte del apoyo aéreo propio de todas estas fuerzas correspondió a la 3.ª Marine Aircraft Wing, reforzada por unidades de la 2.ª Marine Aircraft Wing. Las aeronaves de estas alas operaron durante toda la operación desde Kuwait (en el caso de los F-18 y 16 AV-8B) y Barhein (los

Hércules C-130) y desde los buques anfibios en el golfo Pérsico, probablemente el *Bataan* (LHD 5), *Nassau* (LHA 4) y el *Bonhomme Richard* (LHD 6) (en un número total de 60 *Harrier AV-8B* embarcados).

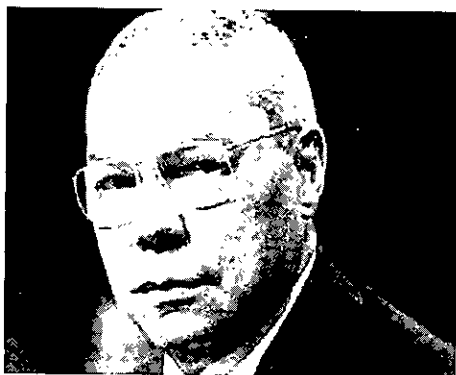
Tercer Commando Brigade (3.^{ra} CDO BDE-UK)

Por su parte, la 3.^{ra} Commando Brigade de los Royal Marines, con unos 4.000 hombres, estaba constituida por:

- Commandos n.º 40 y 42 (entidad batallón).
- Tercera Compañía de Reconocimiento de Infantería de Marina.
- Noveno y 539 Escuadrones de Asalto.
- Cincuenta y nueve Compañía de Zapadores Anfibios.
- Veintinueve Regimiento de Artillería de Campaña Anfibia (con 24 Light Gun 105 mm).
- Tercer Grupo Logístico.
- Queens Dragoon Guards (Regimiento de Reconocimiento Medio).

Origen de los planes para la operación LIBERTAD PARA IRAK

El planeamiento para la operación LIBERTAD PARA IRAK tiene su origen en el denominado OPLAN 1003 (Plan Principal del Teatro de la Guerra para el Este) elaborado por el Mando Estratégico Central (US CENTCOM). Éste era un plan de contingencia que estaba inicialmente concebido para hacer frente a un



Colin Powell.

ataque iraquí a Kuwait o Arabia Saudí, y comprendía primero la disuasión a Irak, luego el despliegue y proyección de las fuerzas y finalmente la conducción de operaciones defensivas para recuperar, en su caso, el territorio ocupado por Irak. Se necesitaban dos CE y más de 200.000 hombres, listos en tres meses.

Sin embargo, y bajo la influencia del secretario de Defensa Donald Rumsfeld, se trató de imponer un nuevo concepto de hacer la guerra en el que las operaciones debían ser rápidas y decisivas. Esta nueva

forma de hacer la guerra estaba influenciada por un nuevo concepto denominado «Operaciones Rápidas y Decisivas», que pretendía ganar la campaña con

menos fuerzas y en sólo unas semanas, y por la estrategia denominada «Conmoción y Pavor» o «Rápido Sometimiento», que buscaba, por una parte, moverse más rápidamente de lo que el enemigo pudiera reaccionar, y por otra, destruir, neutralizar y derrotar la capacidad física y psicológica enemiga para responder ante cualquier ataque dirigido por los Estados Unidos.

Consecuentemente se produjo un debate entre los partidarios de lanzar un ataque desplegando fuerzas muy superiores en el teatro de operaciones, la conocida como «doctrina Powell», y los que estaban de acuerdo con la «doctrina Rumsfeld».

Entre la primavera y el verano de 2002, se barajaron tres opciones militares para llevar a cabo la Operación LIBERTAD PARA IRAK:

- El «modelo afgano», que consistía en el empleo combinado del poder aéreo, fuerzas especiales y de la CIA, y los opositores kurdos y chifes al régimen de Sadam Hussein.
- El «modelo de la I Guerra del Golfo», inicialmente adoptado por el Mando Central y el Estado Mayor Conjunto, y que consistía en una campaña del tipo de la I Guerra del Golfo, llevada a cabo por más de 250.000 hombres y mediante una ofensiva simultánea desde el norte (Turquía), sur (Kuwait) y oeste (Jordania).
- El modelo «Inside Out» o «Bagdad primero», que consistía en una combinación de una masiva campaña aérea con un ataque rápido y profundo efectuado por unos 80.000 efectivos terrestres, que avanzarían tan rápidamente como fuese posible hacia Bagdad con objeto de derrocar al régimen iraquí, rodeando las principales resistencias iraquíes, no empeñándose en combates urbanos, respetando al máximo las infraestructuras iraquíes e impidiendo el empleo de sus armas de destrucción masiva. Este ataque se desarrollaría junto con una intensa campaña aérea, empleando misiles Tomahawk y munición de precisión.

A finales de agosto de 2002 se adoptó el plan definitivo, que era una mezcla entre el modelo «Guerra del Golfo» y el de «Bagdad primero», de forma que se atacaría directamente al corazón del régimen iraquí en una campaña rápida y agresiva pero contando con un número superior de fuerzas terrestres. Este plan fue el que se le expuso al presidente Bush a mediados de septiembre de 2002.

Operaciones anfibas desarrolladas en la operación LIBERTAD PARA IRAK

Una operación anfibia se define como un ataque lanzado desde la mar por fuerzas navales y de desembarco embarcadas en buques anfibios y que impli-

ca un desembarco contra una costa hostil o potencialmente hostil. Aunque la información disponible sobre las operaciones militares en Irak es muy limitada, la primera noche de la guerra sí hubo una operación anfibia por parte de las fuerzas de la coalición. La operación se lanzó simultáneamente desde la isla de Bubiyan y desde buques británicos, cruzando un estuario de seis kilómetros, el canal Abduláh, empleando para ello los LCAC americanos, siendo el objetivo la conquista de la península y ciudad de Al Faw.

Uno de los objetivos iniciales de la coalición era el puerto y la infraestructura de transporte de petróleo ubicado en Um Qasar, en el canal de Shat-al-A'rab. En la primer noche de la guerra, el 20 de marzo, los 40 y 42 Commandos, pertenecientes a la 3.^{ra} Commando Brigade británica junto con el 15 MEU de los Marines de Estados Unidos, lanzaron una атаque desde sus posiciones en la isla de Bubiyan y desde buques británicos contra la península de Al Faw empleando, al menos, dos ejes de ataque. Con un objetivo en *Red Beach*, cuya posición exacta todavía no está disponible en fuentes abiertas, los 40 y 42 Commando atacaron, encontrando poca resistencia. Durante toda la operación contaron con el apoyo del 539 Escuadrón de Asalto, con la misión de limpiar las aguas de minas para hacer posible el asalto anfibio.

La preparación para el ataque incluyó la infiltración previa en la Península de los francotiradores de los Royal Marines, de elementos de la 3.^a compañía de Reconocimiento y de los SEAL de la Armada norteamericana, que hostigaron las posiciones iraquíes durante el asalto desde la mar. También se dispuso de apoyo de fuego desde los buques británicos y australianos, HMS *Marlborough*, *Richmond* y *Chatham* y los HMAS *Anzac* y *Kanimbla*, respectivamente; la operación se denominó FIVE INCH FRIDAY, debido a que todos los cañones empleados fueron de cinco pulgadas. Hubo una importante preparación artillera desde la isla de Bubiyan.

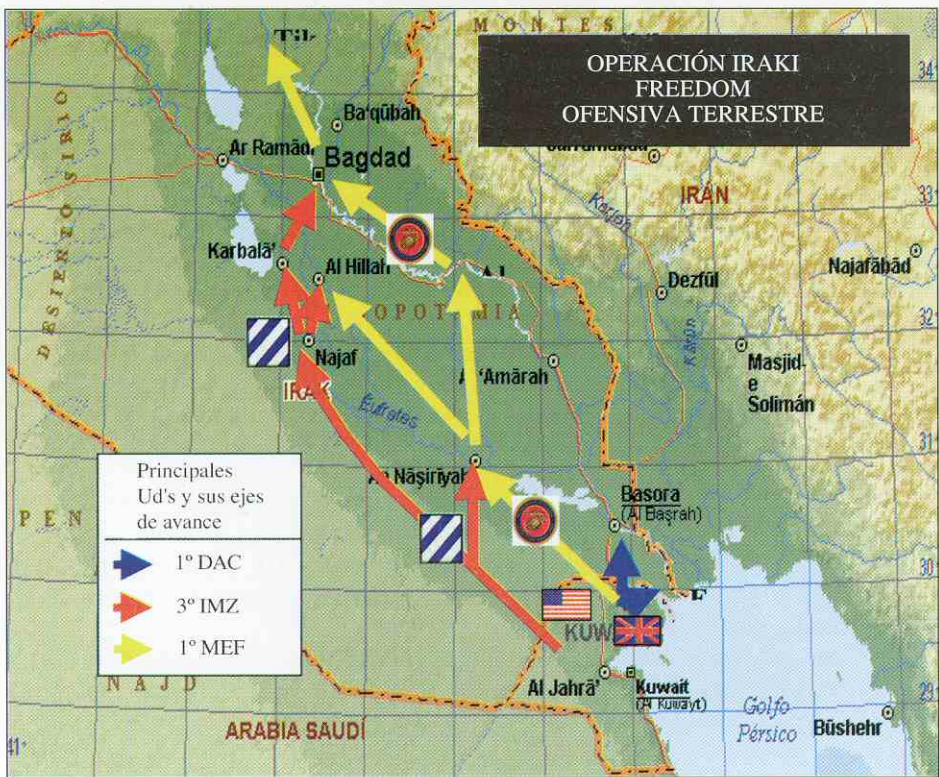
El resto de las fuerzas de Infantería de Marina no fueron empleadas en operaciones anfibia, debido a la configuración del teatro de operaciones, pues, a diferencia de lo sucedido en la I Guerra del Golfo, no existe en territorio iraquí una porción de costa significativa para llevar a cabo operaciones de más envergadura. En aquella guerra en 1991, un MEU fue eficazmente empleado para amenazar a los iraquíes y fijar una gran cantidad de fuerzas cerca de la costa, mientras el ataque principal terrestre se desarrollaba en el sur, desde Arabia Saudí.

Es dudoso que la operación anfibia realizada en la II Guerra del Golfo fuera absolutamente necesaria, pero el Mando Central estadounidense y los británicos vieron esta operación como una forma de hacer más ancho el frente de ataque. La 3.^{ra} Commando Brigade tuvo al 15 MEU (también conocido como Task Force Tarawa) en su flanco oeste, a la 1.^a División Acorazada del Reino Unido y a la 1.^a División de los Marines más al oeste y, finalmente, a la 3.^a División Mecanizada en el oeste de Kuwait. Con la frontera de Irán como límite este, ésta era la única manera de ampliar el frente y multiplicar los ejes de ataque.

Contribución de las fuerzas de Infantería de Marina al desarrollo de las operaciones en tierra

Si hubiera que definir de alguna manera el papel desempeñado por las fuerzas de Infantería de Marina en esta operación, lo calificaríamos como muy importante. Estas unidades han demostrado su alto nivel de adiestramiento no sólo para llevar a cabo operaciones anfibas, sino para integrarse dentro del LCC junto con unidades del Ejército de Tierra como una unidad de maniobra más, contribuyendo decisivamente al desarrollo de las operaciones en territorio iraquí.

Inicialmente el papel que debía desempeñar el I MEF consistía en el avance al este del río Éufrates, paralelo al avance de la 3 DIMZ, hasta alcanzar la localidad de Al Kut, que debían tomar, siendo la 3 DIMZ junto con la 4 DIMZ, las unidades encargadas de realizar el cerco a Bagdad por el sur y por el norte, respectivamente. La imposibilidad de desplegar la 4 DIMZ en Turquía para participar en el ataque a Irak, debido a la oposición del Parlamento turco, dio lugar a una modificación de los planes iniciales, de forma



que el cerco y captura de la capital iraquí debía de llevarse a cabo desde el sur en un ataque simultáneo de la 3 DIMZ y la 1.^a División de los Marines. Por tanto, el papel de los *marines* se vio potenciado, asumiendo mayores cotas de responsabilidad en la operación LIBERTAD PARA IRAK.

Los cometidos generales que inicialmente se le encomendaron a la I MEF fueron:

- Contribuir, junto con la División británica, a la toma del puerto y ciudad de Um Qasar, de la península del Al Faw y su ciudad y de la ciudad de Basora.
- Asegurar los campos petrolíferos de Rumaylah, así como los oleoductos situados en la península de Al Faw, impidiendo su destrucción por parte de las fuerzas iraquíes.
- Asegurar el flanco derecho de la 3 DIMZ en su avance hacia Bagdad.
- Finalmente, se le encomendó completar el cerco y captura de la capital iraquí por el SE y NE.

El planeamiento incluía evitar el combate urbano, sobrepasando aquellas unidades que resistieran en las ciudades, concentrándose en la destrucción del enemigo y de las posibles armas de destrucción masiva que se hallasen, para contribuir a la caída del régimen de Sadam Hussein.

Para ello, la 1.^a Fuerza Expedicionaria de Marines (I MEF) debía progresar al este del Éufrates, con la 1.^a División de Marines en primera línea y las unidades expedicionarias de *marines* 15 y 24 a retaguardia, éstas con la misión de asegurar las líneas de comunicación. Se emplearon además medios de los grupos anfibios Tarawa y Nassau para realizar operaciones en profundidad.

Por su parte, al 3.^{er} Commando Brigade británico, encuadrado dentro de la 1.^a DAC británica, se le encomendó la toma de la península de Al Faw, la ciudad y puerto de Um Qasar y, posteriormente, la ciudad de Basora. El área de responsabilidad de esta unidad incluía la ciudad de Basora, así como todo el territorio al sur de la misma.

El ataque estadounidense se desarrolló en dos ejes paralelos:

- Por una parte, las unidades pertenecientes al V CE avanzaron en dirección a Nasiriyia, para dirigirse posteriormente hacia Kerbala y finalmente hacia Bagdad.
- Por otra parte, las unidades del I MEF avanzaron en dirección a Basora, para seguir hacia la ciudad de Al Kut y posteriormente hacia Bagdad por el este de los ríos Tigris y Éufrates.

Las operaciones llevadas a cabo en Irak pueden ser divididas en cuatro fases diferentes en función de los hitos más importantes que las definen. En este relato se van a expresar las acciones más destacadas en las que participaron unidades de Infantería de Marina, dentro de cada fase.

Fase I. Penetración en territorio iraquí (20-21 de marzo 2003)

La madrugada del jueves 20 de marzo se inician las operaciones. La primera unidad de los *marines* que cruza la frontera es el 5.º Regimiento, que lo hace a las 0830 hora local, con la misión de evitar la destrucción de los campos petrolíferos de Rumaylah.

Horas más tarde, el 3.º Commando Brigade británico, junto con elementos del 15 MEU, llevan a cabo un asalto anfibio para la toma de la península de Al Faw. Posteriormente, estas unidades alcanzan y cercan el puerto de Um Qasar, uno de los primeros objetivos en la operación, pues permitirá la llegada y la posterior distribución de la ayuda humanitaria en Irak. Por su parte, la 1.ª División de Marines se dirige hacia Basora, ciudad que es alcanzada el día 21.

En lo que respecta a los objetivos alcanzados por las fuerzas de Infantería de Marina al finalizar esta primera fase, se han asegurado los campos petrolíferos de Rumaylah, así como otras infraestructuras petrolíferas, vitales para asegurar su funcionamiento después del conflicto; se ha alcanzado la ciudad de Basora y, finalmente, se ha tomado la península de Al Faw y la ciudad y puerto de Um Qasar.

Fase II. Progresión hacia el interior de Irak (21-31 de marzo 2003)

En la segunda fase, se produce el avance de las unidades acorazadas y mecanizadas estadounidenses en un eje de progresión paralelo al río Tigris hacia el noroeste, en busca de las ciudades de Nasiriyah, Kerbala y Al Kut. El avance, que inicialmente es rápido, queda ralentizado por varias razones:

- Las grandes distancias alcanzadas dentro de territorio iraquí dificultan el apoyo logístico de las unidades de primer escalón, lo que disminuye el ritmo de las operaciones.
- La mayor resistencia encontrada por parte de las fuerzas iraquíes según se progresaba hacia el norte en dirección a Bagdad.
- La tormenta de arena que tuvo lugar entre los días 25 y 27 de marzo también contribuyó a un importante parón de las operaciones.

Durante esta fase, los ingleses continúan los combates en la ciudad de Um Qasar y relevan al 15 MEU en el cerco de Basora. Se alcanza la ciudad de



Nasiriyah por la 1.^a División de Marines. Como hito más importante es necesario señalar que, una vez asegurados los puentes sobre el río Éufrates a la altura de Nasiriyah, los *marines* estadounidenses abren un nuevo eje de progresión al este del Éufrates, en su avance hacia el norte, por el que alcanzarán la ciudad de Al Kut, y posteriormente continuarán hacia Bagdad por el este del Tigris.

Finalmente, se le encarga asegurar la ciudad de Nasiriyah y los puentes sobre el río Éufrates al 2.º MEB.

Fase III. Ruptura de los cinturones defensivos de Bagdad (1-2 abril 2003)

En esta fase se produce el ataque simultáneo sobre las ciudades de Kerbala (V Cuerpo de Ejército) y Al Kut (I MEF), provocando la demostración de las cinco divisiones de la Guardia Republicana que, incluidas en los anillos defensivos establecidos por los iraquíes en defensa de Bagdad, las defendían. Por lo que respecta a los *marines*, se enfrentaron y destruyeron a las Divisiones de la Guardia Republicana Baghdad y Al Nida. Esta acción decisiva permitió la rápida progresión hacia la capital iraquí.

Fase IV. Cerco y ocupación de Bagdad (3-9 abril 2003)

En esta última fase, las operaciones se centraron en el control de la capital, Bagdad. Las unidades del I MEF, una vez cercada y aislada Al Kut, cruzan el río Tigris y prosiguen su avance en dirección Numaniyah y Bagdad, empleando la principal carretera en dirección a Bagdad al noreste del Tigris, y batiendo a las divisiones de la Guardia Republicana Baghdad y Al Nida.

El cerco de la capital iraquí se lleva a cabo por unidades del V CE y del IMEF. Los primeros completan el cerco por el oeste y noroeste, mientras que los *marines* hacen lo propio por el este a lo largo del río Biala y por el sureste,

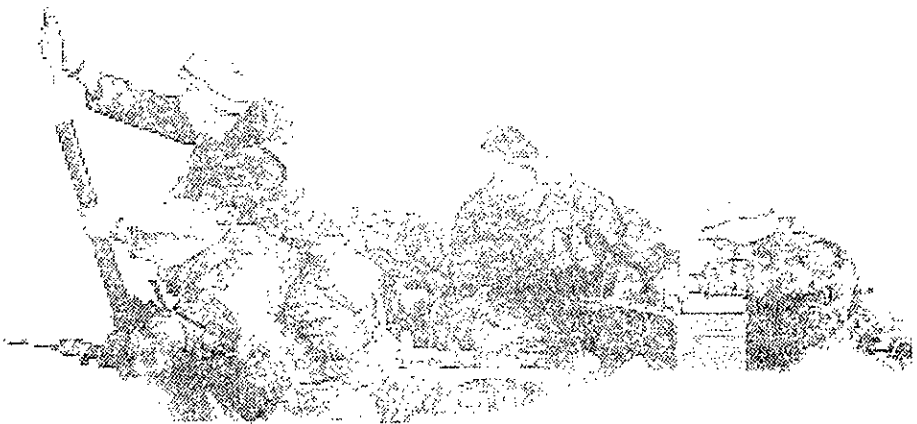
tomando el aeropuerto de Rasheed. El cerco se completa entre los días 4 al 7 de abril, siendo acompañado de incursiones dentro de la capital de cada vez de mayor entidad. Finalmente el día 9 de abril puede considerarse finalizada la toma de la capital.

Por último, entre los días 13 y 14 de abril, unidades del I MEF continuaron su avance hacia el norte hasta asegurar la ciudad de Tikrit, ciudad natal de Sadam Hussein, sin encontrar resistencia digna de mención. Con este movimiento pueden darse por finalizadas las operaciones de combate de las fuerzas de Infantería de Marina en Irak dentro de la Operación LIBERTAD PARA IRAK.

Conclusiones

A pesar de la amenaza que suponía la estrategia iraquí basada en centrar su resistencia en las ciudades, la estrategia seguida por la coalición consistente en progresar rápidamente hacia Bagdad, fijando y sobrepasando a las unidades y focos de resistencia existentes en los núcleos urbanos, ha alcanzado con rapidez sus objetivos. Por otra parte, a pesar de los cambios producidos con respecto al planeamiento inicial (imposibilidad de ataque desde el norte y menor cantidad de unidades terrestres disponibles), las operaciones de la coalición se han realizado eficazmente.

Es de destacar la facilidad con la que se produjo la destrucción de las principales divisiones de la Guardia Republicana en Kerbala y Al Kut, situadas en campo abierto (aunque apoyadas en los cinturones defensivos preestablecidos): éste fue el punto culminante de las fuerzas iraquíes, que explica la facilidad con la que se logró la toma de Bagdad una semana más tarde.



Con respecto a las unidades de Infantería de Marina (tanto británicas como norteamericanas), es importante señalar que cumplieron a la perfección con los cometidos asignados durante todas las fases de la operación. Los *marines* han demostrado que, aparte de ser una fuerza expedicionaria, están capacitados para llevar a cabo operaciones mecanizadas y acorazadas a larga distancia de la costa.

Según el general Robert Magnus (USMC), segundo comandante para «Programas e Investigación», este empleo de las fuerzas de los *marines* será en un futuro la norma, no la excepción.

El M1 A1 ha sido una pieza fundamental en el desarrollo de las operaciones, imprescindible para contribuir a la victoria en este tipo de combates. Por tanto, debe continuar equipando las unidades de los *marines*. Igualmente es reseñable que fuesen precisamente estas unidades las encargadas de, una vez tomada Bagdad, continuar su avance hacia Tikrit para finalizar la ocupación de Irak.

En el aspecto logístico, y teniendo en cuenta las distancias y la entidad de las fuerzas empleadas, el I MEF, que normalmente tiene asignado un Grupo de Apoyo de Servicios de Combate, tuvo asignado otro grupo. El primero de ellos, para hacerse cargo de todos los aprovisionamientos que llegaban a Kuwait, y el segundo para llevar a cabo su distribución a las unidades en el frente. Además, también quedó clara la necesidad que tienen los *marines* de «engancharse» en este tipo de operaciones conjuntas a la infraestructura de apoyo logístico que establece el ejército para sostener sus operaciones en tierra.

En lo referente al apoyo aéreo, esta operación ha sido la primera vez en que los *marines* han empleado un número tan alto (60 *Harrier*) de aviones embarcados. Durante los 25 días de operación, los aviones apoyaron a sus fuerzas día y noche, realizando más de 2.000 salidas, con 3.400 horas de vuelo y más del 75 por 100 de efectividad en sus ataques en apoyo de las fuerzas de tierra. El resultado final ha sido altamente satisfactorio, no obstante los *marines* han insistido en la necesidad de adquirir el F-35B *Joint Strike Fighter*, en sustitución de este avión.

El Sistema de Mando y Control funcionó perfectamente en toda la operación. Prueba de ello es el incidente ocurrido el día 4 de abril, en el que un avión no tripulado (UAV) *Hunter* descubrió una columna de blindados y vehículos del ejército iraquí saliendo de Bagdad al amparo de la oscuridad. Se informó al Centro de Operaciones de Combate de los *marines*, que a su vez en tiempo real suministró esta información a varios F/A-18 y AV-8B, que atacaron a la columna con el resultado de más de 80 vehículos destruidos.

Finalmente, habría que destacar que durante toda la operación han sido las fuerzas de los *marines* las que han ganado la «batalla de la imagen» en los medios de comunicación, frente al resto de las unidades de la coalición, que han aparecido en menor medida.

CONFERENCIA DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO EN LA ESCUELA SUPERIOR DE LAS FUERZAS ARMADAS (*)



ACE escasas semanas dirigí unas palabras a los embajadores españoles reunidos en Madrid, donde estaban citados para unas jornadas de trabajo. Al concluir mi intervención ante ellos pensé inmediatamente que el siguiente auditorio elegido para hablar de nuestra dimensión exterior iba a ser alguna de las convocatorias de jefes militares previstas en la agenda del Ministerio de Defensa. Las misiones internacionales de España son, sin más preámbulos, el asunto que motiva mi presencia ante ustedes, con quienes me reúno a las once horas del 20 de octubre gustosamente y muy dispuesto, tanto a no hacerles perder el tiempo de este curso como a no perder el mío.

Señores: el Gobierno español está persuadido de que estamos atravesando una de esas fases en la que se produce un cambio sustancial en el mundo, y ante el cual la peor respuesta sería la de reaccionar tardíamente, manteniendo rutinas y retrasando el tomar decisiones.

Nuestro momento viene marcado esencialmente por dos factores: la posición dominante —o hegemónica, si se prefiere— que le ha deparado a Estados Unidos la nueva situación y la aparición de la amenaza del terrorismo internacional. Como bien saben, el orden estratégico se vino abajo en 1989; la caída del muro berlinés abrió las puertas a una reorganización del sistema mundial, que los ataques a las dos principales ciudades norteamericanas no hicieron otra cosa sino acelerar, y proporcionar una mayor complejidad al cambio mundial en curso.

Siempre es difícil de trazar el curso de la historia cuando uno la está viviendo, y aún más en momentos de profundos cambios como éste. Pero es una enorme ventaja vivir de cerca esos cambios, porque, sin esa experiencia directa las probabilidades de acertar en favor del país se reducen sensiblemente.

(*) Por su interés reproducimos en su integridad el texto de la conferencia «La política española de defensa en nuestro mundo», pronunciada por el presidente del Gobierno, José María Aznar, el pasado día 20 de octubre en la ESFAS, a las Fuerzas Armadas representadas por la cúpula del Ministerio de Defensa, encabezada por su titular y con la presencia de los jefes de Estado Mayor de la Defensa y de los tres Ejércitos, así como un numeroso grupo de generales, almirantes y oficiales de las FAS y de la GC.

Es cierto que todo gran cambio genera unas incertidumbres, titubeos y temores, porque unos aspiran a ganar y otros creen perder la situación adquirida anterior. Por lo que a la parte española se refiere, les adelanto que yo no creo que haya motivos para instalarse en la preocupación.

Por primera vez en largos años —hay quienes dicen que en muchas décadas— a España el rumbo de los acontecimientos no le pilla con el pie cambiado. Por vez primera en mucho tiempo, los cambios del entorno internacional suceden a la par que mejoran los datos reales de nuestro país. Es decir, estas mutaciones internacionales encuentran un país acostumbrado ya a cambiar por sí mismo, un país dispuesto a escuchar propuestas para acertar con el sentido del cambio.

La cuestión es, pues, si podemos influir en esas transformaciones globales, beneficiando directamente a la nación por un lado y, por otro, reduciendo los efectos negativos que pueden traer esos cambios.

Esta sala conoce mucho mejor que yo que la seguridad y la defensa están inmersas en esta gran transformación. Permítanme compartir con ustedes mi visión de lo que está naciendo, y la orientación estratégica que deben marcarse las Fuerzas Armadas para este medio internacional emergente.

Aquella sentencia atribuida a Napoleón —aunque fuera del mariscal Turenne— de que «Dios está siempre del lado de los batallones más grandes», ha sido verdad durante siglos, pero está dejando de ser exacta. Los tomos de *Historia militar*, muchos de los cuales han salido de esta misma casa, lo atestiguaban.

Pero no va a ser siempre así en adelante: Los expertos nos señalan que hoy no podemos conformarnos ya con medir cuántos carros de combate, bombarderos, misiles o buques tienen quienes nos pueden hacer daño, como durante décadas se hizo para valorar la capacidad de la Alianza Atlántica frente al Pacto de Varsovia. Hoy, las amenazas pueden adoptar otras formas, materializándose en forma distinta a la de las unidades tradicionales, y sus pautas de combate puede que no pasen necesariamente por el enfrentamiento abierto y directo, reglado y limitado. El terrorismo ejercido contra Nueva York y Washington lo escenificó ante el estupor del mundo entero.

En segundo lugar, las expectativas de que los conflictos armados obedecieran en el futuro a los parámetros de la racionalidad y el cálculo político propio de los Estados empezaron a ser desmentidas precisamente en la Europa balcánica.

Son esas «nuevas guerras» que las Naciones Unidas, la Unión Europea, la OTAN y la comunidad internacional, en definitiva, han conocido como casos de venganzas y odios fanatizados, donde la distinción entre combatientes y civiles quedaba casi borrada por el dominio de los grupos armados, auténticos señores de la guerra, que incluso relevaban a los ejércitos regulares y a los Estados constituidos.

El tercer aspecto es el impacto de la revolución tecnológica en los asuntos militares. Ustedes son profesionales, más dispuestos quizá que otros grupos sociales a prestar suma importancia a los desarrollos tecnológicos en su sector. Los nuevos sistemas sensores que permiten saber más del territorio donde se va actuar; la precisión y autonomía de las armas, la logística, los transportes... son innovaciones que la televisión mostraba ya durante la Primera Guerra del Golfo. Por poner un solo ejemplo más reciente: en la intervención en Afganistán no se ha reparado lo suficiente en que las operaciones militares se condujeron directamente desde el Cuartel General en Florida, a miles de kilómetros del teatro de operaciones.

Por último, nuestras naciones viven definitivamente en un estado que podríamos llamar de opinión pública de urgencia. Es el efecto de la preponderancia informativa adquirida por los medios audiovisuales sobre los escritos. Por tanto, sería ilusorio no prever que la defensa se ve también predeterminada, tanto en su justificación última como en su desarrollo práctico, por una opinión pública más informada y conectada casi permanentemente a cuanto acontece, muy especialmente influida por las televisiones de alcance global. En particular, a nadie se le oculta que la instantaneidad y la emotividad de las imágenes ofrecidas a la sociedad civil suponen hoy una característica —más acusada que nunca— de toda acción militar que autoricen los gobiernos democráticos.

En definitiva, podemos concluir que la década de los 90 vivió confiada en que se había llegado a una situación internacional de equilibrio, garantizada por una sola potencia, donde la violencia sólo tenía lugar en zonas relativamente alejadas, zonas periféricas. Esa burbuja de paz se rompe por los secuaces del tristemente famoso Bin Laden.

El terrorismo puede llegar a disponer de medios sofisticados en sus finanzas, en sus comunicaciones, en su estructuración interna, pero hasta el 11 de septiembre no habíamos previsto cómo un pequeño grupo, ridículamente armado, puede causar un nivel de destrucción intolerable. Es más, el fanatismo de los terroristas también hizo ver que el único límite a sus objetivos sería la parvedad de sus medios técnicos, pero no ningún freno político o moral ante lo que juzgan pueblos o grupos de naturaleza moralmente diabólica e inferior.

Los españoles somos de los pocos pueblos, quizá, que no nos sorprenderíamos al saber que este terrorismo no va a desaparecer fácil ni rápidamente. Al contrario, está muy bien preparado para resistir. De ahí que la lucha antiterrorista será un imperativo y una constante de las políticas de los Estados libres y de la agenda internacional.

El desafío del terrorismo global que requiere una respuesta global y el problema de un terrorismo con armas no convencionales, bacteriológicas o de otro tipo, pero de efectos catastróficos, es que exige un cambio de actitud si se quiere ser eficaz. Creo que será fácil aceptar que ningún

responsable político sensato puede quedarse satisfecho, esperando pasivamente a librarse de atentados espantosos, fiándolo a alguna variable afortunada. Después de lo ocurrido a otros países, el sentido de la anticipación en la acción es una parte más del sentido de la responsabilidad que le incumbe a un gobernante.

Esto que digo puede sonar a una nueva doctrina de seguridad, pero no lo es. Simplemente hay que asumir la opción de que, para bien o para mal, el terrorismo se ha erigido en poderoso factor de inseguridad al comenzar el nuevo siglo. Desdeñarlo, despreciarlo, conspira contra el sentido común.

Quiénes veníamos sufriendo el terrorismo en nuestro suelo y en nuestra carne por más de 25 años, estábamos, quizá, más preparados que otros países de potencia superior a la nuestra para evitar la tentación del quietismo y la dilación. El Gobierno comprendió también rápidamente que el país que el 11 de septiembre encajaba el mayor y más brutal atentado de la historia tiene derecho a la comprensión y la solidaridad activa de sus aliados.

Cierto es que una consecuencia de fechas tan significativas como las dos citadas —septiembre de 2001 y noviembre de 1989— es que Estados Unidos ha pasado a ostentar una «visibilidad» que parecía olvidada desde las lejanas crisis de la pasada Guerra Fría.

Ahora, en la presente crisis iraquí, algunos países han recurrido diplomáticamente al consabido equilibrio de poder para definir su respuesta. Pero es un principio no válido entre aliados. Es un principio en absoluto operativo y que mina el requisito de la confianza en el seno de la Alianza. Hoy por hoy no hay alternativa práctica y realista a la garantía y seguridad que representa Estados Unidos.

El espíritu de confrontación, que puede satisfacer el orgullo de algunos y puede llegar a la contención diplomática del poder de nuestro socio al otro lado del Atlántico, me parece un contrasentido histórico. Va contra el sentido de la historia. Al menos contra el sentido de una historia de regiones cada vez más interdependientes, en un mundo más abierto y global.

A este respecto, el voto unánime sobre Irak del Consejo de Seguridad responde a este convencimiento creciente de que un desorden duradero en ese país significaría un temible factor perturbador de toda la situación mundial.

La Resolución 1511 del pasado jueves en Naciones Unidas, así como la próxima Conferencia de Donantes en Madrid una semana después, son pasos en esta nueva vía que responden a la preocupación por recuperar el consenso internacional.

Pero la seguridad común europea lleva esperando demasiado tiempo a que nuestro continente tome más en serio su defensa. No les descubro

nada nuevo al ratificar que pueden contarme entre los europeos partidarios, sin reservas, de aumentar —ya— las capacidades defensivas de nuestros países, uno a uno, y de la Unión Europea en su conjunto.

Nuevas amenazas de índole desconocida y una nueva configuración del poder mundial: éste es el marco y la coyuntura estratégica donde España tiene que moverse. En ninguno de ambos casos pienso que estemos mal situados.

Les hago un breve paréntesis: Cuando se formó el Gobierno de 1996, el momento no era bueno, sinceramente. Arrastrábamos años negativos económicamente y problemas de credibilidad interna.

Siete años más tarde, un país exportador neto de capitales y con importantes inversiones en regiones del mundo, que ha sabido llegar a ser una de las economías más abiertas, y destina grandes recursos a la modernización de sus infraestructuras, porque su crecimiento es sostenido, y está por encima de la media de sus vecinos, aportan con todo ello la base material indispensable para ser valorado como nación seria, creíble y responsable por sus socios y aliados.

Y una nación que despliega estos nuevos valores tiene que ser consciente de que hay nuevas responsabilidades que asumir. Es un nuevo espíritu de iniciativa que puede sufrir temporalmente algún resquemor hasta que se consoliden como nueva pauta de la acción exterior española.

Con la excepción, quizá, de la tensión política del nacionalismo radical, no hay nada de entidad suficiente que lastre los proyectos de una España democrática asentada, que cumple los 25 años de su Constitución. Además de la creciente presencia de españoles en instancias multinacionales, esto se refleja en un neto cambio de actitud en los foros en los que participamos.

Y en buena medida —y quiero reconocerlo explícitamente hoy aquí— se debe a la notable labor que también han sabido desarrollar los hombres y mujeres que pertenecen a las Fuerzas Armadas.

Hoy, España, además de la simpatía habitual y solidaridad por nuestra democracia, concita un respeto y atención a sus propuestas a los que quizá todavía no nos hemos acostumbrado.

No puedo negar que encima de mi mesa se han ido acumulando, a un ritmo que nadie podía sospechar hace unos pocos años, asuntos que afectaban a la seguridad internacional y a la defensa. Tal vez sea ése uno de los rasgos de los tiempos modernos. Pero también quiero decirles que, por convicción personal, siempre he creído y confiado en las Fuerzas Armadas como una institución privilegiada para sostener la acción exterior de la nación. Precisamente por eso he defendido y sostenido la participación de tropas españolas en diversas operaciones. No voy a cansarles con un relatorio desde la operación ALBA en el 96 hasta Irak en este año. Baste con decir que las tropas españolas hoy desempeñan su misión desde Bosnia al Índico pasando por Afganistán.

No ha sido fácil ni ha estado exento de riesgos y pérdida de vidas. Particularmente este año con la trágica desaparición de 62 de sus compañeros muertos en el accidente del avión en Turquía el 26 de mayo. O más recientemente con el asesinato en Bagdad de José Antonio Bernal. Pero no creo equivocarme si digo que esos sacrificios no sólo no han sido en vano, sino que han sabido encajarse con la conciencia de estar haciendo lo correcto. Es más, esto ha sido así no sólo y ejemplarmente en las Fuerzas Armadas, sino también en la sociedad.

De hecho, la valoración positiva que los españoles tienen de sus Fuerzas Armadas es, en la actualidad, singularmente alta. Quisiera destacar tres elementos que dan razón de esa valoración: por un lado, el haber abandonado el servicio militar obligatorio, una auténtica distorsión en sus últimos años para las relaciones cívico-militares, dando paso a unas Fuerzas Armadas totalmente voluntarias; por otro, la constatación de que nuestros soldados realizan una labor positiva en sus fines y acertada en sus medios en las misiones exteriores, y finalmente, el clima de opinión pública, propiciado por el avance internacional de España en los últimos años.

Por injusta que fuera, la impresión de unas fuerzas arcaicas y obsoletas ha ido cediendo paso a una imagen de unos ejércitos profesionales y modernos. Suele decirse que los mandos militares siempre piden más dinero y es perfectamente comprensible el por qué. Las Fuerzas Armadas no son una institución barata en términos absolutos, aunque sí lo sean en función del papel que desempeñan: la salvaguarda de nuestra sociedad y medio de vida. Y es bastante probable que muchos de los aquí presentes sientan decididamente que el presupuesto debería dedicar más recursos a la defensa.

Efectivamente, yo creo que hay que gastar un poco más. Pero no quiero infundirles una impresión errónea. Desde que soy presidente del Gobierno se ha intentado mejorar la «capacidad de compra» de los ejércitos, si se me permite la expresión. Y aunque es cierto que el crecimiento del PIB ha sido superior al de los presupuestos de defensa, no es menos cierto que éstos han experimentado una subida que, complementada con las aportaciones de otros Ministerios, han permitido profesionalizar la tropa y marinería, acometer una mejora salarial indispensable y dar paso a una extensa modernización del material.

Partíamos de años de recortes a medio ejercicio presupuestario —algo no ya olvidado, sino impensable en la actualidad— y de una crónica descapitalización. Tan sólo un país que progresa y refuerza su base económica está en condiciones crecientes de hacer un sitio al interés por la defensa.

A pesar de las insuficiencias, entre ellas la falta de recursos humanos, no creo equivocarme al decirles que las Fuerzas Armadas españolas

de 2003 cuentan con más y mejores capacidades ahora que hace seis años. Es más, esas capacidades mejorarán dentro de otros seis años, y más allá: cuando los programas recientemente aprobados empiecen a dar sus frutos, aún serán mejores.

Así y todo, no quiero rehuir mi compromiso, que estoy convencido que será el del siguiente Gobierno, de que los presupuestos para la defensa deben crecer paulatina pero continuamente. Es imaginable hacer un poco más con el mismo dinero, pero no es lógico esperar mucho más si la actividad no va acompañada de mayores dotaciones. Sería una irresponsabilidad grave pedir más dando menos.

Pero gastar más lleva aparejado que se gaste mejor. El secretario general de la OTAN no deja de repetírselo a quien quiera escucharle. Y gastar mejor implica muchas cosas, algunas de ellas muy innovadoras. Para empezar, significa gestionar mejor, pero no sólo eso. Significa también saber racionalizar los esfuerzos colectivos para lograr una mayor eficacia de lo invertido.

Pero gastar más también implica otro reto más complicado. Supone gastar en aquello que va a permitir el desarrollo de nuevas capacidades, en adquirir los sistemas más operativos para el futuro y no los del pasado. Pasa, ante todo, por entender las adquisiciones, más que como una mera mejora y actualización, como una auténtica pieza de transformación.

Es cierto que la palabra «transformación» se ha convertido en un concepto de moda en otras capitales, y a otras escalas más ambiciosas. Pero hasta donde yo creo, se trata de una moda conveniente, oportuna y aplicable a España.

Me gustaría detenerme unos minutos en este punto.

¿Qué es lo que se plantea en torno a la transformación o a la evolución de los asuntos militares? Pues, sumariamente, es ese fenómeno general de cambio, que se apoya en innovaciones técnicas pero que afecta a muchos más campos: desde la gestión de los recursos y del personal hasta las doctrinas de empleo de la fuerza, como también la estructura orgánica de los ejércitos. Se trata de un cambio profundo y extenso que no deja nada sin tocar. Por ejemplo, cada vez se habla más de «mandos unificados» y «fuerzas conjuntas de intervención» con total normalidad.

Yo lo que más quisiera destacar en esta mañana ante todos ustedes es la necesidad de estar abiertos, y saber aprovecharlo en favor de los superiores intereses de la nación. Imagino que muchos de ustedes pensarán en su fuero interno que las Fuerzas Armadas ya han experimentado demasiados cambios, que han vivido en los últimos dos decenios en un cambio permanente.

Estoy en gran parte de acuerdo. De verse aislados, a formar parte con todas las de la ley en organizaciones de defensa colectiva, como la OTAN, donde participamos plenamente en sus estructuras tras el amplio acuerdo

parlamentario de 1998. De basarse en la recluta universal obligatoria, a depender de su poder de atracción para que los jóvenes ingresen de forma totalmente voluntaria. De ser una fuerza voluminosa, a configurarse con un nivel de fuerzas más ajustado; de contar con una estructura geográfica, a una funcional. De estar esencialmente volcadas a la defensa del territorio, a desempeñar misiones de apoyo amplio a la paz o en la lucha antiterrorista internacional.

¿No son suficientes cambios? Me temo, sinceramente, que no. Se han puesto las bases de una imprescindible modernización, pero ahora nos encontramos ante la necesidad de encarar otro salto cualitativo.

¿Cómo debemos encarar este cambio cualitativo y con qué alcance y ambición? Primero, con un cambio de mentalidad o —si se prefiere llamarlo así— con la asunción de una nueva doctrina de seguridad.

Las misiones de paz han sido la columna vertebral durante los años 90 y, posiblemente, seguirán teniendo un lugar central en el futuro. Pero ya sabemos que no estamos libres ni de las viejas amenazas ni de las amenazas nuevas. En julio del año pasado nos despertamos súbitamente con la isla de Perejil ocupada. Y, por primera vez en muchos años, nuestros soldados se vieron forzados a actuar para retomar ese peñón, devolviéndolo a la situación anterior. Hay, o puede haber, ocasiones en que la mera disuasión de existir unas Fuerzas Armadas evaluadas como superiores no sea suficiente, y entonces deban emplearse en misiones definitivas para la defensa o la seguridad.

La lucha contra un terrorismo bajo formas de destrucción masiva exige una nueva forma de entender la seguridad. Diferenciando menos lo interior y lo exterior, sin límites geográficos definidos, y como ya señalé anteriormente, la eficacia de este combate lleva al supuesto de emprender acciones de carácter anticipatorio, aunque estén restringidas a casos determinados.

Hay una gran literatura, en parte debida a nuestros clásicos y que ustedes deben conocer muy bien, donde se detallan con acierto cuáles deben ser las consideraciones esenciales para este tipo de acciones: justicia de sus objetivos, proporcionalidad en los medios y respeto a los no combatientes, simplificando en extremo estos requisitos.

Nuestra transformación tiene que permitir nuevas capacidades para esas misiones de diversa naturaleza, y en escenarios asequibles, a pesar de la distancia o la geografía. Hay que hacer realidad esa posibilidad de proyección estratégica, hay que contar con los sistemas adecuados de mando, inteligencia y control, hay que dotarse de los medios suficientes de autoprotección y supervivencia para su actuación sobre el terreno.

Y estas tecnologías tienen que ser incorporadas en nuevas formas orgánicas. Ya es inevitable referirse a «lo conjunto» cuando uno habla de operaciones militares. Hay que seguir profundizando en el concepto no

sólo en el mando a nivel de JEMAD, sino en la concepción y el entrenamiento, muy particularmente en esto último, de las unidades que van a ser desplegadas en esas futuras misiones.

Es más, me atrevería a decir que la transformación, en ese sentido, es una derivada importante de la educación y preparación profesional del militar de hoy. Requiere tecnologías y sistemas, pero depende de la determinación y voluntad de las personas al servicio de la defensa. De ahí que un nuevo planteamiento de la enseñanza militar sea una cuestión para no olvidar ni descuidar, tan importante como dar con un perfil claro de carrera militar para mandos y soldados y marineros.

Es esencial, pues, que entendamos esta profunda adaptación, esta transformación, como un reto que excede con mucho la reforma de los mandos y cuarteles generales o las adquisiciones, por muy importante que esto sea.

Es natural la resistencia al cambio y puede debatirse el alcance de este planteamiento. Pero es un camino que España tiene que tomar, porque no puede quedar retrasada respecto a sus principales socios y aliados. Ustedes saben que muchas de las propuestas de la Alianza Atlántica en la reunión de Praga del año pasado van en esta dirección. Y la Política de Seguridad y Defensa de la Unión Europea apunta en la misma dirección, aunque en menor medida por su condición todavía embrionaria.

Porque, no nos consolemos vanamente ni nos equivoquemos. Hagan lo que hagan las organizaciones multinacionales, los retos del futuro deben ser afrontados en primer lugar por los españoles y sus gobernantes. España, por el mero hecho de ser lo que somos —una democracia consolidada en el sur de Europa— y estar donde estamos, tiene unas necesidades defensivas perentorias, que no pueden esperar. Además, España ha sabido hacerse ese hueco en el escenario internacional, y lógicamente tiene nuevos intereses y más personas que salvaguardar en diversos puntos del globo.

Sería impensable y ridículo pretender el retorno a una especie de autarquía defensiva. Ni siquiera Norteamérica se lo podría permitir ya. Pero, de ahí a esperar ingenuamente que las alianzas vayan a servirnos como garantía última de nuestra seguridad, hay un trecho demasiado amplio como para no rayar en la más ingenua de las irresponsabilidades. Después de lo vivido en los últimos tiempos, sería además una irresponsabilidad culposa.

Las condiciones de seguridad para nuestro país han coincidido con una profunda crisis de los organismos de defensa colectiva, en los que hemos confiado tranquilamente en los últimos años. No cuenten conmigo entre los que se felicitarían de un futuro europeo sin que existiera la OTAN; además no creo que eso vaya a suceder en un futuro previsible. Pero tampoco puede ignorarse que no atraviesa un buen momento. Como

no está en su mejor momento la relación de Europa con Estados Unidos, aunque la relación atlántica de algunos europeos no pueda ser mejor, como es el caso de España.

Éste es el verdadero contexto estratégico, el mundo alterado e inédito en el que nos está tocando vivir, y desde el que partí a la hora de mejorar y transformar nuestra propia defensa.

El reto actual es tanto consolidar esa posición como prepararse para actuar como la nación seria, dinámica, responsable y creíble que hemos llegado a ser, y cuya capacidad de acción estamos empeñados en acrecentar. En los últimos años se ha ahondado enormemente en la comprensión social del papel y la relevancia de las Fuerzas Armadas.

Yo creo y seguiré creyendo que la decisión de estar por el cumplimiento de las resoluciones de las Naciones Unidas y, en su defecto, por el cambio forzoso del peligroso régimen anterior en Irak no sólo fue una decisión correcta, sino justa y necesaria. Era la hora de nuestra responsabilidad y ante ella hemos cumplido.

Ahora bien, no podría concluir sin una referencia a la débil conciencia nacional de la defensa. En parte se puede explicar a causa de la prolongada retirada de nuestra nación de los asuntos internacionales y a la consiguiente conciencia pacifista. Pero sólo en parte. Tampoco es desdeñable un difuso sentimiento antiamericano que arranca de hace más de cien años. Si España debe asumir mayores y más complejas responsabilidades en su acción exterior, éste es un terreno que no se puede abandonar. Bien al contrario, pienso que las fuerzas políticas deberíamos ser las primeras en cubrir la distancia que todavía hay entre la situación objetiva de nuestro país y la conciencia subjetiva de sus riesgos y oportunidades.

Para terminar, es innegable que vivimos tiempos de un cambio profundo, y yo, sinceramente, creo que el trabajo de saneamiento, normalización y modernización acometido por la sociedad española en su conjunto en los últimos años nos permite el optimismo sobre nuestro futuro estratégico.

Un futuro que nunca está dado de antemano, y mucho menos regalado, sin apenas coste alguno. Insisto en mi visión de un futuro pleno de posibilidades, riesgos y oportunidades que nos deparará no pocas sorpresas. La misión de la defensa es estar preparada para evitar las más desagradables. No es fácil cuando tenemos en cuenta el acelerado ritmo de la historia contemporánea. Pero ése es el gran reto del que debemos salir airosos por un estricto sentido de la responsabilidad hacia la nación.

Muchas gracias a todos y a la atención que estoy seguro habrán puesto a mis palabras.

CONSIDERACIONES SOBRE LA REVISIÓN ESTRATÉGICA DE LA DEFENSA Y LA ARMADA

Manuel VILA GONZÁLEZ
Ingeniero industrial

Begoña TORRE OLMO
Profesora de la Universidad de Cantabria

Introducción

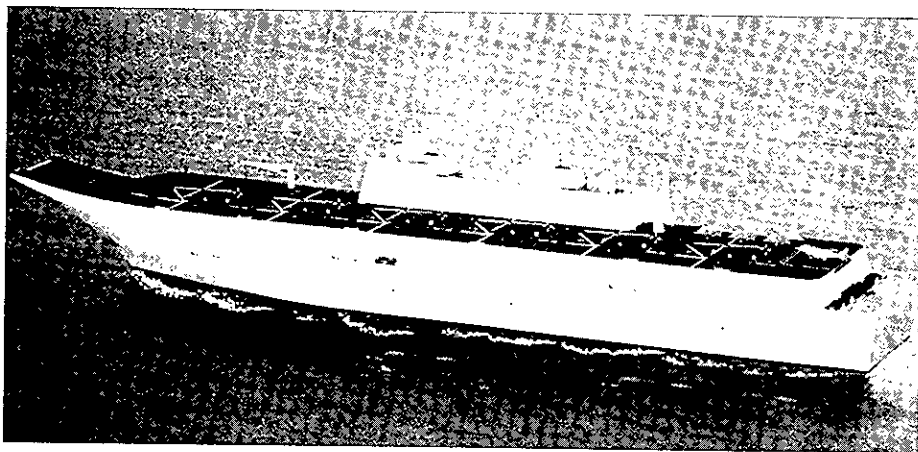


L Consejo de Ministros celebrado el 5 de septiembre de 2006 autorizó la adquisición de un «buque de proyección estratégica», en esencia un portahelicópteros de asalto anfíbio (*Landing Helicopter Dock*, esto es, LHD/LHA), capacitado para operar con aviones de combate de despegue corto y apontaje vertical (*Short Take Off Vertical Landing*, STOVL), y dotado en consecuencia con una rampa de despegue de 12° a proa.

Los vigentes planes de construcción, esbozados en la reciente Revisión Estratégica de la Defensa (RED), colocan a la Armada en la parte alta de la tabla entre las instituciones europeas equivalentes en lo que a tipología de sus naves y doctrina de empleo se refiere: las nuevas «fragatas» de la clase *Álvaro de Bazán*, los nuevos submarinos anaerobios con capacidad de lanzamiento de misiles de crucero (igualmente aprobados) y el nuevo LHD que da pie a este artículo, sin ir más lejos, son pequeñas revoluciones en el ámbito naval mundial, al ser buques que han comenzado a cambiar ya muchas ideas vigentes sobre la guerra naval y la composición de las flotas en las potencias medias que aspiran a gozar de algún peso específico en el concierto internacional, sacando provecho a una tecnología que poco a poco se va consolidando y cuyas aplicaciones provocan en ocasiones la obsolescencia de algunos sistemas o conceptos a los que sustituyen.

Situación estratégica al alba del siglo XXI

Es por todos conocida la rápida evolución que los condicionantes estratégicos han experimentado desde el final de la guerra fría y sus consecuencias



Versión artística del Buque de Proyección Estratégica. (Foto: RED, septiembre de 2003).

navales: la misión principal de una armada occidental, tal como recoge la propia RED para el caso español, ha pasado de ser la protección al tráfico en las más importantes vías de comunicación ser la proyección de fuerza en litorales hostiles, muy en síntesis.

Esa circunstancia no evita tener que seguir protegiendo las grandes rutas marítimas por las que transcurre el transporte de hidrocarburos, de minerales o de cereales básicos. La amenaza, incluso, ha acabado por resultar más probable en los puntos de paso cercanos a los puertos de abastecimiento o a lo largo del trayecto que «en medio» del océano.

La inevitable proximidad a tierra de esos lugares de posible emboscada y la relativa endebles, en principio, del potencial enemigo llegan a aconsejar la intervención directa limitada para atajar de raíz (en sus bases) el peligro una vez activado.

No parece que toda esta mecánica vaya a cambiar en mucho tiempo. Los recientes y continuos descubrimientos de nuevos yacimientos de petróleo y gas natural y la previsible explotación de las inmensas reservas caribeñas de petróleo de baja calidad en forma de crudo sintético (Orimulsion) aseguran que al menos durante la primera mitad del siglo (¿tiempo suficiente para encontrar alternativas energéticas?) siga habiendo un vital tráfico marítimo que proteger. El constante crecimiento del intercambio comercial mundial también avala la tesis.

La coyuntura, si acaso, podrá empeorar, en el supuesto de que sea un país grande y con recursos económicos y militares abundantes quien plantee la amenaza.

Ante esa perspectiva, España, con una posición geográfica que la convierte en puente europeo hacia América, puerta del Mediterráneo y paso obligado

del petróleo tanto del golfo de Guinea como del golfo Pérsico o incluso del golfo de México hacia el mar del Norte, está en condiciones de reivindicar el protagonismo que en otro tiempo tuvo, dotándose de una armada a la altura de su momento histórico, para que nada cuanto atañe a los mares que circundan nuestros intereses nos sea ajeno.

Desde Galicia, donde se encuentra la base naval de Ferrol (es una seria carencia la inexistencia de una base aérea en la zona), se puede controlar y proteger el tráfico que atraviesa desde América el Atlántico Norte con destino al canal de la Mancha (el lugar del mundo por el que pasan más buques mercantes al día).

Desde las bases de Las Palmas, Rota y Cartagena (e incluso Mahón) y las bases aéreas de Gando, Morón y Los Llanos (y Son San Juan, en un momento dado), se puede echar el cierre al estrecho de Gibraltar (otro de los más importantes puntos de paso del globo), controlando y protegiendo no sólo todos sus accesos, sino incluso el tráfico que bordeando África o procedente de América del Sur se dirige hacia el canal de la Mancha. Todo eso es posible dotándose de unas fuerzas armadas adecuadas.

Finalmente cabe considerar, a la hora de estudiar el alcance que deben tener nuestros medios de defensa, el incremento notable que están experimentando los intereses económicos y culturales de España en todo el mundo. Cada vez pueden encontrarse más ciudadanos españoles repartidos a lo largo y ancho del planeta, sean cooperantes, directivos o empresarios, misioneros, estudiantes, militares, aventureros, turistas o emigrantes de cualquier condición desplazados temporal o indefinidamente.

Evolución socioeconómica española en el reinado de Juan Carlos I

En los últimos treinta años, pese a todos los problemas políticos, económicos, institucionales y sociales por los que hemos pasado, los españoles hemos recuperado casi dos siglos de aislamiento.

Nuestro peso económico ha crecido y el PIB per cápita se acerca a paso firme, desde hace casi diez años, a la media de la Unión Europea, de forma que en poco más de otra década podremos alcanzarlo si conseguimos seguir manteniendo el diferencial de crecimiento.

Vivimos en un país cuyo nivel de vida es mejor que nunca; gozamos de una libertad individual (al menos el 95 por 100 de los españoles) y colectiva que no tiene parangón en el mundo, y gobernamos nuestras patrias chicas con una autonomía inigualada desde tiempo inmemorial.

Llevamos tres lustros construyendo unas infraestructuras de primer nivel a un ritmo frenético (a lo que nos han ayudado con generoso desinterés nuestros amigos europeos desde nuestra integración en la Unión Europea), que en apenas diez o quince años más nos habrán instalado definitivamente en la

modernidad, haciéndonos olvidar las penurias que ya creíamos endémicas. Además, hemos creado un estado de bienestar serio, cada vez más equiparable a cualquiera de los de nuestros vecinos, que antaño tanto admirábamos.

Nuestras empresas, incluso las más modestas, han vencido inercias ancestrales y, si bien con décadas de retraso, han comenzado a salir al exterior con seriedad, agresividad y éxito, en virtud de una competitividad no hace tanto contemplada como una quimera.

Nos hemos sacudido nuestros complejos seculares. Ya no nos creemos el país de la chapuza, ni nos aflijimos al visitar las ciudades europeas que antes nos asombraban por su cosmopolitismo, sus modernos edificios, su vitalidad...

España está en marcha, todos parecemos caminar en una única dirección como hace ¿siglos? que no hacíamos. No podemos no tener éxito en nuestro peculiar empeño de «hacer patria», cada uno, eso sí, salvaguardando sus propios intereses, claro, pero con el respeto más absoluto a las reglas del juego que entre todos acordamos en 1978.

En suma, hemos perdido el miedo a «lo español», a reconocernos, interior y exteriormente, españoles. De hecho, parecemos estar comenzando a sentirnos orgullosos de serlo.

Política de Defensa

Son muchas las políticas puestas en marcha a lo largo de toda esta última generación para forzar nuestra modernización en pos de la convergencia con nuestros vecinos de referencia. Las principales han gozado de gran consenso y, si bien ninguna de ellas ha sido de fácil desarrollo, la de Defensa destaca por haber sido la más compleja, convirtiéndose en un complicado compendio de aciertos y carencias.

Lo que hemos hecho bien es evidente: dismantelar el despliegue geográfico decimonónico de las unidades, redimensionar la fuerza en función de la amenaza real, integrarnos en la OTAN y participar en su estructura integrada, potenciar la industria nacional, participar en misiones internacionales de ayuda, de seguridad y hasta de interposición, incorporar a la mujer a las Fuerzas Armadas, optar por la máxima calidad en la elección de los sistemas de armas incorporados y, sobre todo, profesionalizar el oficio.

En el debe, sin embargo, todos los males se pueden resumir en uno: un presupuesto insuficiente, muy insuficiente, para los compromisos, las necesidades y la importancia de España en el mundo.

Hace diez años, un pacto parlamentario entre los dos principales partidos políticos nacionales resolvió dedicar alrededor del 2 por 100 del PIB a Defensa. La cruda realidad es que hemos seguido disponiendo de apenas la mitad.

Perdimos además la oportunidad de iniciar el camino para doblar el presupuesto de Defensa con la «excusa» de la profesionalización, cuando la socie-

dad hubiera entendido el esfuerzo a cambio de no hacer el servicio militar, de que los soldados y marineros cobraran un sueldo «de mercado», de volver a contar en la escena internacional verdaderamente, de desarrollar una industria nacional puntera, aumentando así también el escaso porcentaje del PIB dedicado a investigación y desarrollo...

La apuesta inversora continuada en infraestructuras viarias, hidráulicas, sanitarias y culturales, educativas o deportivas, de las que tan escasos andábamos, por un lado, y los objetivos y obligaciones macroeconómicos, por otro (gracias a cuya consecución hemos podido pasar por encima de la crisis económica actual casi sin enterarnos), desaconsejaron probablemente el órdago.

Ese sobreesfuerzo inversor será aún necesario durante al menos una década, periodo razonable empero para, décima a décima, ir incrementando el presupuesto de Defensa paulatinamente hasta llegar a alcanzar el objetivo.

De esa forma, nuestro peso político se podrá corresponder con nuestro creciente protagonismo económico y cultural en el mundo.

El camino aeronaval iniciado por la Revisión Estratégica de la Defensa

España ha dado un paso de gigante con la Revisión Estratégica de la Defensa que, de alguna forma, dimensiona la fuerza de la que cada ejército debe disponer para asegurar la defensa de los intereses nacionales, tal como allí se describen.

En el caso de la Armada, se plantea, entre otras cosas, la necesidad de poder llegar a realizar un asalto anfibio en zona hostil con la totalidad de la brigada de Infantería de Marina (formada alrededor de dos batallones de infantería ligera y uno de infantería mecanizada) en un lugar suficientemente alejado para que no pueda existir colaboración significativa del Ejército del Aire.

La consecución de ese ambicioso objetivo obliga a disponer de medios logísticos y de asalto anfibio apropiados en número suficiente, de un número adecuado de fragatas (que proporcionen escolta antisubmarina en el tránsito y brinden apoyo de fuego en la cabeza de playa) y destructores (aptos para el ataque a tierra de precisión a gran distancia y con suficiente número de silos como para poder asegurar la permanencia y la respuesta a sucesivos ataques aéreos) y de una superioridad aérea sin la que la operación resultaba de imposible ejecución.

Este último es quizá el factor más crítico, pues poder disponer de un número suficiente de aviones de combate dedicados tanto a la defensa aérea como al reconocimiento y ataque naval o a tierra (sea bombardeo de instalaciones clave o apoyo aéreo cercano a las tropas desembarcadas) requiere probablemente el despliegue simultáneo de más de treinta o cuarenta unidades, es



El *Príncipe de Asturias* con cinco AV8B y B Plus, cuatro SH-3D y un AB-212 en su cubierta de vuelo, haciéndose a la mar desde Santander. (Foto: M. Vila González).

decir, requiere el empleo bien de un portaaviones, como mínimo del tamaño y la capacidad (y el coste) del *Charles de Gaulle* o de los nuevos buques británicos (y no olvidemos que se precisan dos unidades para poder disponer de al menos una en todo momento), bien de dos portaaviones más pequeños que sean capaces de operar con dos escuadrillas de aviones de combate cada uno, esto es, con capacidad intermedia entre los mencionados y el *Príncipe de Asturias*. En este caso conviene recordar que deberían ser tres los buques para poder contar con dos en cada momento con ciertas garantías.

Tendencias de las operaciones aeronavales

La existencia de escuadras de escolta al estilo del extinto Grupo Alfa, organizadas alrededor de un portaaviones de escolta con una escuadrilla de no más de diez o doce aviones de combate para la defensa aérea de la formación, y otra de helicópteros antisubmarinos (caso del *Príncipe de Asturias*, del *Giuseppe Garibaldi* o de los *Invincible* durante gran parte de su vida operativa), ha quedado seriamente en entredicho (merced al cambio estratégico naval de la última década y como bien recoge la RED), a favor de escuadras más complejas, poderosas y polivalentes.

La Armada ha vuelto a ser pionera al fusionar en el Grupo de Proyección de la Flota los antiguos Grupos Alfa y Delta (de combate y anfibio, respectivamente).

Paralelamente, la reciente revisión cuatrienal de la defensa en Estados Unidos ha generado resultados sorprendentes que urgen iniciar cambios de importancia vital en su armada (1).

En esencia, y en lo referente a la proyección de la fuerza naval sobre tierra, parece sugerir la aparición de portaaviones que, además de ejercer el dominio del mar (y por tanto contar con al menos dos escuadrillas de aviones de combate, una dedicada a la defensa aérea y la otra al ataque de superficie) incorporen notables capacidades anfibias.

No es un concepto totalmente novedoso, pues ya fue ensayado por los británicos a bordo del *Mermes*, portaaviones de 28.000 t habilitado tanto para el transporte y asalto aéreo de hasta 750 infantes de marina como para operar con aviones STOVL, de los que dispuso en las versiones *Sea Harrier* FRS 1 y *Harrier* GR.3 durante la Guerra de las Malvinas.

La Armada estadounidense se ha aproximado indirectamente al concepto al embarcar AV-8B para el apoyo aéreo cercano a su Infantería de Marina en sus LHA y LHD de 40.000 t, a razón de seis u ocho por buque.



Harrier de la Armada en vuelo frente a la costa de Madeira. (Foto: L. Díaz-Bedia).

(1) Como pone de manifiesto el capitán de navío José L. de Diego Medina en el artículo publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de diciembre de 2001: *La Armada de Estados Unidos y la Revisión Estratégica de su Defensa*.

Siguiendo esa estela, o incluso en algunos aspectos adelantándose a ella, se enmarca la compleja génesis del portaaviones *Andrea Doria* ahora en construcción, en la que se acabó por suprimir el dique (aunque manteniendo la capacidad de transporte de tropas y de asalto anfibio), a pesar de que no disponer de la barcaza anfibia de colchón de aire (LCAC o *Landing Craft Air Cushion*) inicialmente prevista compromete el número de aviones de caza y ataque operables, al tener que ser la cantidad de aeronaves de transporte forzosamente mayor.

A ese primer paso italiano se une ahora la «polémica» decisión de incorporar rampa de despegue al nuevo buque español (la parte más visible cuando un portaaviones adquiere capacidad de operar con aviones STOVL), que puede permitir cambiar el concepto de «ampliar en caso de necesidad la superficie del hangar incorporando el garaje de vehículos ligeros» por «ampliar en caso de necesidad la superficie destinada a transporte de material haciendo uso de parte del hangar», sin más que convertir el citado garaje en parte integral del hangar.

Se podría comenzar así a dibujar en el sur de Europa un nuevo tipo de armada en contraposición a la británica y a la francesa, fieles al hasta ahora modelo americano, al combinar portaaviones «de flota» (tres escuadrillas de aviones de combate) con portahelicópteros de asalto (anfibio), LPH (LHD).

Entorno tecnológico del combate aeronaval y anfibio

En los últimos años se han ido consolidando una serie de tecnologías de aplicación naval, cuyo empleo está ya haciendo o va a hacer pronto obsoleta a toda aquella unidad o flota que no haga uso de ellas.

Afortunadamente, la Armada se ha instalado en la costumbre de dotarse con los medios más avanzados en la medida de sus posibilidades, adaptando sus procedimientos a los novedosos condicionantes operacionales.

Algunos de los ineludibles adelantos técnicos de obligada generalización futura en las armadas medias a bordo de las unidades aeronavales o anfibiaas se comentan a continuación:

- Aviones STOVL supersónicos, que hacen olvidar las limitaciones de los AV-8B por todos conocidas, paliadas en parte en la versión Plus al incorporar radar y poder integrar misiles como el antiaéreo de medio alcance AMRAAM, entre otras mejoras.
El hecho de que por primera vez, caso del F35, un avión todotiempo naval STOVL y uno convencional (*Convencional Take Off and Landing*, CTOL) sean prácticamente el mismo, que pueda cargar ocho toneladas y que tenga características furtivas es todo un hito.
- Aeronaves no tripuladas de despegue y aterrizaje vertical (*Unmanned Air Vehicle*, UAV-VTOL) para reconocimiento y designación de blan-

cos (embarcables a bordo de escoltas y destructores) e incluso aviones furtivos no tripulados (*Unmanned Combat Air Vehicles*, UCAV), aptos además para el combate (portadores de misiles antirradar, por ejemplo). No podrá haber portaaviones que se precie sin un par de parejas de estos aparatos, con los que ineludiblemente comenzará cualquier ataque aéreo a tierra.

- Asalto anfíbio desde más allá del horizonte (*Over The Horizon*, OTH), facilitado por las LCACs en sustitución de las barcazas tradicionales (LCM o *Landing Craft Medium*), por aviones de carga de despegue y aterrizaje vertical MV-22 *Osprey* en lugar de helicópteros (si bien seguirían siendo una alternativa aún válida) y por los novedosos vehículos anfíbios de asalto avanzados (*Advanced Amphibious Assault Vehicles*, AAV), que jubilan a sus lentos y vulnerables antecesores.

Con estos medios, iniciar operaciones anfíbias desde distancias comprendidas entre las 25/50 y las 200 millas de la costa se convierte en una posibilidad real.

- Apoyo de fuegos remoto con misiles de crucero (TLAM o SCALP *naval*), misiles de doble uso (antibuque y de ataque a tierra) dotados con GPS (RBS-15, Harpoon B.II) o guiados por fibra óptica (Polyp-hem) y artillería con cadencia incrementada y alcances expandidos con municiones-cohete (127/62 ERGM con hasta 63 millas de alcance, AGS de 155 mm con 100, 127/54 italiano o 155 mm MONARC alemán con alcances estimados de hasta 43 millas). Su incidencia es muy clara en el diseño de buques de escolta y combate, lo que excede en mucho el ámbito de este artículo.

Conclusiones

Casi una generación después de que España despertara de su letargo y aislamiento, olvidara sus viejos rencores y se propusiera avanzar con paso firme hacia el futuro, los españoles hemos obrado el milagro de convertirnos en un pueblo desarrollado y moderno en todos los sentidos.

Pese a que aún quedan inercias y resquemores que vencer, parece el momento de abordar la tarea de adecuar el poder de nuestras fuerzas armadas al papel estabilizador que España quiere desempeñar en el mundo.

La RED asume el reto y propone la política y los medios que nos pueden permitir alcanzar el objetivo. En lo referente a la Armada, se fijan una serie de metas que la exigen en buena lógica dotarse con buques más avanzados, e inevitablemente en mayor número que los actuales, si de verdad se quiere estar en disposición de cumplir con éxito las tareas que se desprenden de sus directrices.



El remolcador *La Graña* en el puerto de Málaga el 19 de agosto de 2003.
(Foto: A. Anca Alamillo).

EL ESPÍRITU DEL GUERRERO

Alfredo FLORES SOLARES



Introducción



UNA gran parte de los tratadistas y profesores de nuestra importantísima asignatura de moral militar nos hablan siempre del espíritu militar, pero pocos del Espíritu del Guerrero, de igual o mayor importancia y que considero que se debe conocer, valorar y potenciar.

Ambos espíritus son el alimento del guerrero y del militar, y éstos, aunque tienen como fin principal de su profesión la guerra, tienen ideas distintas sobre ella.

Ortega (1) nos los diferencia: «Está claro que una cosa es el guerrero y otra el militar. La Edad Media desconoció el militarismo. El militar significa una degeneración (2) del guerrero corrompido por el industrial. El industrial es un militar armado, un burócrata que ha inventado la pólvora. Fue organizado por el Estado contra los castillos. Con su aparición comienza la guerra a distancia, la guerra abstracta del cañón y el fusil».

Muchos escritores militares, el mismo Cervantes, se quejan de la guerra a distancia, donde una bala traidora puede acabar con la vida de un buen soldado sin darle la mínima oportunidad de defenderse, pero las armas se han perfeccionado, han incrementado sus capacidades destructoras y, queramos o no, ellas son parte del combate.

Por eso no creo que lo importante sea el arma que se utilice, sino la predisposición para el combate. Es decir, el guerrero vive para la guerra, y el objetivo de sus batallas y combates es llegar a la lucha cuerpo a cuerpo, donde adquiere una principal importancia la agresividad y el manejo de las armas; en la paz sigue pensando en la guerra, no hay nada que lo distraiga de esta idea, por lo que su adiestramiento va dirigido al mejoramiento de las técnicas del manejo de las armas y a la realización de ejercicios de contacto, como las justas y torneos de la Edad Media.

(1) ORTEGA Y GASSET, José: *Castilla y sus castillos*. Afrodisio Aguado, S. A. Madrid. Segunda edición, 1952: págs. 101-102.

(2) ORTEGA Y GASSET, José: *España invertebrada*. Espasa-Calpe, S. A. Colección Austral, 1977. pág. 43. Define al militar como guerrero deformado por el industrialismo.

El militar pone su atención en el conocimiento de la guerra, que puede además vivirla a distancia, unidades logísticas, artilleras, etc., y descarga una gran parte de sus responsabilidades en las capacidades destructivas de sus armas. En tiempo de paz, su carrera está influida por un, menos malo, sistema de ascensos por selección, en el que la agresividad está poco valorada, a la larga resultan más beneficiados los pusilánimes; en pocas palabras diría que la guerra no le apremia. Entonces tiende a distraer su atención hacia otros asuntos, dulcifica su fortaleza, entra en un rutinario adiestramiento y, sobre todo, tiende a buscar otros estudios donde satisfacer su formación personal.

Francisco Dávila (3), al resaltar las cualidades para la guerra del español, nos presenta también su poca inclinación para el adiestramiento, para su familiarización con las armas, etc.: «... para mí que el ser bisoños lo ha causado el poco ejercicio que hacían del arte militar...».

Pero esta crítica, que responde a una determinada época, nos muestra la necesidad de mantener un permanente ejercicio de la guerra, y en este sentido entiendo que con la civilización hemos abandonado, en nuestro adiestramiento, aspectos de ella que desarrollaron en el guerrero una predisposición natural para el combate, que se deberían recuperar, y que engendraron sus principales virtudes: el liderazgo y la confianza en sí mismo.

Espíritu militar

El padre fray Diego José de Cádiz, en su obra *El soldado católico en guerra de religión. Carta instructiva*, que sirve de modelo a muchos de nuestros tratadistas de moral militar, define el espíritu militar como (4): «...El espíritu militar, por el contrario, es una cierta inclinación a la milicia, con lo que se hacen amables al soldado sus leyes, sus disciplinas y sus penalidades; es una cierta proporción de sus potencias y de sus sentidos, para todo lo que es y dice orden a este estado, y es una gran facilidad para ejercitar todas sus funciones, faenas y maniobras... En una palabra: el espíritu militar, con respecto a su objeto principal, que es la campaña, viene a ser una aptitud grande del cuerpo y del ánimo para ella».

Vigón nos lo define (5) como «amor a la profesión, entusiasmo, energía, amor a la gloria, valor, desprendimiento, abnegación...; sin olvidar la diligen-

(3) VIGÓN, Jorge: *Milicia y regla militar*. EPESA. Madrid, 1949; pág. 237.

DÁVILA OREJÓN GASTÓN, Francisco: *Excelencias del arte militar*. Hoja 18 (ejemplar de la Biblioteca Nacional).

(4) VIGÓN, Jorge: *Milicia y regla militar*. EPESA. Madrid, 1949; pág. 323.

M. R. P. SEBASTIÁN DE UBRIQUE: *Vida del beato Diego José de Cádiz*. 1926. Primera parte, pág. 18.

(5) VIGÓN, Jorge: *El espíritu militar español*. Ediciones Ejército. Madrid, 1979; pág. 276.

cia, que es remedio de la tibieza, del desánimo, el desaliento, la desgana y la inconstancia, flacos que acuitan a los que “valen poco para el servicio”; ni menos la paciencia, que triunfa siempre sobre el desaliento nacido de la fatiga moral», y un sentido parecido se muestra Martínez-Valverde (6) y otros autores.

Lo que más me llama la atención de estas definiciones es la bondad, la belleza, la tibieza de las palabras que definen al espíritu que va a nutrir el más brutal de los inventos del hombre para resolver sus conflictos.

Por eso, llego a la conclusión de que sólo nos presentan al militar de paz o cuanto más al no profesional, y echo en falta al guerrero, aunque sea civilizado; es decir, excluye la parte brutal que tiene la guerra al tratar de imponer, por la fuerza, nuestra voluntad al enemigo.

Esta omisión puede hacer olvidar, o no conceder la importancia que tiene, aquellos aspectos del adiestramiento que persigan estos resultados; bien es verdad que hasta no hace mucho el Ejército estaba formado por soldados de reemplazo y su escaso tiempo de servicio, sobre todo en los últimos años, impedía entrar en un adiestramiento complementario, que trataría de hacer del soldado un guerrero moderno, como podían ser los deportes de contacto, especialmente la lucha; de riesgo, como la escalada en todo tiempo o el paracaidismo; la potenciación de la musculatura, etcétera.

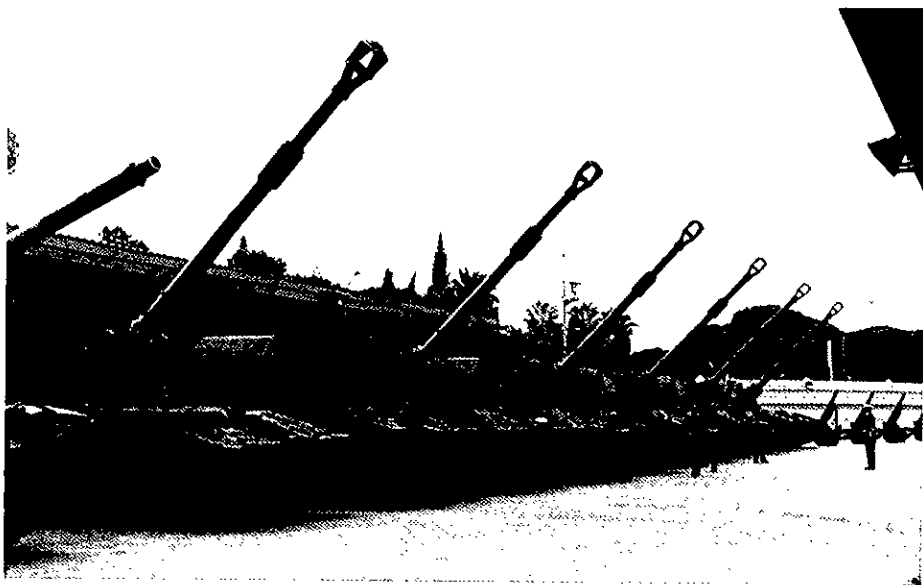
Espíritu del guerrero

El guerrero supone la guerra como lo cotidiano, la vida como beligerancia, representa la estructura de un alma para la cual vivir es guerrear, por lo que dedica a ella toda su actividad. Los ascensos los obtiene en el combate, fortaleciendo su liderazgo con el prestigio de sus victorias o la audacia de las acciones.

Su espíritu es el que impulsó a Gengis Kan y al Tamorlán (Timurbec) a construir sus imperios, o el que hizo sobrevivir en tierras de Bizancio a nuestros Roger de Flor, Berenguer de Entenza o Berenguer de Rocafort, combatiendo contra griegos y turcos lejos de su patria. Pero se hace necesario aclarar que no es privativo de épocas pretéritas, recuerdo las palabras con que Wellington (7) felicitó al 4.º Ejército: «¡Guerreros del mundo civilizado!: aprended a serlo del 4.º» Ejército español..., la arrogancia, la serenidad, de todo disponen a su antojo...». Había descubierto la victoria en aquellos soldados gallegos, la pena es que lo consiguieron casi al final de la guerra (Independencia); si hubiesen tenido antes esa preparación, cuántas penurias y muertes se hubieran evitado.

(6) MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *Guión para las conferencias de Moral Militar*. Volumen II. Publicación 42. Escuela Naval Militar. Marín, 1960.

(7) «Historia de las tropas de Infantería de Marina de Ferrol». Lesaca, orden del día 4 de septiembre de 1813.



Carros de combate del Tercio de Armada.

De Ortega (8) podemos extraer la siguiente definición: «Espíritu del guerrero es un estado de ánimo habitual que no encuentra en el riesgo de una empresa motivo suficiente para evitarla, prevalece el apetito de la acción al peligro, consecuencia de un radical sentimiento de confianza en sí mismo».

De ella quiero resaltar el concepto de confianza en sí mismo, importantísimo que pocos estudiosos tratan, siendo de él de donde procede la audacia y el valor, me estoy refiriendo al que nace del conocimiento de nuestra propia valía, no al valor ciego que en un momento nos puede llevar al desastre, al que nace de la propia estimación, que nos hace orgullosos, soberbios, dice Ortega, pero una soberbia inherente, no la nacida de la vanidad.

La guerra

Nos quedaría un poco incompleto el trabajo si no dedicásemos unas breves líneas a este tema, como forma de justificar una posición que parece chocante con la de un mundo desarrollado que busca en el diálogo la forma de solucionar los problemas.

(8) ORTEGA Y GASSET, José: *Castilla y sus castillos*. Afrodísio Aguado, S. A. Madrid. Segunda Edición, 1952; pág. 104.

Pero la guerra está ahí, lo vemos todos los días en los medios de comunicación, ya que, como dice Ortega (9), es una forma de resolver los conflictos y la renuncia a ella, por sí misma, no los resuelve. No obstante, ellos siguen exigiendo una solución, y aun suponiendo que estuviésemos en un estado de pacifismo total, mientras no se inventase otro medio, la guerra reaparecería inexorablemente.

Por otra parte, la paz hay que ganarla mediante el derecho, pero ese proceso es lento y aunque en él se está, lo vemos en los conflictos recientes donde las Naciones Unidas imponen su espíritu de conciliación, las guerras continúan.

La civilización en la guerra se ha venido consiguiendo mediante las leyes que la regulan, y así, cada vez con más frecuencia, se está castigando a los gobernantes de aquellos países que las incumplen.

Pero estas pretensiones no deben distraernos de nuestro objetivo final, que es estar preparados para ganarla, en el supuesto de tener que hacerla.

Conclusión

El espíritu del guerrero nos proporcionará una mejor preparación para solucionar las situaciones que la guerra nos plantea y la crítica que pudiera surgir de la agresividad que pudiera generar no debe retraernos, ya que estará canalizada por la ética militar y porque no son los fuertes, ni los mejor preparados, los que normalmente hacen peligrar la paz, sino todo lo contrario.

Si desconocemos o abandonamos nuestro espíritu guerrero en el adiestramiento se está falseando su objetivo, que es el principio de perder la guerra verdadera.

El espíritu del guerrero incrementa la agresividad, el valor, la confianza en uno mismo, el ánimo en la lucha, etc., por lo que debe existir en todos los escalones de la milicia: en los pequeños, para solventar las dificultades que se presentan en el combate, y en los grandes, para transmitir a todas sus unidades subordinadas el espíritu de victoria.

La profesionalización del Ejército nos ofrece la posibilidad de conseguir de un soldado un guerrero, pero una mala o incompleta preparación hará de él un bisoño, peor aún, se dará cuenta, al tratar a militares de otras naciones, de la incapacidad de sus mandos para prepararlo con la aptitud que él, como profesional, espera y desea, y el resultado será el de todos conocido.

Reivindiquemos por ello el espíritu del guerrero, que nos facilitará el cumplimiento de nuestro fin último: el éxito en la guerra.

(9) ORTEGA Y GASSET, José: *La rebelión de las masas*. Círculo de Lectores, 1967; pág. 226.



EL EQUILIBRIO DE LA ARMADA FRENTE AL CAMBIO DE LA AMENAZA: LA GUERRA NAVAL ESPECIAL

Francisco Javier GAMBOA HERRÁIZ



Introducción



EN los últimos años, desde la disolución del Pacto de Varsovia hasta nuestros días, se han ido sucediendo una serie de acontecimientos en el panorama mundial que han puesto de manifiesto la aparición o vigencia de términos tales como: conflictos de baja intensidad, daños colaterales, guerra litoral, operaciones conjuntas y, más recientemente desde los sucesos del 11 de septiembre, también terrorismo internacional.



Helo-Casting. (Foto: CBA).

Estos hechos han obligado a un cambio en la política de defensa en Occidente. Se opta por una drástica reducción de efectivos, unidades e instalaciones militares. Se busca suplir la cantidad con calidad, al tiempo que la realidad de las nuevas amenazas fuerza a rediseñar las estructuras militares y sus formas de actuación.

La Armada no es ajena a estos cambios: los recortes presupuestarios, junto con las citadas nuevas amenazas obligan a reestructurar para economizar personal, material y esfuerzo, al tiempo que se plantea la vigencia de la actual organización para equilibrar el balance entre estructura, medios y objetivos.

En este contexto nos encontramos con las Operaciones Especiales (OE) que, dada la situación descrita, se perfilan como factor de equilibrio en el seno de la Armada. De su adecuada estructura, organización y utiliza-

ción depende, desde mi punto de vista, en gran manera el papel que la Armada pueda jugar en un futuro para aportar soluciones a conflictos dentro de nuestro ámbito de actuación.

En la idea de ofrecer una nueva estructura global a las OE en la Armada afronto el presente artículo. Estructura que aglutine a todas aquellas unidades que de forma más directa toman parte en lo que se ha dado en llamar la Guerra Naval Especial (GNE). Lo haré respetando la precariedad presupuestaria, la necesidad de reducción de instalaciones y la economía de personal; con el imperativo ineludible de la necesidad de la acción conjunta en el seno de la Fuerzas Armadas (FAS).

¿Por qué las operaciones especiales?

Para responder a esta pregunta veamos primero qué podemos esperar de ellas en el ámbito naval, Guerra Naval Especial, y comprenderemos entonces cuál puede ser su importancia en el seno de la Armada.

Comenzaré por definir el concepto y analizar brevemente sus misiones.

Extrapolando el concepto de Operaciones Militares Especiales al ámbito naval podemos decir que son aquellas «operaciones navales realizadas por fuerzas navales especialmente designadas, organizadas, entrenadas y equipadas que hacen uso de técnicas operativas y formas de empleo no habituales por las fuerzas navales convencionales».

Misiones de la GNE

Las misiones que se entienden como propiamente de GNE podrían ser:

- *Reconocimiento especial*: como obtención de información específica, precisa y en tiempo oportuno, de relevancia estratégica, operacional o táctica, mediante la observación de objetivos situados en territorio hostil, potencialmente hostil o políticamente sensible.
- *Acción directa*: es el ataque a objetivos limitados; se basan en la sorpresa, la audacia y la rapidez de acción. Están pensados para alcanzar resultados específicos, bien definidos y oportunos en tiempo. Generalmente operan más allá del alcance y las capacidades de las fuerzas convencionales.
- *Asistencia militar*: entendida como el apoyo militar a naciones amigas o de interés para España en lo que es la preparación, el adiestramiento y asesoramiento de sus Fuerzas Armadas.
- *Actividades colaterales*: son misiones no típicamente militares en apoyo a otras instituciones para salvaguardar la seguridad nacional, como, por ejemplo: control del tráfico marítimo, contraproliferación, asistencia a operaciones NEO (Non Combatant Evacuation Operation), antiterrorismo.

Vemos, pues, que las misiones asignadas a las unidades de OE se encuentran íntimamente relacionadas con la nueva dirección desde donde nos vemos amenazados

Unidades de GNE en la Armada

En la Armada, dos son las unidades que se consideran oficialmente como Unidades de Guerra Naval Especial: la Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada (UOE), y la Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC).

Las dos reúnen los requisitos para ser consideradas como tales según el concepto de GNE ya comentado. Sus misiones entran plenamente en el ámbito de las operaciones especiales, y aunque en la actualidad existe cierta

controversia sobre la necesidad o no de la existencia de ambas o su fusión, en mi opinión las causas por las que fueron creadas y la necesidad de mantenerlas como unidades independientes se mantienen vigentes hoy día.

La Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada (UOE)

Ubicada en San Fernando, fue creada a finales de los años sesenta en el seno del Tercio de Armada (TEAR), por tanto, su dependencia orgánica es del comandante general de Infantería de Marina y operativa del almirante de la Flota (ALFLOT), en ambos casos a través del general del Tercio de Armada (GETEAR).

Dentro del ámbito de la GNE puede decirse que operan en la costa y desde la mar.

La Unidad Especial de Buceadores de Combate (UEBC)

Ubicada en Cartagena, junto al CBA, en la Estación Naval de La Algameca, fue creada en 1967 por el comandante de Infantería de Marina Antonio Gorordo Álvarez, casi desde sus comienzos ha dependido orgánicamente del jefe del Centro de Buceo de la Armada (CBA) y, por tanto, del almirante de la Zona Marítima del Mediterráneo ALMED, y operativamente de la unidad a la que fuera a prestar su apoyo. En la actualidad se está gestando su cambio de dependencia a la Flota.

Dentro del ámbito de la GNE se puede considerar que operan en la mar y desde la mar.

Aunque he delimitado el campo de actuación de ambas unidades, es evidente la dificultad de trazar una línea divisoria que las separe, y muy por el contrario habrá de considerarse esa línea como una franja en la que ambas operen en colaboración aportando cada una a la otra lo mejor de su especialización, bien dentro del agua (la UEBC) o en tierra (la UOE).

Pero por otro lado existen otras unidades que, dado el carácter especial de la guerra naval que desarrollan, deben estar consideradas como Unidades de Guerra Naval Especial, que son los submarinos y la futura Unidad Especial de Superficie.

Submarinos

Que el submarino desarrolla un tipo de guerra naval especial es algo que a principios del siglo XX nadie ponía en duda. El pasar de los años nos ha ido acostumbrando a su existencia en los mares, que no su presencia, pues rara vez es visto.

Su utilización como arma de destrucción masiva, por parte de las grandes potencias durante la segunda mitad del siglo pasado nos hizo olvidar el origen del mismo y cuál es la razón de su éxito, que no es otra más que la discreción, la sorpresa, la especialización y la adaptación al medio.

Estas características hacen que, conforme a la definición de operaciones especiales, los submarinos en España sean una fuerza naval especialmente designada, organizada, entrenada y equipada, que hace uso de técnicas operativas y formas de empleo no habituales por las fuerzas navales convencionales.

Dentro de sus misiones, el submarino por sí mismo puede realizar:

- *Reconocimiento especial*: de costa, puertos, movimiento de unidades en zonas de interés para futuras operaciones, obtención de inteligencia electromagnética, localización de unidades, etcétera.
- *Acción directa*: ataque puntual a objetivos limitados, minado de puertos, radas, bahías o zonas de tránsito.
- Asistencia militar.
- *Actividades colaterales*: colaboración en tiempo de crisis con la interdicción marítima mediante información y apoyo al abordaje. Y en tiempo de paz, además, apoyo a la persecución del contrabando, narcotráfico, terrorismo, etcétera.

Pero, además, el submarino proporciona una plataforma discreta, versátil y autónoma, ideal y, en muchas ocasiones, imprescindible, para apoyar a las unidades de la UOE y UEBC en misiones específicas de GNE.

Parece claro que con la nueva orientación de la amenaza el papel a jugar por el submarino moderno está más próximo a sus orígenes de guerra especial que a los de su pasado más inmediato que, por otro lado, no dejan de ser una forma especial de hacer la guerra en la mar.

En la Armada los submarinos se encuentran en Cartagena, agrupados en la Flotilla de Submarinos, que bajo el mando de su jefe dependen orgánica y operativamente del ALFLOT.



La RHIB de la fragata *Reina Sofía*, con el trozo de visita y registro a bordo durante un ejercicio de abordaje en el golfo de Adén, en mayo de 2003. (Foto: L. Díaz-Bedia).

Unidad Especial de Superficie (UES)

Esta unidad, aún no creada, debería nacer de la necesidad de:

- Proporcionar a las Unidades de Operaciones Especiales, bien sean de la Armada o de otros ejércitos, la plataforma oportuna para llevar a cabo la infiltración y exfiltración de las mismas en la zona de operaciones cuando así sea conveniente y apoyar a estas unidades en todo lo referente a la GNE en la mar.
- Acometer aquellas operaciones próximas a la costa propia encaminadas a realizar «acciones directas» sobre unidades hostiles de amenaza.
- Colaborar en todas aquellas «actividades colaterales» que realizan otros organismos, pero que en ocasiones o tiempos de crisis pueden requerir de la colaboración de la Armada.

En la actualidad, la Armada no deja de realizar estas misiones con los patrulleros con que cuenta en las diferentes zonas marítimas. No obstante, éstos carecen de una doctrina común, no están organizados, equipados ni adiestrados específicamente para ello, y la mayor parte del tiempo lo consumen en funciones de vigilancia de pesca.

El núcleo inicial de la UES debería estar formado por patrulleros ligeros de zona de las clases *Barceló*, *Conejera* y *Toralla*, agrupados en una unidad tipo escuadrilla, con base en Cartagena, dependiendo de un mando único. Bien es cierto que no son plataformas especialmente diseñadas para estos menesteres, pero se ha de pensar en que sean un núcleo inicial que aporte experiencia para futuras unidades más apropiadas.

Organización de la GNE

Por doctrina y para facilitar el éxito de su misión, las Unidades de Operaciones Especiales deben encontrarse directamente relacionadas con la autoridad en que descansa la responsabilidad del desarrollo de las operaciones.

Dentro del Ministerio de Defensa las operaciones especiales tienen una organización particular. Cuenta con un órgano encargado dentro del Estado Mayor Conjunto (EMACON), y en los otros ejércitos se encuentran agrupadas bajo un mando único y en una misma localidad; en Rabasa (Alicante), el Ejército de Tierra ha ubicado al Mando de Operaciones Especiales (MOE), y en Alcantarilla (Murcia) el Ejército del Aire cuenta con el recién creado Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC), heredero de la hasta ahora Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas.

Por su parte, la Armada, tal y como se ha expuesto, mantiene sus unidades de Operaciones Navales Especiales orgánica y geográficamente dispersas: la

UEBC, en Cartagena, depende del ALMED (quizá a la hora de leer este artículo ya lo haga del ALFLOT); la UOE, en San Fernando, de GETEAR y ALFLOT; los submarinos de Cartagena de ALFLOT, y los patrulleros a lo largo de la costa de los almirantes de Zona o de los nuevos almirantes de fuerza.

Esta dispersión dificulta su adiestramiento, equipamiento, cooperación, interoperabilidad y utilización, así como el mantenimiento de una doctrina común. Además, se mantiene ajena a la corriente imperante dentro de las FAS, que tiende a unificar en beneficio de la acción conjunta, ahorrando material, personal y esfuerzo.

Por otro lado obliga a la creación de células dedicadas a la GNE en los diferentes estados mayores con el consiguiente «consumo» de personal, tiempo y esfuerzo.

Por tanto, dada la entidad de medios, capacidades y futuro de la GNE, parece lógico buscar una estructura que agrupe a todas las unidades que en la Armada llevan a cabo la GNE bajo un solo mando y en una misma localidad, para de esta manera posibilitar su utilización, adiestramiento, cooperación y equipamiento común.

Una propuesta

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente expuesto, una solución podría ser:

- a) Creación del Grupo de Operaciones Navales Especiales de la Flota (GRUPONE), que dependiendo del ALFLOT, y bajo el mando de un contralmirante del CG (ESO), agrupe a la UEBC, UOE, Flotilla de Submarinos y UES. De esta forma se evita la creación de pequeñas células de operaciones especiales en los diferentes estados mayores y se establece una base sólida para la unidad de doctrina, adiestramiento y utilización.
- b) Dado que el mayor número de unidades de GNE se encuentra en Cartagena, sumado a la inviabilidad de trasladar la Flotilla de Submarinos a otra localidad y a la dificultad que supone trasladar la UEBC por el apoyo imprescindible que recibe del CBA, lo lógico es que GRUPONE se establezca en Cartagena. Con ello se facilita el adiestramiento, equipamiento, colaboración y utilización, al mismo tiempo que se camina a favor de la acción conjunta, pues las unidades similares del resto de los ejércitos se encuentran ubicadas en la zona: Murcia (EZAPAC) y Alicante (MOE).
- c) Que la UOE cese su dependencia del TEAR y pase a depender enteramente del GRUPONE y se traslade a Cartagena, a las instalaciones del Tercio de Levante o La Algameca. Sus cometidos se mantendrían inalterables.

- d) Creación de la Unidad Especial de Superficie, con patrulleros ligeros de las clases *Barceló*, *Conejera* y *Toralla*, con base en Cartagena y dependencia directa del GRUPONE. Esta unidad, además de efectuar las misiones ya descritas, junto con los submarinos será el elemento clave para el apoyo a la UEBC y UOE.
- e) Que la Flotilla de Submarinos continúe realizando las misiones que actualmente lleva a cabo, pero bajo mando directo del GRUPONE. Con lo que se sitúa a los submarinos bajo su mando natural, conforme a la guerra que desarrolla, y se facilita la integración con el resto de las unidades de la GNE.
- f) Que la UEBC pase a depender directamente del GRUPONE y cese su dependencia del CBA y el ALMED, sin cesar el apoyo que recibe de CBA. Con esto se completa la integración de todas la unidades.

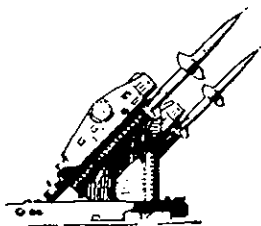
A modo de conclusión

Cabría decir que el cambio en la situación estratégica internacional, debido al desmembramiento de la Unión Soviética y a los acontecimientos sucedidos en todos estos años hasta culminar con los del 11 de septiembre, ha hecho surgir con mayor ímpetu el concepto de actuación conjunta en todos los ámbitos de la defensa, al tiempo que hacen perfilarse a las unidades de operaciones especiales como factor de equilibrio dentro de la estructura de los ejércitos.

Por otro lado, los submarinos ven cómo cambia el rumbo de sus misiones cobrando mayor importancia aquellas que les relacionan con los orígenes de su creación: las operaciones navales especiales.

En mi opinión creo necesario presentar una apuesta común desde la Armada, que con poco esfuerzo reorganice las UOEs navales y las optimice para la acción conjunta.

El hecho de agrupar bajo un solo mando y en una misma localidad a todas las unidades que toman parte en la GNE, como son la Flotilla de Submarinos, la UEBC, la UOE y la futura UES puede aportar equilibrio al desequilibrio creado en el seno de la Armada entre estructura, medios y objetivos, y en cualquier caso facilita el adiestramiento, colaboración, equipamiento y utilización para cubrir las necesidades de la GNE.

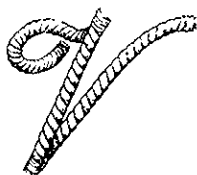


PROBLEMAS TRASCENDENTALES, SOLUCIONES SIMPLES

Jaime GOLMAYO HAFNER



Un reto táctico



VIENEN estas líneas a colación por el artículo «Un problema cinemático trascendental», publicado en el número de esta REVISTA de mayo de 2003 y escrito por el capitán de navío Francisco Martínez Fernández. Nada más echar la primera ojeada por encima al ejemplar me detuve en él y lo leí rápidamente; a continuación saqué unos folios y, mediante unos

cuantos gráficos y pequeñas ecuaciones, traté de desvelar la clave del misterio, es decir, la demostración de la resolución del problema general que se planteaba. Y creo que lo conseguí.

He de reconocer que me apasiona la resolución de problemas matemáticos, físicos, cinemáticos, etc., siempre que tengan una aplicación real clara y estén a un cierto nivel, ni demasiado bajo ni excesivamente complejo, pues no tengo más titulaciones académicas que las propias de mi Cuerpo y Escala. Por otra parte, soy también un entusiasta del ajedrez, juego en el que de alguna forma se desarrollan la estrategia y la táctica como «artes de la guerra». por lo que también me gusta resolver problemas ajedrecísticos y jugar contra aquellos rivales que se presenten —personas y no máquinas—, aunque en general es cada vez más difícil encontrarlos a bordo.

El problema concreto del artículo lo trabajé en el primer semestre de 1997 durante la preparación para el curso de Guerra Naval que efectué a continuación. Creo recordar que lo resolví acertadamente, aunque no puedo asegurarlo, pues me ha sido imposible encontrar la colección de problemas resueltos después de unas cuantas mudanzas con sus correspondientes «limpiezas de papeles».

El supuesto táctico. Planteamiento del problema cinemático

Si en el artículo mencionado se planteaba y resolvía el problema ante unas determinadas condiciones de viento particulares, manifestando gran sorpresa

ante su solución única (común para los casos expuestos) e increíble para la mayor parte de los alumnos (oficiales con gran experiencia), se trata ahora de demostrar y tratar de hacer comprensible al lector el porqué de la solución única sean cuales sean las condiciones de viento.

Recordemos que lo que se pide es, ante unas condiciones de viento dadas en la zona de operaciones del Atlántico, determinar el rumbo que ha de poner una aeronave en emergencia para alcanzar en el mínimo tiempo la costa de Portugal que le queda a levante (a distancia en principio dentro de su autonomía), costa que a los efectos cinemáticos es puramente rectilínea en sentido N/S.

El supuesto táctico crea normalmente un dilema, en el que decide, en este caso, el piloto:

- Poner un rumbo verdadero tal que por efecto del viento le lleve a hacer un rumbo efectivo perpendicular a costa, es decir, 090 (Este), o bien,
- Poner directamente un rumbo verdadero 090 perpendicular a costa, aunque el rumbo efectivo que realmente lleve sea diferente (salvo en los casos de viento en calma, de levante o de poniente puros).

Esta situación llevará probablemente a error al piloto al pensar que la solución segunda, excesivamente simple, no puede ser la correcta, cuando realmente sí que lo es. Voy a tratar de explicar en los próximos párrafos, en primer lugar, por qué la situación es engañosa, y a continuación, la demostración de la solución correcta con independencia de las condiciones de viento reinantes.

El engaño. La intuición frente a la razón

Para comprender la primera parte voy a poner un caso similar, pero más simple, el de un río que hay que vadear, que es rectilíneo, de orillas accesibles para un nadador (playas) y de anchura constante en un buen tramo. Existe un embarcadero en cada orilla, que lógicamente el ingeniero ha construido a la misma altura, es decir, la línea que los une es perpendicular al río y también a la fuerte corriente existente.

Cuando una embarcación desatraca para hacer el cruce ha de poner un rumbo verdadero, desfasado bastantes grados río arriba, para compensar la corriente y llegar al embarcadero de la orilla opuesta. Ahora bien, si transcurrida más de la mitad de la travesía se presenta el caso de que uno de los pasajeros cae al agua sin que se de cuenta el patrón de la embarcación y trata de salvarse, la situación de emergencia hace variar completamente el problema cinemático.

Ante la fuerte corriente es imposible que el accidentado llegue al embarcadero de destino, pero con sangre fría y sabiendo nadar (no hace falta que sea

campeón de natación) conseguirá salvarse sin mayor problema; la forma más rápida de llegar a la orilla será nadando en dirección perpendicular a ella, y la corriente no le afectará en nada en cuanto al tiempo, aunque eso sí, acabará en tierra más o menos río abajo en función de su intensidad.

En este último párrafo se condensa la explicación de la situación engañosa. La embarcación tiene un punto de destino concreto —el embarcadero— y ha de aplicar la solución primera del problema planteado, compensando la corriente. Puede decirse que, ante una situación que para él es repetitiva, ha utilizado una solución más racional.

Sin embargo, el nadador en emergencia no quiere llegar al embarcadero, sino cuanto antes a la orilla; por ello nada directamente hacia ella a la mejor velocidad sostenida con independencia de la corriente, que en cualquier caso no le acerca ni le aleja de la orilla; en este caso, el nadador, con escaso tiempo para pensar, parece haber utilizado una solución más intuitiva. Si el nadador tomara cualquier otra dirección, la única componente de sus brazadas que le acercaría a tierra es la perpendicular a ella, derrochando un esfuerzo inútil en la otra componente paralela a la orilla. En conclusión, el nadador ha de adoptar la segunda de las soluciones del problema planteado.

En el caso del alumno al que se le plantea el problema, con bastante capacidad de razonamiento y más tiempo para pensar que el que realmente tendría ante la emergencia, es más que probable que la solución primera —más racional— le sea aparentemente más intuitiva y le lleve a engaño.

Si el amable lector ha conseguido llegar hasta aquí, podrá pensar que el caso expuesto es muy particular —corriente paralela a la orilla— y no explica la solución del problema general; en efecto, hasta ahora solamente quería diferenciar las dos soluciones: cuándo ha de aplicarse una y cuándo la otra, y no llevarse a engaño. La demostración para el caso general requiere un par de gráficos y poco más.

La solución. Demostración vectorial

Sea el vector W el viento verdadero y V_1 cualquiera de los vectores de velocidad máxima que puede poner el helicóptero. Tendremos que la velocidad efectiva V_{er} es la suma vectorial:

$$V_{er} = V_1 + W$$

Y descomponiendo en los ejes X (perpendicular a costa) e Y (paralelo a costa):

$$\begin{aligned} V_{erX} &= V_{1X} + W_X \\ V_{erY} &= V_{1Y} + W_Y \end{aligned}$$

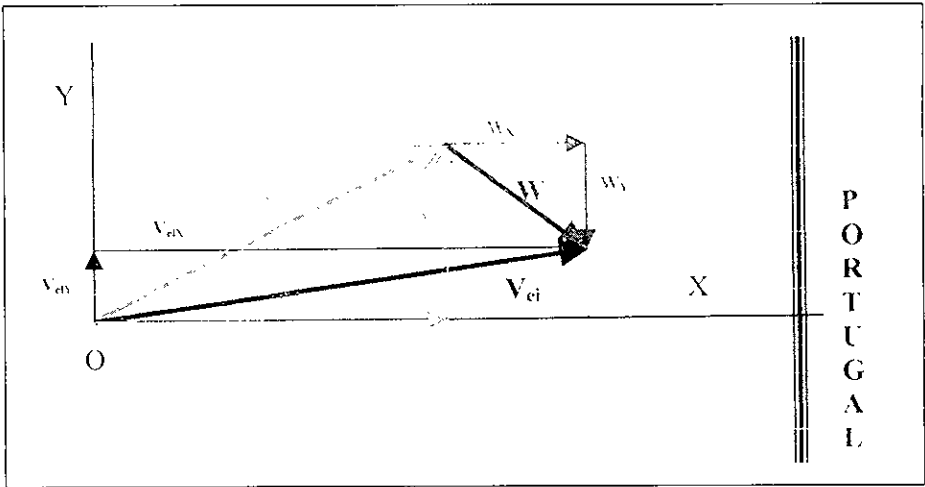


Gráfico 1.

La componente Y, ya sea del viento W_y o de las turbinas V_y , ni acerca ni aleja de la costa durante todo el tiempo de vuelo, al ser paralela a ella, por lo que no interviene en la resolución del problema. Haciendo un inciso, muy diferente sería el caso de tener que llegar a algún punto concreto de la costa, como podría ser el de mínima distancia en el que hay que anular la componente Y (compensar la componente N/S del viento) para no desviarse de la derrota efectiva adecuada, en este caso en el eje positivo X (090). Y aquí radica la clave de la situación táctica, descomposición en X e Y y deshecho de la ecuación en la componente Y, convirtiéndose en un problema similar al del «hombre al agua» del río.

Dado que trabajamos ya solamente en el eje X, la distancia a considerar es la correspondiente a la componente X, que es constante e igual a la mínima distancia (a pesar de no tratarse del problema de mínima distancia). Haciendo igualmente un inciso, la componente de distancia en el eje Y, variable según el rumbo que se adopte, nos es indiferente a los efectos de la resolución del problema. Por tanto, siendo la distancia en X constante, para llegar a costa lo antes posible habrá que hacer máximo el vector V_{cx} , y puesto que W_x es invariable (constante para unas condiciones de viento determinadas), habrá que hacer máximo el vector V_{cy} . Por consiguiente, el vector V_i que lo consigue no es otro que el de rumbo verdadero 090.

La demostración se hace intuitiva si pensamos que no derrochamos potencia de turbina alguna en el eje Y, puesto que la componente Y del viento no hace más que «deslizarnos» paralelos a costa hacia el N o S sin acercarnos ni alejarnos de ella.

La solución cinemática. Demostración

Sea W el viento real definido por el segmento OO' . El arco ABC es un tramo de la circunferencia con centro O' y radio V' correspondiente a cualquiera de los vectores que puede poner el helicóptero a máxima velocidad; por tanto, el arco ABC corresponderá también al lugar geométrico de los vectores V_e de velocidad efectiva con punto de aplicación en O .

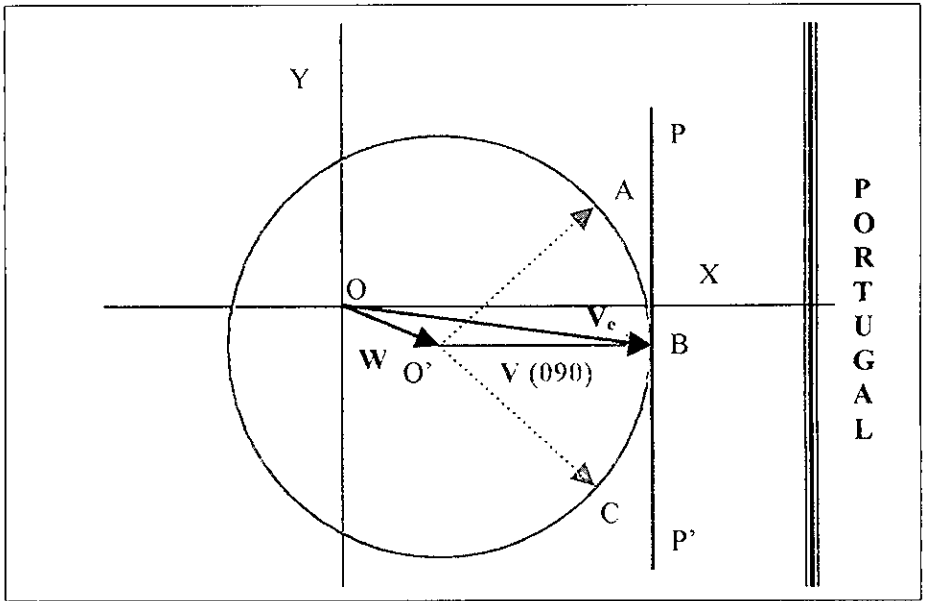


Gráfico 2.

Para hallar el vector efectivo que más se ha acercado a la costa portuguesa, en la unidad de tiempo no hay más que trazar la paralela PP' a la costa que sea, a su vez, tangente al arco ABC . Si B es el punto de tangencia, el vector OB es el de velocidad efectiva deseado y el vector $O'B$ la solución buscada; dado que la tangente PP' (dirección N/S) ha de ser perpendicular al radio en el punto de tangencia B , el vector solución $O'B$ no puede ser otro que el de rumbo verdadero 090 , como queríamos demostrar.

Conclusión

A problemas trascendentales, soluciones simples.

MÁS SOBRE EL PROBLEMA CINEMÁTICO TRASCENDENTAL

Eduardo MATRES MANSO

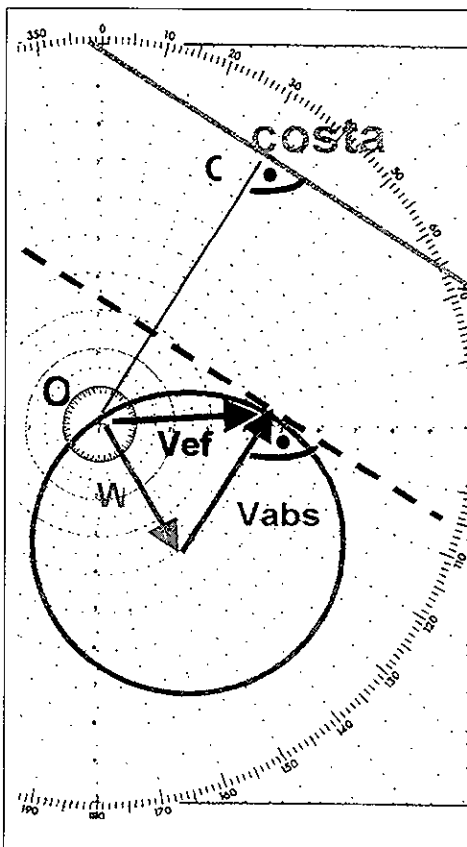


O sé si la siguiente demostración será válida cinemáticamente, pero al menos me ha permitido comprender el problema de un modo gráfico.

El tiempo empleado será tanto *menor* cuanto *mayor* sea la proyección de la velocidad efectiva sobre la línea perpendicular de costa (OC).

Si con centro sobre el extremo del vector viento trazamos un círculo cuyo radio sea la velocidad absoluta del avión, obtendremos, partiendo del centro de la rosa, todos los posibles vectores del rumbo y velocidad efectivos del avión.

La mayor proyección sobre la línea OC corresponderá a una tangente al círculo que sea paralela a la línea de costa. El vector radio del círculo en el punto de tangencia (V_{abs}) es perpendicular a dicha tangente y, por tanto, paralelo a la línea OC.



POSIBLES INTERVENCIONES DE LA PSICOLOGÍA MILITAR EN OPERACIONES NAVALES

Jaime MAS ESQUERDO
Teniente (CMS) psicólogo



En los últimos años se ha hecho habitual la intervención del psicólogo militar en situaciones, tanto de catástrofe como de conflictos armados. Sus principales actuaciones se han centrado en la prevención y el manejo de secuelas psicológicas, tanto de las víctimas como de los miembros de los contingentes de intervención.

La experiencia acumulada hasta el momento por los diversos equipos de apoyo psicológico del Ejército de Tierra, tanto en Kosovo como en el ya largo conflicto bosnio, han dotado a los psicólogos militares de material útil y procedimientos de actuación suficientemente contrastados para ser aplicados con éxito en misiones de despliegue en territorios extranjeros.

En cuanto a la Armada, hasta el momento, apenas poseemos experiencia de psicólogos embarcados ni de intervenciones psicológicas en misiones reales. A este respecto sería necesario establecer procedimientos de actuación a bordo, así como desarrollar principios de doctrina de la psicología aplicada al ámbito naval, acordes con los nuevos retos que tiene planteados la Armada (nuevas tecnologías, definición de puestos de combate, incorporación de la mujer a todo tipo de unidades, misiones internacionales, etc.).

Actualmente, nuestros buques permanecen mucho más tiempo sin tocar puerto, debido a su mayor capacidad operativa y al tipo de misiones encomendadas. Como es sabido, un barco es un elemento hostil, de espacios reducidos y grandes problemas de habitabilidad, con una convivencia estrecha y forzada en la que el estado anímico y emocional de uno solo influye sobre los demás miembros de la dotación. Y es ésta una circunstancia que nos distingue de cualquiera de los otros dos ejércitos y nos impone una peculiar forma de trabajo y disciplina, que conlleva también unos problemas muy específicos.

Así pues, y sin pretender ser exhaustivos, pienso que las posibles actuaciones de la psicología militar en el ámbito naval deberían ir encaminadas hacia dos objetivos fundamentales: la prevención y la intervención.

Prevención: Se basaría en el estudio de las peculiaridades de la vida a bordo, de la aparición de respuestas desadaptativas y de estrés, del seguimien-

to de los cambios, tanto psicosociales como anímicos, emocionales y de rendimiento que se producen en situaciones de embarque prolongado.

También conocer el estado de moral de la dotación, sus condiciones de vida a bordo, la definición de tareas y puestos de combate, niveles de rendimiento idóneos, etc. Partiendo de los resultados de dichos estudios se podrían establecer los procedimientos de actuación psicológica para el personal embarcado y los principios de doctrina de la psicología militar que hemos propuesto anteriormente.

Un tema relacionado con esto y que no podemos dejar de citar es el concepto de «salud psicológica». Concepto que fue ya tema de investigación en la OTAN a principio de los años ochenta. El Grupo de Investigación de la Alianza Atlántica, formado al efecto, se orientó hacia dos objetivos (Braun y colaboradores, 1991). Por un lado, el desarrollo de métodos para seleccionar al personal especialmente resistente a la tensión (alta salud psicológica) para la integración en unidades de operaciones especiales. Por otro, el desarrollo de métodos de adiestramiento dirigidos a mejorar la salud psicológica (resistencia al estrés) del personal militar.

FACTORES DE TENSIÓN QUE PUEDEN INCIDIR EN LA SALUD PSICOLÓGICA DE UN COMBATIENTE. Adaptado de Wiegand (1988).

MIEDO EN GENERAL

- Miedo a la muerte.
- Miedo a resultar herido.
- Terror ante la inminencia de un ataque.
- Miedo a lo desconocido.

REQUISITOS DE LA MISIÓN

- Fatiga y tensión.
- Angustia por la espera prolongada.
- Monotonía de la tarea.
- Gran demanda de atención y vigilancia.
- Exceso o falta de información.

EFFECTOS DEL AISLAMIENTO

- Sentirse atrapado.
- Privación sensorial.
- Sensación de aislamiento.
- Uso prolongado de mascarillas o visores.

CONFLICTOS MENTALES

- Problemas éticos.
- Sentido de la misión.
- Efectos de la guerra psicológica del enemigo.
- Comprobar los efectos del daño producido.

ALTERACIONES PSICOFÍSICAS

- Frío o calor intenso.
- Daño físico.
- Falta de sueño.
- Malestar físico.
- Alteración procesos biológicos.



Wiegand (1988) presentó un listado de posibles factores de tensión a los que puede estar expuesto un combatiente y que afectarían a su salud psicológica (ver tabla anexa). Todos ellos actúan mermando, en mayor o menor medida, la capacidad operativa del combatiente.

Intervención: Consistiría en la detección temprana y abordaje de las reacciones de carácter psicopatológico (alteraciones de personalidad, trastornos adaptativos, reacciones de ansiedad o de pánico, etc.), con el fin de que no se conviertan en bajas psiquiátricas, o reducir en lo posible la gravedad del cuadro que pueda aparecer.

Aunque existe bastante bibliografía sobre el estrés y sus efectos en situaciones de combate, apenas conocemos publicaciones sobre el estrés en el ámbito naval, donde ciertos tipos de misiones pueden implicar la permanencia del personal en un medio confinado y reducido durante espacios prolongados de tiempo. En estos casos es de esperar la aparición de efectos tales como: disminución del rendimiento, de la capacidad de atención, de resistencia a la frustración, etc., así como procesos de «burnout», trastornos del sueño, reac-

ciones desadaptativas, crisis de ansiedad, etc. Por otra parte, con tareas cada vez más complejas en un entorno de alta tecnología, es de suponer que los efectos del estrés también llegarán a ser más significativos (DrisKell y Salas, 1991).

Los efectos del estrés sobre el combatiente es un tema central dentro de la psicología militar, y como ya hemos dicho, el entorno operativo en un barco puede llegar a ser altamente estresante. Tanto el personal como los equipos han de estar preparados para entrar en combate y con eficacia en cualquier momento, lo cual constituye la verdadera prueba de la preparación militar de una dotación.

La extensión y magnitud de este problema ha quedado en evidencia desde antes de la Segunda Guerra Mundial. Durante la campaña de Normandía, por ejemplo, los soldados se encontraban enlentecidos intelectualmente a consecuencia del estrés, siendo lentos en comprender órdenes directas. Los defectos de la memoria llegaron a ser tales que «no se podía confiar en que transmitirían una orden verbal».

Aunque con menor incidencia que en el ámbito aeronáutico, también en el ámbito naval los errores debidos a un mal manejo del estrés pueden costar un alto precio, tanto en vidas humanas como en pérdidas materiales. Esto es porque dichos errores son más propensos a ocurrir, precisamente, cuando menos pueden ser tolerados, es decir, en situaciones de combate críticas. Como se ha llegado a decir: «una situación de alto estrés puede mermar a la unidad mejor entrenada, mientras que eliminará a la no entrenada».

En cuanto a la manera de cómo llevar a cabo este tipo de investigación, sabemos que un estudio psicológico en una situación real de embarque difícilmente puede ser llevado a cabo con todas las condiciones de control de variables que el método experimental exige (Colodro, 1992). Por otra parte, tampoco podemos interferir en el desarrollo de la misión ni en la seguridad de la dotación, máxime cuando existe riesgo vital, como es en situaciones de combate. Así, pues, se ha de compaginar el rigor científico y metodológico con la máxima discreción y ausencia de interferencias en el desempeño de la misión. Para interferir lo menos posible sería necesario diseñar programas con una metodología suficientemente rigurosa, pero poco invasiva, en las actividades (cotidianas o extraordinarias) que haya que desarrollar.

Por último quería hacer referencia, aunque sea brevemente, a una faceta de las misiones nacionales e internacionales que vienen asumiendo nuestras Fuerzas Armadas, me refiero a la intervención en misiones humanitarias. Éstas pueden estar originadas por desastres naturales o pueden ser debidas a conflictos armados causados por el hombre. En ambos casos, la aportación de la psicología militar a este tipo de operaciones se centraría en una doble línea: la intervención sobre la población afectada y la intervención sobre el contingente propio.

Intervención sobre el contingente propio

Se centraría en las siguientes tareas:

- Prevención de la aparición de respuestas desadaptativas de estrés entre este personal, derivadas del afrontamiento ante la situación de catástrofe (reacciones de ansiedad, sensación de impotencia, desbordamiento emocional, etc.).
- Formación del personal, especialmente del que tenga misiones de seguridad, en lo relativo al trato con la población civil afectada: normas de manejo de refugiados, niños, control de fenómenos de masas, canalización de la tensión, situaciones y conductas a evitar, etcétera.
- Detección temprana y abordaje de las reacciones patológicas de estrés, en uno mismo y en los demás, con el fin de que no se conviertan en bajas psiquiátricas. Los mandos deben conocer y comprender los tipos de reacciones al estrés que puedan encontrarse, las señales de aviso, para que el equipo de apoyo psicológico pueda actuar lo antes posible, ya que de esta rapidez va a depender la gravedad del caso.
- Fomento de los canales de comunicación internos, agilizando la información ascendente y descendente, habilitando medios de transmisión útiles (tablones de anuncios, puntos informativos etc.), así como ofreciendo información acerca del país en el que se actúa: aspectos culturales, económicos, políticos, étnicos, rasgos psicológicos de la población, posibles reacciones ante nuestra presencia, etcétera.

Intervención sobre la población afectada

Se centraría en las siguientes tareas:

- Actuación como mediadores sociales y agentes de comunicación, con el fin de establecer canales de comunicación fluidos con la población civil para poder definir las posibles prioridades, asegurarnos su colaboración y participación activa con objeto de optimizar los recursos disponibles, evitando pérdidas de tiempo y esfuerzo debidos a una información insuficiente o errónea, solapamiento de recursos o falta de coordinación.
- Control de la comunicación, evitando el rumor y la incertidumbre, factores favorecedores de las reacciones de pánico. Favoreciendo la veracidad de la información, procurando, si es necesario, la colaboración de los medios de comunicación locales para hacer llegar correctamente nuestros mensajes a la población civil.
- Establecimiento de un equipo de acogida y control del personal que vaya a ser atendido, diseñando fichas de identificación y clasificación.



Tomando datos de filiación básicos, condiciones sociales, familiares, estado psicológico general, apoyando a los servicios médicos con información relevante para el tratamiento médico posterior o con aquellas intervenciones que se consideren necesarias.

En resumen, las posibilidades de intervención de la psicología aplicada al ámbito de las operaciones navales son enormes. Éstas incluyen el estrés y sus efectos en situaciones de combate. Pero también las características peculiares de las largas navegaciones, como son: largas jornadas de trabajo, ruptura de los ciclos naturales de vigilia-sueño, lejanía de la familia, condiciones meteorológicas adversas, sensación de aislamiento y soledad, reducidos niveles de visibilidad, confinamiento, incertidumbre acerca del desempeño de la misión, frecuentes zafarranchos, etcétera.

En cuanto a las misiones humanitarias y del ámbito de las catástrofes, la presencia del psicólogo es una necesidad ineludible. Sobre todo teniendo en cuenta que vivimos en una sociedad de riesgo creciente, como quedó de manifiesto el pasado 11 de septiembre. Aunque aquí no he hecho más que describir algunas de las posibles actuaciones del psicólogo militar, lo que es evidente es que afrontar éstas con éxito requiere una formación especializada y un grado de adiestramiento que no se improvisan. Queda por delante mucho trabajo que realizar y mucho conocimiento por construir. Estos son unos de los mayores retos que tenemos actualmente planteados dentro la psicología militar.



HISTORIAS DE LA MAR

UNA MASACRE AFRICANA

Luis JAR TORRE

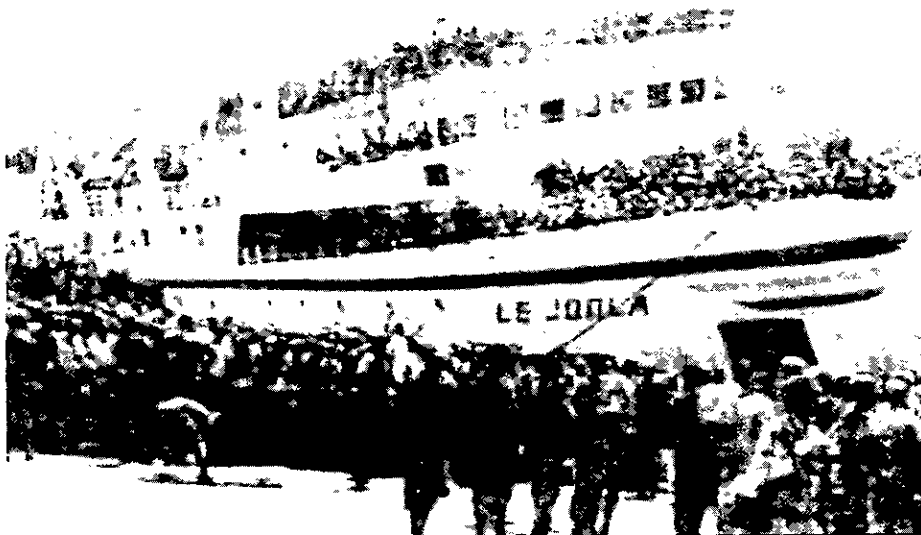


Si se usa cualquier cosa hasta su máxima capacidad, se rompe.

(Profecía de Poulsen).



UANDO vean la luz estas líneas hará un año que la carga del *Prestige* pringó a conciencia la costa gallega, produciendo un considerable impacto económico, ecológico y, sobre todo, un impacto en la opinión pública infinitamente más persistente que el propio chapapote, lo que no es de extrañar si consideramos que el «vertido» de tinta dejó pálido al vertido de fuel. Independientemente de su importancia objetiva, en nuestra sociedad es frecuente que un suceso acabe teniendo la trascendencia que quieran darle los medios de comunicación, «fabricantes» en régimen de cuasi-monopolio de «opinión



El *Joola*, peligrosamente sobrecargado, con toda probabilidad durante la repatriación de tropas desde Guinea-Bissau del año 1999. Obsérvese la presencia de buen número de personas en las cubiertas superiores e incluso en la cubierta magistral.
(Foto de autor desconocido obtenida en Internet).

pública» y «alarma social» que, al actuar como catalizadores de los poderes públicos, acaban «catalizándonos» a todos; precisamente por eso se llama a la prensa el «cuarto poder». Junto con las elecciones periódicas, la prensa cumple en las democracias occidentales una función de control que de no existir habría que inventar, pero, como dijo Churchill, «...la democracia no es el mejor sistema de gobierno, sino el menos malo de los posibles», y a veces se nos ve el plumero a todos y a cada uno de los componentes del sistema.

Me sorprendería que siquiera a un 1 por 100 de aquellas personas a las que el nombre del *Prestige* evoca inquietudes sobre la seguridad marítima les evocara algo el nombre del *Joola*, pero es lógico. Los mismos medios de comunicación que nos conmoveron durante semanas con el desengrasado de unos cientos de aves habían liquidado con unos minutos de emisión mes y medio antes la horrible muerte de casi dos mil seres humanos, ahogados como ratas. Podría decirse que tales víctimas nos quedaban un poco lejanas pero, visto desde Las Palmas, el *Prestige* lo estaba aún más (al menos en millas); de hecho, ni siquiera nos quedó el cutre alegato de que los muertos no eran «de la familia», pues en el *Joola* se ahogaron tres españoles y en el *Prestige* no se

ahogó ni el gato. Dado que ambos sucesos fueron prácticamente simultáneos en el tiempo, sería mejor ir olvidando la falacia de que para nuestra sociedad no hay bien más valioso que la vida de un ser humano, pues tales bienes parecen ser legión, y los propios pescadores gallegos podrían decir algo al respecto tras haber estado ahogándose durante siglos de uno en uno y de dos en dos sin generar ningún tipo de «alarma social». Mi penitencia particular será dedicar al *Joola* el mismo tiempo que dediqué al *Prestige*, en la confianza de ser útil a alguien, pues su historia también evoca un viejo fantasma de las marinas militares: controlar al controlador.

Un buque civil se beneficia de inspecciones independientes que, sin considerar las necesidades operativas o la disponibilidad económica de su propietario, le obligan a efectuar determinados mantenimientos, so pena de una inmovilización fulminante: en cambio, puede afirmarse con todas las salvedades que se quiera que, en último término, las unidades navales son inspeccionadas por su propio «armador». Considerando que en la Historia Naval la desproporción entre misiones asignadas y recursos presupuestarios es crónica, el conflicto está asegurado. Por suerte, las unidades navales rebosan prestaciones y equipos redundantes, estando diseñadas para soportar algo peor que un trato rudo o incluso negligente: el «maltrato» del enemigo. Pero ¿y si ponemos la mano encima a un barco diseñado para otro tipo de «manos»?

Rompiendo barreras

Senegal es un país al que la época colonial legó una cultura francesa y, digámoslo así, un gigantesco Gibraltar (Gambia) incrustado en el mapa, de tal forma que su región sur (Casamance) tiene serios problemas de comunicación con el resto del territorio y, en consecuencia, para comercializar su precaria producción agrícola y pesquera. Además de dificultar el desarrollo local, tal aislamiento ha favorecido la aparición de una guerrilla separatista (en África siempre hay una guerrilla) que no ayuda precisamente a atraer el turismo. Los habitantes de este auténtico jardín del Edén siguen siendo lo que los negreros que lo arrasaron llamaban «negros buenos», y la mayoría musulmana convive con las minorías cristiana y animista en una armonía que ya quisieran otros. Por estos pagos solemos ver a sus compatriotas en el telediario, recién «pescados» y tiritando dócilmente en la playa con el estupor de los congelados o, ya superado el susto, gestionando el «top manta» en nuestras aceras, mientras nos ponen en evidencia con sus buenas maneras, sus impecables atuendos, sus inexistentes barrigas y su dominio del francés de la escuela, el español de la calle, el inglés de Gambia y el wolof, fulani, diola, mandingo, serere o créole del pueblo de origen de su mamá.

En 1990 el astillero germano Neuc Germersheimer Schiffswerft construyó un ferry destinado a solventar el problema de aislamiento de Casamance:

Alemania aportó la ayuda económica y Senegal las especificaciones. En esencia, debía ser un buque capaz de recorrer las 132 millas existentes entre Dakar y la boca del Casamance para subir después otras 34 millas río arriba hasta Ziguinchor (la capital de la región) con carga rodada, carga en bodega y pasaje variopinto. Aparentemente, el problema no debía ser tanto la flácida versión local del océano Atlántico como la posibilidad de varar en el río, las precarias infraestructuras portuarias o la necesidad de que el buque fuera económico de construir y sencillo de mantener. Al coste de unos 1.080 millones de pesetas se obtuvo un chisme que, sin llegar a engendro, aprobaba por pelos: tenía 79,5 m de eslora, 12,5 de manga, 3,10 de calado, 2.088 TRB, 500 TPM y un francobordo en la cubierta ro-ro de 1,008 m. Bajo esta cubierta (que sólo se extendía 46 m), montaba dos motores Man de 1.200 kW cada uno, embragados mediante un inversor/reductor a un único eje con hélice de palas fijas y telemandos al puente, así como un par de grupos electrógenos con un tercer grupo en la cubierta superior donde, con el tiempo, se instalaría otro más. Su escasa velocidad (14 nudos) no le permitía aspirar al gallardete azul pero, por desgracia, su genérica pertenencia a la familia de los ro-ro junto con algunas «cualidades personales» sí que le permitían aspirar a un súbito fin de no mediar cierto cuidado en su manejo.

Para empezar, su considerable superestructura le hacía obvia y descaradamente *top heavy* y vulnerable a momentos escorantes producidos por el viento o el timón, más aún si consideramos su escaso calado y que, en estos buques, vehículos y pasaje se «estiban» por encima de la cubierta principal: lastrado adecuadamente su estabilidad cumplía holgadamente los mínimos, pero un pizca de manga «extra» le habría ayudado a sobrellevar mejor un temporal de través... ¡o las «atenciones» de un manazas! Debía ser cosa sabida, porque se le instaló un lastre fijo de 60 t. Tampoco ayudaba la disposición de los tanques, pues los cuatro de lastre y los dos de agua dulce eran centrales y, por ello, de manejo poco flexible: los dos de combustible sí que eran asimétricos, pero la capacidad de su bomba de trasiego era solamente de 2 m³/h. Finalmente, los portillos de la cubierta principal quedaban bajo el agua con 20° de escora y, aunque el informe no lo menciona, la trigonometría me dice que las portas laterales de la cubierta ro-ro debían hacerlo con apenas 10°. Se trataba, en resumen, de un buque para manejar con un estricto control de pesos, lastres y aberturas en el costado y sin perder de vista las curvas hidrostáticas, el «Cuaderno de Estabilidad» suministrado por el astillero, el meteo y las trincas. El Bureau Veritas, que había supervisado su construcción, le clasificó como buque para navegación en aguas costeras a menos de 50 millas o seis horas de puerto, otorgándole el correspondiente certificado. En el plano comercial tenía dos bodegas de 228 m³, espacio para 35 vehículos ligeros en la cubierta ro-ro y, según el informe oficial senegalés sobre su pérdida (en lo sucesivo «el informe»), una capacidad de 550 pasajeros y 44 tripulantes.

El 12 de noviembre de 1990 el buque fue entregado en Rotterdam al gobierno de Senegal, siendo bautizado *Le Joola* en honor a la etnia mayoritaria de Casamance (Joola o Diola). Inicialmente su gestión técnica y comercial fue encomendada a la sociedad CONESAM (¿estatal?), pero su «gestión náutica» (léase dotación) se confió a la Marine Nationale senegalesa, como ya se había hecho con su predecesor, el *Casamance Express*. Juzgar esta actuación fuera de su contexto sería poco caritativo además de muy poco riguroso y, puestos a valorar la presencia de militares a cargo de un ruinoso ferry estatal en un país en vías de desarrollo, sería ilustrativo recordar que (salvando las distancias, pero sin ir más lejos) los titulados mercantes de mi época podíamos hacer la «mili» como oficiales en buques de Trasmediterránea. En mi opinión, la potencial clientela del *Joola* obligaba a una política de «tarifas sociales» o incluso simbólicas y, al menos en principio, su dotación militar no habría supuesto otra cosa que una especie de «subvención» estatal para una demanda social dudosamente rentable pero, como dice el refrán, por la caridad entra la peste. El muy cabreado informe señala textualmente que *...la conception et la conduite des navires marchands sont différentes de celles des navires militaires et mieux la formation des officiers n'obéit pas aux mêmes procédures», con una ilustrativa cita añadida del mánager de CONESAM: «...cette situation a été la principale objection des sociétés d'assurance dans leur refus de couvrir l'assurance du Joola».* Finalmente, el *Joola* hubo de ser asegurado por el propio estado senegalés.

Rompiendo normas

Siempre oí quejarse a mi padre de que las cosas duran viejas mucho más tiempo que nuevas, y el *Joola* no fue una excepción. Durante algo más de tres años su gestión parece merecer un aprobado que el informe asocia a las buenas relaciones entre su comandante y la empresa gestora, pero a partir de 1994 la cosa adquiere un *look* inequívocamente africano. Dicho año el buque perdió su Certificado de Clasificación *...suite à des difficultés de paiement d'honoraires à l'expert du Bureau Véritas*, así como a *...la non-levée des prescriptions*, y si lo primero hace sonreír, lo segundo es para echarse a temblar. En diciembre, la gestión náutica y comercial del *Joola* pasó de CONESAM al puerto autónomo de Dakar, manteniendo su dotación militar, y a primeros de 1995, las actividades insurgentes en Casamance obligaron al gobierno a dictar una instrucción secreta para identificar a quienes se dirigían a la zona a bordo del ferry, lo que también permitió «identificar»... a un promedio de cincuenta militares y policías que se colaban por la cara en cada rotación haciendo que el total de personas embarcadas superara en idéntica cifra la capacidad máxima del buque. Informado el ministro de Transportes Marítimos, se instruyó al director del puerto de Dakar (el pseudoarmador) *...de veiller particulièrement*

au respect de la norme relative à la capacité du navire pero, en un hábil quiebro, el funcionario demostró su escasa vocación de mártir informando las ...difficultés auxquelles il était confronté .../... les surcharges déplorées étant surtout le fait de militaires et de policiers qui utilisaient le navire pour des raisons personnelles et sans titre de transport.

Tras meses de infructuosos intentos el ministro fueron incapaces de convencer a sus colegas de las Fuerzas Armadas e Interior de los riesgos de la «sobrepoblación» y, aunque el propio comandante fue *...invité a respecter les normes techniques*, debieron declinar la invitación. Finalmente, el 10 de noviembre de 1995 el «tocado» ministro de Transportes se «chivó» por escrito al primer ministro del asunto de los «okupas», informándole de sus intentos de resolver el problema y exponiendo (como antes el armador) *...des difficultés auxquelles il était confronté* (¡los poderes fácticos!). Según un informe posterior de su propio Ministerio, habría solicitado *...l'intervention de la Primature en direction du Ministre des Forces Armées et du Ministre de l'Interieur*, lo que consiguió más allá de sus propias expectativas: el 7 de diciembre recibió notificación del primer ministro en el sentido de *...prendre toutes les dispositions utiles pour transférer la gestion technique, financière et commerciale du bateau Le Joola du Port de Dakar à l'Armée Nationale, à compter du vendredi 08 Décembre 1995* (¡tocado y hundido!). Urge aclarar que, aunque ahora bajo completo control militar, el *Joola* seguía siendo a efectos legales un buque mercante y, como tal, obligado a tener en regla todos los certificados exigibles por el Ministerio de Transportes, que no sólo mante-



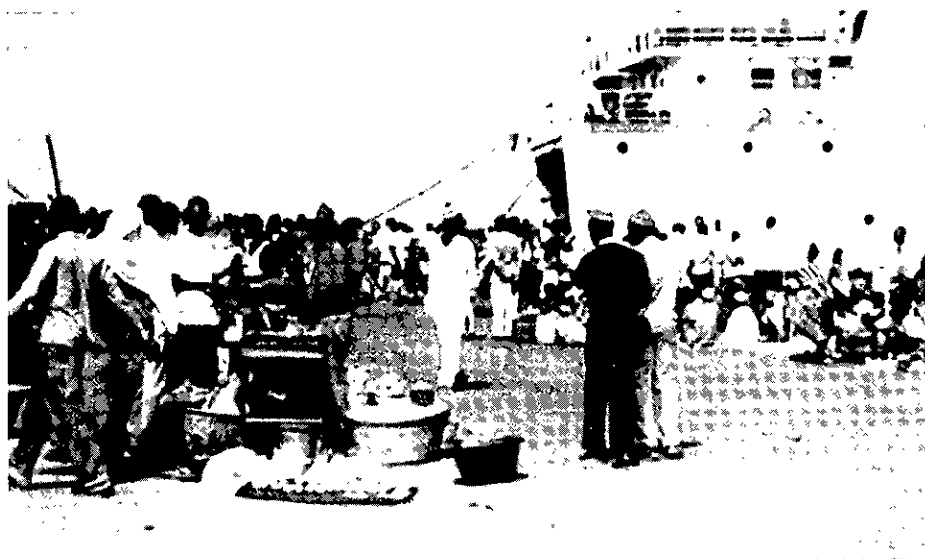
El *Joola* atracado en Dakar en agosto de 2002, a punto de finalizar su inmovilización y un mes antes de su pérdida. Los lectores amantes de los desafíos pueden entretenerse intentando «colocar» a bordo 2.000 personas. (Foto obtenida por Stephan Giesen y publicada con su amable autorización).

nía la facultad inspectora y supervisora de sus operaciones, sino también (al menos en teoría) la obligación de inmovilizarle en caso de detectar deficiencias o infracciones graves. Volviendo a nuestras latitudes y salvando el asunto de «los poderes fácticos», su situación sería casi idéntica a la que hasta hace poco tenía el *Martín Posadillo*.

Los siguientes cinco años el *Joola* estuvo haciendo dos rotaciones semanales Dakar-Ziguinchor, interrumpidas solamente por las paradas anuales de mantenimiento en DAKARNAVE y alguna comisión puntual a países vecinos; según la prensa francesa, en un viaje desde Guinea-Bissau se consiguió «estibar» a bordo nada menos que 3.000 militares, aun con el garaje atiborrado de vehículos blindados (¿magia negra?). Cargado de civiles, las 50 plazas de 1.ª clase y las 150 de 2.ª resultaban poco «flexibles» pero, con el tiempo y bajo la influencia castrense, las 350 de 3.ª (dos locales con bancos de madera) fueron paulatinamente adaptándose a las «necesidades del servicio». Es indudable que también se «adaptaron» otras cosas: tras relacionar sin ánimo exhaustivo dieciocho certificados que como buque mercante le eran exigibles, el informe concluye que, cuando se perdió, el ferry no tenía en regla ni tan siquiera uno. Respecto a la dotación, que consistía en un capitán de corbeta comandante, un teniente de navío segundo comandante, 13 suboficiales especialistas y 37 subalternos, el informe enfatiza reiteradamente que ni su formación técnica era la adecuada ni su titulación profesional les permitía ocupar legalmente su puesto, lo que siendo una verdad como un templo no oculta un fuerte tufo a ajuste de cuentas. En efecto: el *Joola* debería haber sido inmovilizado mucho tiempo atrás por las autoridades de Marina Mercante pero, visto el «éxito» del propio ministro, no sorprende que el informe reconozca una posible *frilosité de leur part à faire prendre pareille mesure eu égard au statut militaire des exploitants du navire*. Y es que, más que el eufemístico corolario del informe (...*les relations entre le Ministère des Forces Armées et celui chargé de la Marine marchande n'ont pas toujours été faciles*), explicar algunos «malos rollos» entre marinos civiles y militares exigiría un artículo monográfico.

Rompiendo esquemas

Malos rollos aparte, el *Joola* no sólo potenció la microeconomía de su entorno, sino que acabó convirtiéndose en una atracción turística en sí mismo. Un viaje típico comenzaba saliendo de Dakar a las 2030 para llegar a la complicada barra del Casamance hacia las 0600, hacer escala fondeado frente a Carabane (una isla fluvial sin muelle) y llegar a Ziguinchor hacia las 1100, tras cuatro horas de navegación río arriba entre canoas, manglares, boababs, flamencos y los siempre simpáticos cocodrilos. El viaje de vuelta no hubiera decepcionado al mismísimo Tarzán: los viajeros recuerdan con añoranza la



Ambientillo hortofrutícola durante las operaciones de carga-descarga del *Joola*.
(Foto: M. Clément)

multitud apretujándose frenéticamente para acceder al portón de popa del garaje, cargados con variopintos «seudoequipajes», generalmente bultos («colis») de hasta 50 kg de productos vegetales, pero sin descartar gallinas, ovejas, cabras o *mobilettes*. Ya en el portón, a la vista de cada bulto *une personne nommée évaluateur dépendant de la Marine Nationale* hacía un «cálculo» de la carga (en francos, no en tonelámetros), cuyo importe (a diferencia del peso) era cuidadosamente anotado y cobrado antes de colocar el material en los laterales del garaje. Según la época del año, en Ziguinchor podían cargarse hasta 850 bultos, que en buena parte habían llegado río abajo en canoas. Aunque rústico, el sistema era muy conveniente: transportar un «equipaje» de 300 kg de fruta y 60 l de aceite de palma salía por unas 675 pesetas, lo que permitía revenderlo con beneficio en Dakar. De sobrevivir al embarque *en foule* (informe oficial), el distinguido pasaje podía viajar en lujosa *cabine* climatizada y con baño (entre 4.800 pesetas las individuales y 3.200 las cuádruples), en más discreta *classe confort* (respaldo abatible, 1.600 pelas) o en la mal llamada clase *sur le pont* (al sereno, 945 del ala) que, aunque un tanto espartana, incluía espectáculo.

En el *Joola* los viajeros con billete parecían constituir una exótica minoría; consta la existencia de *...un commissaire du bord qui faisait payer les clandestins* (lógico, ¿había cocodrilos a mano!), pero también estaban los menores de cinco años, los *accompagnateurs* (¿?), los *militaires et gendarmes, sur mani-*

feste du bord, sus familias e incluso las «plazas de gracia», pues cada tripulante tenía derecho a embarcar a una persona gratis cada viaje. Finalmente estaban *les musiciens*, orquestinas de salsa y *m'balax* que animaban el cotarro y que, según el informe, ni pagaban billete ni figuraban en lista alguna, lo que nos permite especular sobre la identidad de la habitual muchedumbre no incluida en los subtipos anteriores: ¿una convención de orquestas sinfónicas? La «hipótesis B» sería una combinación de «necesidades del servicio» y de «necesidades del fondillo», posiblemente por este orden. La salida de Ziguinchor solía ser a las 1200, con llegada a la boca del río hacia las 1500 y fondeo frente a Carabane para, sobre el ancla, abrir las portas laterales del garaje y recibir un enjambre de canoas procedentes de la playa con un cargamento adicional de pasajeros y «colis» (esta vez de pescado seco). Una guía turística describe tal operación como *acrobatic passenger load at Karabane* y otra la incluye entre los espectáculos *à voir*. Hacia las 1800 se levaba el ancla y, tras pasar la barra entre bandadas de delfines, se aproaba a Dakar, a donde se llegaba hacia las 0500. Los manifiestos disponibles de 2001 señalan picos de 960 personas para este tramo pero, añorando las bondades del buque tras su naufragio, la prensa local habló desinhibidamente de *une capacité de mille à mille cinq cents personnes*. A veces, uno no sabe si reír o llorar.

Los turistas recuerdan pasillos y escaleras llenos de gente durmiendo sobre cartones, aunque en el *Joola* tales lugares de privilegio solían ser coto para las esterillas de las *bana-banas* (vendedoras diola del mercado de Dakar). Por pura geometría, centenares de personas habrían de dormir bajo las estrellas, como (para regocijo del reúma) hacían algunos de mis desinformados compañeros cuando se nos estropeaba el aire acondicionado, pero es cosa sabida que los *toubabs* (los blancos) somos mucho más frágiles que estas buenas gentes. Recuerdo el lugar de haber pasado por allí una docena de veces: en la mar casi todo el año hay menos de 27° C, viento N o NE fuerza 3 a 4, y lo más gordo que a uno le puede caer encima es un aparatoso chubasco tropical. En la época de las lluvias son tan compactos que incluso se les puede «gobernar» con radar y cinemática: me viene a la memoria una guardia huyendo de ellos con 200 m de cubierta recién pintada (¡venía el inspector!), y otra poniéndoles rumbo de colisión en un cascajo con los imbornales tapados y los tapines de sonda abiertos para «rellenar» los tanques de agua dulce («captamos» 30 t). Quienes hayan hecho la ruta del Pérsico recordarán que, como entre Casamance y Dakar desembocan tres grandes ríos, las aguas son riquísimas y las guardias de puente están permanentemente «amenizadas» por una maléfica nube de pesqueros que se transforman en canoas según nos acercamos a tierra; de noche la zona es una auténtica verbena de luces.

En abril de 2001 el capitán de corbeta de la Marine Nationale senegalesa, Issa Diarra, se hizo cargo de su propia «verbena», iniciando lo que acabaría por ser uno de los mandos más desafortunados de la historia marítima. Diarra

se había formado durante tres años en la Academia Naval de Casablanca con un curso posterior en los Estados Unidos, habiendo mandado en 1989 el equivalente local de una LCT; según la prensa senegalesa, llevaba veinte años de servicio, era *jugé brillant par tous ses pairs* y tenía previsto presentarse a las pruebas para el curso de Estado Mayor en Francia. Es muy probable que, en términos de «poderío», mandar el *Joola* fuera el equivalente local de mandar el *Príncipe*; en términos económicos suponía un sobresueldo teórico de unas 40.500 pesetas mensuales. Al nuevo comandante las cosas le fueron mal desde el principio: según la prensa, a su antecesor (el comandante Sow) le habían negado unas obras de mantenimiento el año anterior y, relacionado o no, hacia febrero el ferry quedó inmovilizado por avería durante tres meses. Diarra debió tomar el mando con el buque en obras y, apenas reanudadas las rotaciones, el 26 de mayo uno de los motores se averió, originando gran alarma en tierra al no recibirse noticias del ferry durante 23 horas. Tras pasar junio y julio entre varada y nuevas reparaciones, el 31 de agosto de 2001 otra avería en los motores le dejó inmovilizado en Dakar, esta vez ¡para un año!

Un decreto de 1996 había autorizado al *Joola* a *générer et à utiliser ses propres ressources*, probablemente para evitar que arruinara los ajenos, pues el comité gestor no podía gastar en mantenimientos o reparaciones un solo franco que no procediera de los beneficios del propio buque. Tamaño... ¿liberalismo autogestionario? originaría la quiebra fulminante de cualquier empresa privada ineficiente, pero una «empresa» estatal de servicios, incapaz de «quebrar», se verá abocada a una horrible degradación. Entre febrero de 2001 y septiembre de 2002 el *Joola* no generó otra cosa que facturas y la Marine Nationale, que quería dos motores nuevos (hacían unas 3.000 horas/año), hubo de conformarse con cambiar el de babor y reparar el otro con un coste total de unos 67 millones de pesetas, incluyendo una nueva varada. No hay que ser un genio para intuir que a la finalización de las obras la ruina debía de ser considerable. También lo era la de los casamanceses, obligados a transportar sus productos a través de Gambia (dos fronteras y un trasbordador «retratándose» a cada paso) o, peor aún, por la larguísima ruta de Tambacounda con su exótica guerrilla. Los costes se quintuplicaban, la duración del viaje era indeterminada... y los mangos llegaban al mercado en *un état lamentable*; obviamente, para estas gentes las tarifas aéreas (o incluso las de un buque «normal») eran locuras de los *toubabs*, así que el verano de 2002 *l'arrêt du bateau avait commencé à soulever des vagues de protestations au sein des cadres casamançais*. Quedémonos con este «ruido» en los oídos de Diarra y sus jefes.

Rompiendo equilibrios

En julio de 2002 y con las obras de los motores a punto de finalizar, los inspectores de Marina Mercante intentaron supervisar su resultado con tan escaso éxito que ni siquiera se les permitió acceder a la sala de máquinas.

Pese a las amargas quejas de su superior sobre la *mauvaise volonté manifeste de l'Exploitant du navire*, el 23 de septiembre hicieron lo que aparenta ser un desesperado simulacro de inspección para salvar la cara, con once «recomendaciones» que, dada la situación real del buque, resultan francamente risibles (v.g. *réparer le pompe hydrofore*); lo más gracioso es que, para entonces, el ferry llevaba navegando trece días (¡que olor!). Más expeditivo había sido el Bureau Veritas, que requerido a reclasificar el buque el año anterior había anulado (¡otra vez!) el certificado provisional por *faute de levée de certaines prescriptions et défaut de paiement d'honoraires par l'Etat Major de la Marine*. Pufos aparte, entre las *prescriptions* figuraba nada menos que reparar el dispositivo de cierre de las tres puertas del garaje y cambiar su junta estanca; todo apunta a que el *Joola* salió a la mar sin el beneficio de una sola inspección independiente, sin uno solo de sus certificados en regla y sin nadie a bordo que conociera minimamente lo que se traía entre manos.

Un ro-ro no es un barco para dejar a un *amateur*, pero es posible que la indulgente meteorología local retrasara la tragedia durante años: el problema era la estabilidad transversal, que llevaba años avisando lealmente a grandes voces. Tiene su gracia que, intentando defender al Comandante, la prensa senegalesa citara que el buque *...était très sensible au moindre angle de barre depuis sa construction* a causa de un *vice conceptuel qui n'avait pas été signalé en temps opportun*. Aparte el hecho de que no se pueden comprar duros a peseta, lo cierto es que el *Joola* se pasó casi toda su vida mal cargado, a lo que, según el informe, habría que añadir *...l'incurie du commandant du bateau qui n'a jamais, selon les informations recueillies, procédé aux calculs de stabilité*, dándose dos posibles explicaciones: *soit le commandant n'était pas capable d'exécuter ces calculs (...)* *soit il avait négligé leur importance*. Eso por no hablar del grupo electrógeno de cinco toneladas que en 1996 le encajaron «sin anestesia»



Fondeados en Carabane; una de tantas canoas se aproxima a una porta de costado (abajo a la derecha) del *Joola* para transferir su cargamento humano. (Foto: M. Clément).

en la cubierta superior. El famoso «cargamento» de 3.000 soldados debió llegar a buen puerto por una combinación de calma chicha, lastrado a tope y cargamento completo de equipo militar en ambas bodegas, pero en su uso ordinario las bodegas solían ir mediadas hacia Ziguinchor y vacías de vuelta a Dakar; una lástima porque, aunque desconozco su ubicación exacta, seguramente estarían bajo la cubierta ro-ro. Como el KG en servicio era de unos 5.1 m, la cubierta ro-ro estaría sólo un metro bajo el centro de gravedad y tampoco resolvía nada llenarla de vehículos, menos aún con la media habitual de ¡cinco coches por trayecto! Quizá la estabilidad bastara sin sobrar para un uso «civilizado» pero, en su forzada coyuntura, la clave del *Joola* habría consistido en navegar con parte de su sobrecarga humana en el semivacío garaje, todos los tanques a tope y la confianza puesta en el equivalente local de la Virgen del Carmen o, caso de agnosticismo racionalista, en las al menos 100 t de lastre fijo adicional que deberían habersele endosado a costa de otras capacidades.

El 10 de septiembre de 2002 se reanudó el servicio con gran aparato oficial y sobrecarga de ministros, pues tanto el de las FF. AA. como el de Transportes hicieron el viaje, este último en calidad de «pardillo» al bendecir incautamente con su presencia tamaño desastre administrativo; pero la «inauguración» debía sumar tantos puntos en Casamance que... ¡en fin! Con tanto baranda a bordo, las crónicas apuntan cierta moderación: unos 600 pasajeros, 15 vehículos y 200 t de arroz, mencionándose imprudentemente unos ingresos de 675.000 pesetas contra *la moyenne habituelle* de millón y cuarto (¡je, je!); también apuntan una *tempête brutale* (¡ejem!... un chubasco con marejada a fuerte marejada), un herido leve por el «botellámen» de un frigorífico suelto y, finalmente, *chants et danses* al llegar a puerto. Puntualicemos que, habitualmente, en el *Joola* no sólo iba destrincado algún que otro frigorífico, sino también la carga, los vehículos y, por supuesto, los señores pasajeros. Pero, con el júbilo del evento, casi se nos pasa la nota de servicio entregada al comandante el 9 de septiembre: se le ordenaba la *limitation à un voyage par semaine en attendant la réhabilitation du moteur de propulsion tribord*, con tránsitos a 800 RPM en lugar de las 1.000 RPM habituales. Lo de las RPM parece un rodaje normal, con 10-11 nudos en lugar de 14, tres horas más de viaje y cierto ahorro de combustible, pero reducir las rotaciones a la mitad, aparte de retrasar el rodaje parece «aportar» una reducción extra del 50 por 100 en gastos de combustible y mantenimiento de motores al precio de elegir entre dejar en tierra a la mitad de la clientela (políticamente incorrecto) o experimentar la conocida Ley de Boyle-Mariotte (¡a doble presión, mitad de volumen!).

Tras completar una segunda rotación sin novedad el *Joola* salió de Dakar el 24 de septiembre para efectuar la tercera, llegando a Ziguinchor a las 1300 h del 25 y finalizando aquella misma tarde las operaciones de carga y descarga. La temporada del mango había finalizado y la época de las lluvias había sido

floja, así que las dos bodegas quedaron vacías y en el garaje sólo se cargaron 459 «colis» (22 t), dos camiones y cinco vehículos particulares (otras 30 t). Tampoco se rellenaron los tanques de combustible, algo quizá habitual, pero no creo que fuera habitual ni ayudara en absoluto que la falta de presión en tierra impidiera hacerlo con los de agua dulce. Atracado de punta, el buque escoraba a babor y se dijo que era por estar atravesado a la corriente; nos lo creeremos tras dejar constancia de que, aun sin pasajeros a bordo, la cosa ya andaba chunga. Respecto al pasaje, el día 24 se había suspendido la venta de billetes por haberse alcanzado el máximo legal de 550, pero *Le Commandant du navire à son arrivée à Ziguinchor a autorisé la reprise des ventes de billets en troisième classe sans aucune consigne de limitation*; como los lectores uniformados conocemos la expresión «hacer lo necesario para que resulte lo conveniente», huelga añadir que, naturalmente, el capitán de corbeta Diarra habría actuado así bajo su propia responsabilidad, claro. En Ziguinchor embarcaron oficialmente 957 pasajeros, incluyendo unos veintisiete europeos, tres de los cuales eran turistas madrileños que viajaban en camarote; otros dos españoles tuvieron la chamba de no conseguir plaza en 1.ª clase y, vista la falta de *glamour* de las otras dos, cambiar de aires.

El día 26, a las 1330, el ferry salió de Ziguinchor, fondeando frente a la isla de Carabane a las 1630 y abriendo la porta de estribor a la habitual aglomeración de canoas; oficialmente pasaron a bordo otras 185 personas y tres toneladas de «colis» de pescado seco. Hay una toma de vídeo de esta escena: desaparecida ya la escora a babor tras largar amarras, los mirones desplazados a estribor originan ahora una escora de 8° a 10°; en un buque de unas 2.150 toneladas de desplazamiento! Hacia las 1815 el *Joola* levó el ancla y se dirigió a mar abierto, pasando la barra del río a las 1855 y poniendo rumbo a Dakar a unos 11 nudos poco después; a las 2200 el operador radio comunicó su posición y cerró escucha hasta la llegada a puerto, prevista para las 0700. Oficialmente viajaban a bordo 1.220 pasajeros (¡una sobrecarga del 120 por 100!) y con esta cifra se hizo el cálculo de estabilidad del informe oficial, que con los tanques de lastre llenos (Sit.A) arroja un GM de 0,694 m y una reserva de estabilidad superior a los mínimos fijados por la OMI. En consecuencia, la precipitada conclusión del informe (se publicó cinco semanas tras el naufragio) fue que el *Joola* hubo de salir a la mar con los tanques de lastre vacíos (Sit.B, GM=0,370 m) o semivacíos (Sit.C, GM=0,278 m), situaciones ambas que permitirían explicar lo ocurrido, aunque no la aparente parálisis cerebral del comandante (el agua de lastre es gratis hasta en Senegal). Pero recuentos posteriores permiten deducir que había a bordo casi 800 personas no incluidas en el cálculo que, por fuerza, hubieron de sumarse a la multitud que solía viajar al sereno en las cubiertas superiores; una estimación a ojo de buen cubero (no tengo planos ni hidrostáticas) me da unos 750 tonelámetros extras, una reducción del GM de unos 0,20 m. y..., ¡rayos!, ¡que ahora el GM está próximo al de la Sit.B y podemos irnos al infierno aún con los lastres a tope!



El *Joola*, quilla al sol, el 27 de septiembre de 2002.
(Foto: Marine Nationale/Agencia France-Press).

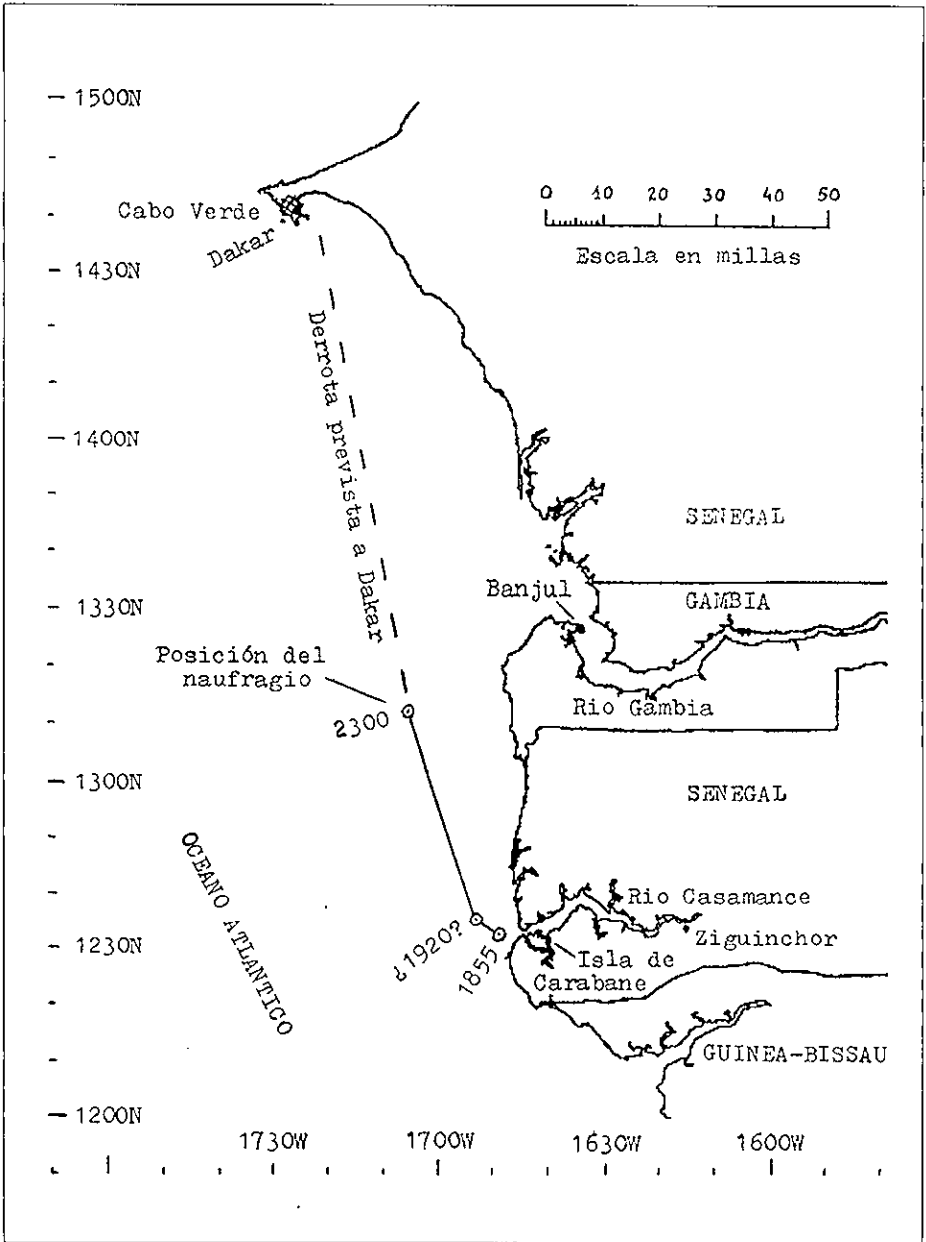
Rompiendo récords

Pese a llevar año y medio a bordo del *Joola*, el capitán de corbeta Diarra sólo había disfrutado de un par de meses de operatividad y puede que su buque no le contara todavía cosas al oído, como suelen hacer cuando cogen confianza. Durante la tarde se habían visto relámpagos hacia el norte del río y la previsión para esa noche era de *...fortes pluies, orages, vents très forts de 20 à 40 nœuds pendant 15 à 30 minutes*, nada anormal en septiembre, al final de la época de las lluvias. A las 2245 apareció en el radar un chubasco tropical procedente de la costa, que alcanzó al ferry hacia las 2300 con viento del través de Er de unos 30 nudos, fuerte lluvia, aparato eléctrico y marejada a fuerte marejada con olas de hasta dos metros. Este tipo de chubascos pasan de cero a infinito en un segundo y, sin verlo venir en la oscuridad, la marchosa muchedumbre de las cubiertas superiores quedó instantáneamente hecha una sopa, corriendo a refugiarse a sotavento y amontonándose allí al intentar acceder al ya abarrotado interior. Una estimación (conservadora) de 1.000 personas desplazándose un promedio de tres metros me da entre 12° y 16° de escora, pero, según el informe, con un GM de 0.37 m (Sit.B) el viento habría

producido un momento escorante adicional con equilibrio estático a los 5° y dinámico a los 12°. Creo probable que se alcanzara un pico de unos 26° a Br, estando los tanques de combustible hacia el 22 por 100 y los de agua dulce al 40 por 100 de su capacidad.

A partir de aquí todo fue «cuesta abajo» y, tanto en cubierta como en interiores, buena parte de quienes no se habían desplazado a babor por su pie hubieron de hacerlo rodando o formando parte de un alud. Para acabar de arreglarlo, tras oírse un estruendo a popa, los dos camiones del garaje (que iban sin trincar) se fueron de costadillo junto con el resto de los vehículos y las 25 t de «equipaje» (¡mermelada de mango!); el informe achaca el golpe de gracia a los portillos abiertos, que hubieron de sumergirse a partir de los 20°, pero la porta de Br y la de popa tuvieron que hacerlo bastante antes y ya hemos visto que no estaban precisamente en estado de revista. Las luces se apagaron y, poco a poco, el *Joola* se acostó sobre su costado; pasados tres o cuatro minutos estaba en posición invertida con la mayor parte del pasaje atrapado en su interior, gritando en la oscuridad. Según un testigo, el comandante estaba en el puente (¿avisado ante la inminente pérdida de visibilidad?) y la única orden que dio fue parar máquina, como así se hizo; otro testigo pudo ver a la luz de los relámpagos (¡mientras trepaba!) al personal de guardia a través de los ventanales del puente, arrojados al fondo de lo que ya era un pozo e incapaces de pedir auxilio por radio. Como era de temer las radiobalizas no funcionaron y el mundo siguió su curso mientras 21 de las 22 balsas neumáticas acompañaban al ferry solidamente trincadas a sus estibas (¡al fin, algo trincado!). Sorprende constatar que, pese a los serios «toques» que venía dando el buque y habiendo dispuesto de un cuarto de hora para hacerlo, no se les ocurriera aproarse al chubasco; de hecho, hasta es posible que se ahogaran sin saber qué había fallado.

Tras el naufragio quedaron sobre el agua centenares de personas, pero tenían en contra hasta su propia anatomía; uno de los pocos deportes en que no hacemos el ridículo frente a las personas de raza negra es la natación, pues, al parecer, su superior masa ósea les hace ser relativamente más densos. A pesar de la elevada temperatura del agua, la mayor parte de quienes se salvaron fueron los que pudieron permanecer sobre el casco al zozobrar o encaramarse a él poco después, aunque una senegalesa que acababa de refugiarse del diluvio en interiores pudo cargarse un portillo, salir por el agujero y nadar durante cuatro horas antes de ser izada al casco. A sus 39 años, esta madre de seis hijos, ¡embarazada de cuatro meses!, fue la única mujer que pudo contarlo, pero, claro, era hija y hermana de pescadores; un francés consiguió sacar a su pareja (enferma de paludismo) por el portillo de su camarote y mantenerla a flote durante media hora, aunque, finalmente, sólo pudo salvarse él; fue el único europeo en lograrlo. El *Joola* había naufragado unas 17 millas al 257/v° de la Pta. de Saniang, pasada ya la frontera gambiana y en sondas de 24 m; pese a estar rodeados de luces de pesqueros, los naufragos no lograron atraer



Derrota del *Joola* y entorno geográfico de la tragedia. (Elaboración propia sobre contorno de costa NOAA/US Geologic Survey).

su atención. Un superviviente disparó hacia las 0400 una señal pirotécnica de la balsa liberada, pero el crepúsculo fue a las 0636 y, significativamente, el primer auxilio llegó a las 0645 procedente de rudimentarias canoas de pesca a las que el chubasco no había despeinado siquiera y que transbordaron a los supervivientes desde la quilla del *Joola* a los pesqueros «de verdad» que se fueron acercando; finalmente, éstos avisaron por radio a Dakar hacia las 0730 y a partir de las 0900 comenzaron a salir unidades navales hacia la zona. Cuando a las 1445 una canoa rescató al último superviviente (un chaval procedente del interior del buque), todavía se oían golpes dentro del casco volcado; hacia las 1600 un helicóptero de la Marina francesa depositó un par de buceadores sobre un pesquero, pero los golpes dejaron de oírse hacia las 1700, una hora antes de que llegaran las primeras unidades de superficie procedentes de Dakar. Según el informe, el ministro de las FF. AA. únicamente solicitó ayuda de las Forces Françaises du Cap Vert (basadas en Dakar) *sur insistance*, entre otros, del propio jefe de esta fuerza y del embajador francés.

Sólo hubo 65 supervivientes y, en febrero, el 1.º ministro reconoció oficialmente 1.863 víctimas (otras fuentes calculan 1.953); considerando que el *Titanic* «apenas» produjo 1.517, cabría dudar si en verdad la muerte nos hace a todos iguales. Los días siguientes pudieron recuperarse 551 cadáveres, la mitad extraídos del casco por buceadores antes de que, pasadas menos de 48 horas, el horrible estado de los cuerpos aconsejara interrumpir las operaciones. Naturalmente la conmoción en Senegal fue enorme; desaparecidos en el naufragio el comandante Diarra y su segundo, a los cinco días fueron «dimitidos» los ministros de Transportes y de las FF. AA, a las dos semanas cesado el AJEMA local, y al mes cayó el Gobierno en pleno. Quilla al sol y con su espantoso cargamento a bordo, el *Joola* fue derivando hacia la costa gambiana hasta varar a unas 12 millas de tierra; en octubre la compañía holandesa Smit informó que era recuperable al coste de 2,9 millones de euros, pero la operación no llegó a efectuarse, y el pasado 30 de abril el casco seguía en sondas de 18 m, empezando a desintegrarse y con las víctimas reducidas a osamentas. Si no fuera porque esta primavera se inició en Francia una encuesta judicial (murieron 17 franceses), posiblemente ya serían historia.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Las fuentes básicas para este artículo han sido tres informes oficiales senegaleses, los dos primeros emitidos casi «a bote pronto» por el Ministerio de Transportes (Rapport Preliminaire de l'Enquete Maritime, 01.10.02, CONFIDENTIEL, que dispara con perdigón lobero contra la Marina) y por el Ministerio de las FF. AA. (Rapport de la Commission Militaire Instituté Après le Naufrage du M/S *Joola*, 01.10.02, SECRET, que contemporiza un tanto); su aparatosa clasificación de seguridad (sellos rojos incluidos) aporta a ambos cierta prestancia pero, por fuerza, resultan incompletos por prematuros. Siéndolo también el tercero (Commission d'Enquete Technique sur les Causes du Naufrage du *Joola*, 04.11.02), al menos aporta una información mucho más asentada y completa en sus 98 páginas; los tres informes están digitalizados y quedan a disposición de los lectores que deseen sacar conclusiones propias. Como fuentes complementarias, he utilizado sobre todo prensa francesa y senegalesa, con mención especial a dos extensos trabajos publicados por el *Sud Quotidien* de Dakar el 03.12.02 y *Le Nouvel Observateur* el 12.12.02, y sin olvidar otras tres docenas de artículos, comunicados y documentos diversos. Sigo en jartorre@crcsmas.com

REPUBLICA DE FILIPINAS

DECRETO

Habiéndose hecho acreedoras á la admiración del mundo las fuerzas españolas que guardaban el destacamento de Baler, por el valor, constancia y heroísmo con que átal punado de nombres aislados y sin esperanzas de auxilio alguno, ha defendido su Bandera por espacio de un año, realizando una epopeya tan gloriosa y tan propia del legendario valor de los hijos del Cid y de Pelayo; rindiendo culto á las virtudes militares que interpretan los sentimientos del Ejército de esta República, que bizarramente les ha combatido; á propuesta de mi Secretario de Guerra, y de acuerdo con mi Consejo de Gobierno

Vengo en disponer lo siguiente:

Artículo único. Los individuos de que se componen las expresadas fuerzas, no serán considerados como prisioneros, sino por el contrario, como amigos, y en su consecuencia, se les proveerá por la Capitanía General, de los pases necesarios para que puedan regresar á su país.

Dado en Tarlak á 30 de junio de 1899.—El Presidente de la República Emilio Aguinaldo.—El Secretario de Guerra, Ambrosio Flores

Al Casino Español de Manila

Placido M. Flores

Este documento, deteriorado por el paso del tiempo, le fue entregado al entonces comandante del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, excelentísimo señor don Cristóbal Colón de Carvajal Maroto, por las autoridades de Filipinas, con motivo de la visita del buque en su viaje de circunnavegación. (Colección vicealmirante J. L. Torres Fernández, al cual se lo regaló en 1985 el duque de Veragua).

LA FRAGATA CATALUÑA. ÚLTIMA SINGLADURA

Andrés BREIJO CLAÚR



Con la virtud por guía, con la fortuna por compañera.

(Marco Tulio Cicerón).



ESPUÉS de haber visitado 25 diferentes países, haber permanecido 3.000 días en la mar y navegado 600.000 millas, la fragata *Cataluña* quedó inmovilizada el día 15 de septiembre de 2003, como paso previo al desarme y posterior desguace, dejando la puerta abierta a una posible utilización del buque como museo, escuela, etc., si alguna institución o entidad privada tiene a bien conservarlo dignamente en algún punto de nuestra geografía.

No es el momento de hacer balance, porque eso corresponde a los historiadores y a los analistas, aunque mucho habría que decir de este barco, que ha vivido una transición democrática, que ha sufrido dos profundas modificaciones en paralelo a sendas modernizaciones o transformaciones de la Armada y que ha sucumbido a una tercera, en un momento en que la plena profesionalización es una realidad, como realidad es el necesario ajuste o adaptación de la Armada a unos tiempos duros en cuanto a la captación y a la retención de esos profesionales que nutren las plantillas de nuestras unidades. Pienso que éste es el momento de los sentimientos, porque una nave no está compuesta sólo por su plataforma y sus sistemas. Tiene un alma, conformada por unas personas y unas vivencias, por unos legados y unos importantes y, a veces, sobrecogedores recuerdos que perdurarán aunque el último tornillo del buque haya desaparecido en una fundición.

No sé si el hecho de ser el último comandante de la fragata *Cataluña* debe considerarse un «honor especial» o simplemente un «trámite necesario» (por aquello de que a alguien le tenía que tocar) dentro de lo que constituye un «hito» en el ciclo de vida de uno de los mejores buques de la Armada, que cumplió con éxito todas cuantas misiones le fueron encomendadas. Pero por ser precisamente ese «último comandante», creo que al menos tengo la responsabilidad de escribir unas líneas que, a modo de panegírico, no de



La fragata *Cataluña* durante la operación ACTIVE ENDEAVOUR.

balance, sirvan de homenaje a todos cuantos hemos tenido el honor (ahora sí) y el orgullo de formar parte de la dotación de este magnífico buque a lo largo de sus 28 años de historia. Es ésta una historia que no pretende ser exhaustiva, pero sí evocadora de los momentos más importantes que se han vivido a bordo y que conforman el alma de la *Cataluña*, que no desaparecerá de nuestra memoria y de nuestros corazones, aunque el buque vaya a ser inmovilizado, desarmado y, posteriormente, desguazado. Si esto no tuviese lugar, si alguna institución se hiciese cargo del buque con el ánimo de conservarlo, como es el caso de la propuesta del Ayuntamiento de San Feliú de Guixols, de la que hablaré más adelante, tampoco habrá lugar para la tristeza o la nostalgia, pues el buque permanecerá imponente, con toda su física presencia en un lugar de honor de nuestra costa, para orgullo de sus dotaciones y de la Armada.

Si bien, la *Cataluña* comienza su periplo en enero de 1975, no es hasta marzo de ese año, en Barcelona, cuando se viste de gala para recibir, de manos de S. A. R., la entonces Princesa Sofía, la bandera de combate que con tanto cariño han conservado sus dotaciones en un lugar de honor del buque. Una bandera cuya única vicisitud, para satisfacción de nuestra Armada y de España, fue el cambio de su escudo, con la transición democrática en los albores de su vida operativa.

Su actividad, a partir de entonces, no ha diferido sustancialmente del resto de fragatas de la Armada, pero sí hay algunos acontecimientos que merece la pena destacar, sean por su naturaleza operativa, lúdica o dramática, sean porque han transformado al buque o porque le han marcado en la historia.

El historial operativo del buque es impresionante: cuatro veces ha estado en el Adriático participando en las operaciones de embargo a la antigua Yugoslavia, dentro de la operación SHARP GUARD, cuatro veces integrada en la STANAVFORTLANT, tres en la STANAVFORMED, una en la EURO-MARFOR, ha realizado ejercicios internacionales del calibre de SUROIT, DISPLAY DETERMINATION, ILES D'OR, DISTANT THUNDER, DRAGON HAMMER, DAPEX, TRAMONTANA, TAPON, etc., sin contar los 28 años de comisiones, ejercicios u operaciones de menor importancia necesarios para elevar el nivel de adiestramiento, probar la eficacia de los sistemas, o simplemente efectuar presencia o control naval de tráfico marítimo.

Como destacables actividades lúdicas citaré sólo tres, todas relacionadas con la Comunidad que da nombre a este buque: el citado viaje a Barcelona para recibir la bandera de combate de manos de S. A. R. la Princesa Sofía, el traslado de la antorcha olímpica en 1992, desde el puerto de Atenas a la Base



La *Cataluña* entrando en Tarragona en su crucero de despedida. (Foto: ORP, Armada).

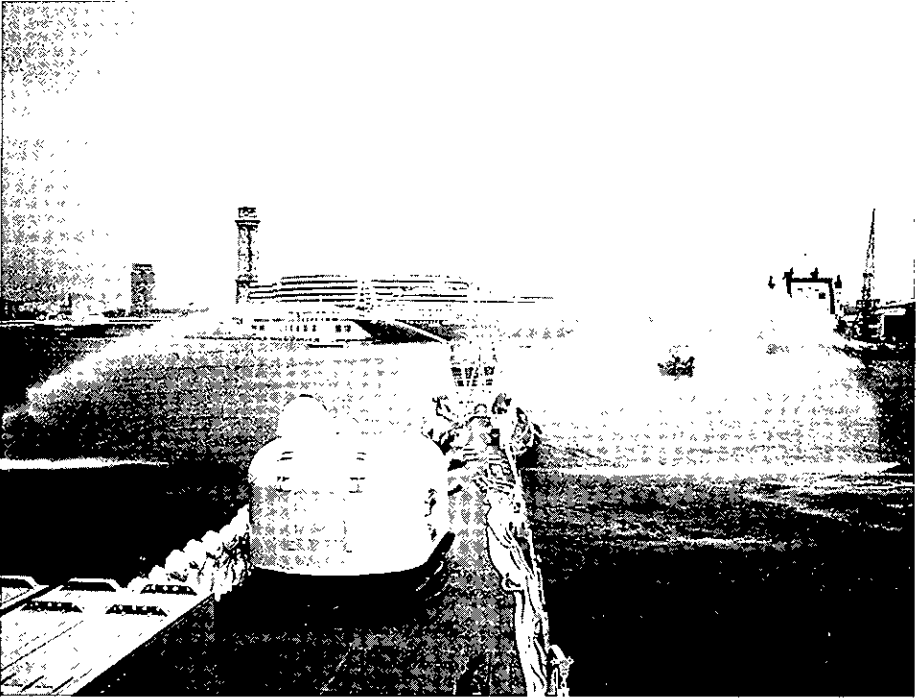
Naval de Rota (Cádiz), en su camino a la ciudad de Barcelona para los Juegos Olímpicos de aquel año, y el viaje de despedida del buque en junio de este mismo año. El lector ya supondrá que no es una coincidencia que haya elegido precisamente estas tres actividades de entre otros muchos periplos que ha tenido el barco, pero si lo he hecho es sólo con el ánimo de realzar la vinculación con la Comunidad catalana, de cuya hospitalidad, generosidad y disposición se conservan a bordo unos recuerdos memorables, alguno de los cuales pasará, sin duda, al Museo Naval para servir de referencia histórica de los momentos vividos y carta de presentación a las generaciones venideras.

Por haberlo vivido personalmente, me detendré un poco más en el viaje de despedida, donde hemos tenido la oportunidad de comprobar hasta dónde llega la vinculación mencionada con la Comunidad catalana, por la acogida de que fue objeto el buque, tanto en Tarragona como en Barcelona, por el deseo de las gentes de Cataluña de «conocer» a la Armada a través del buque que lleva su nombre y por las espléndidas relaciones forjadas antaño entre la Armada y Cataluña, pero validadas y reforzadas, sin duda, en este viaje de despedida. Ese conocimiento mutuo entre la Armada y Cataluña tuvo un extraordinario reflejo en prácticamente todos los medios de comunicación regionales: hasta siete medios de comunicación social fueron acreditados para realizar el tránsito a bordo entre Tarragona y Barcelona, y se realizaron numerosos reportajes de televisión, radio y prensa escrita alabando al buque y a su dotación y mostrando su satisfacción por la presencia de la fragata en estas costas. Pero no sólo la prensa, sino también todas las instituciones y particulares se han volcado en el recibimiento a la *Cataluña*, que sólo ha acaparado elogios y hospitalidad, haciendo de este viaje un buen colofón a toda una vida dedicada al duro trabajo de los hombres de la mar.

En lo que a la dotación se refiere, éste ha sido un viaje en que se mezclan la alegría y la tristeza, el orgullo y la nostalgia, porque a nadie se le escapa que el buque será inmovilizado en un estado de operatividad excelente, y a los sentimientos positivos de satisfacción por un trabajo bien hecho se suman los de pesar por la pérdida irremplazable de un navío en el que muchos nos hemos dejado una parte de nuestras vidas.

En el buque se han vivido también momentos muy tensos, de los que uno jamás se puede olvidar, porque es en las crisis donde siempre sacamos lo mejor de nosotros mismos, donde los hombres trabajan como uno solo y donde la fatiga no tiene cabida cuando se trata de solucionar un problema en el que la supervivencia o la seguridad del buque están en peligro.

De la memoria histórica extraemos el recuerdo de un tránsito desde Punta Delgada (Azores) a Norfolk (USA) para realizar las pruebas del sistema de misiles en abril de 1981, en el que el buque tuvo que desviarse más de 300 millas de su derrota para evacuar al USS *Guam* a un cabo 1.º aquejado de peritonitis. El trasbordo no hubiese tenido más trascendencia si no fuera por el avanzado estado de la enfermedad y la urgencia de la operación, además de la



La *Cataluña* entrando en Barcelona en su cruceo de despedida. (Foto: ORP, Armada).

dificultad de una maniobra que hubo de realizarse mediante una embarcación anfibia, ya que todas las plataformas del grupo americano estaban fuera de vuelo, lo que imposibilitaba el uso de helicóptero. Pero la tensión no disminuyó una vez realizada la maniobra, sino que se incrementó con la escasez de combustible y la sensación, cada vez más acentuada, de que el buque se quedaba «dormido» en los balances, en claro síntoma de una estabilidad muy disminuida. Como anécdota recordamos la enorme caja de madera que devolvió el *Guam* a la llegada a Norfolk, en la que venía perfectamente empaquetada la camilla del trasbordo.

Sin embargo, probablemente el momento más crítico de la historia de la *Cataluña* tuvo lugar en junio de 1989, cuando en medio de una terrible tormenta, durante las maniobras SUROIT, el buque se quedó al garete al reventar el turbogenerador IC, lo que produjo una reacción en cadena que llegó no sólo a dejar sin corriente el buque, sino también sin propulsión, pues la contaminación producida en el sistema afectó a ambas calderas. Fueron casi 40 minutos interminables en los que por muchas cabezas pasó la posibilidad de la pérdida del buque, pero que, merced al coraje de unos valientes, a la

pericia y determinación de unos grandísimos profesionales, hoy contamos como una victoria y relatamos como experiencia, en una valiosísima «lección aprendida» que hace grande al servicio de máquinas de estos buques. En jornadas como aquella, donde los elementos se desencadenan en contra, sólo el valor, el sacrificio y la fe en la Virgen del Carmen son los aliados que necesitamos para salir adelante.

El tercer episodio de tensión tuvo lugar durante el despliegue de la *Cataluña* en la operación SHARP GUARD del año 1995 en aguas del Mediterráneo. El auxilio prestado por el servicio de sanidad del buque al submarino holandés *Zuiderkuiss*, en el que más de 20 marineros habían inhalado CO₂, fue determinante para que no se produjera ni una sola pérdida humana. Fueron momentos tan tensos como dramáticos, pero recompensados con la desbordante alegría que implica un salvamento de un amigo en peligro.

Por último, no podemos dejar pasar por alto el desgraciado accidente del 30 de mayo de 1990, estando el buque atracado en el arsenal militar de Ferrol. En aquella fecha, un escape de CO₂ durante la maniobra de embarque de pinturas fue el desencadenante de la muerte, en acto de servicio, de los marineros Juan Carlos Guzmán Macías y Enrique Torea Torea, que se encontraban en el interior del pañol de pinturas, así como del cabo 1.º TO Francisco Plaza Gutiérrez, que acudió al citado pañol en auxilio de sus compañeros. Un accidente que ha marcado a este buque y que ha sumido en el dolor a la gran fami-



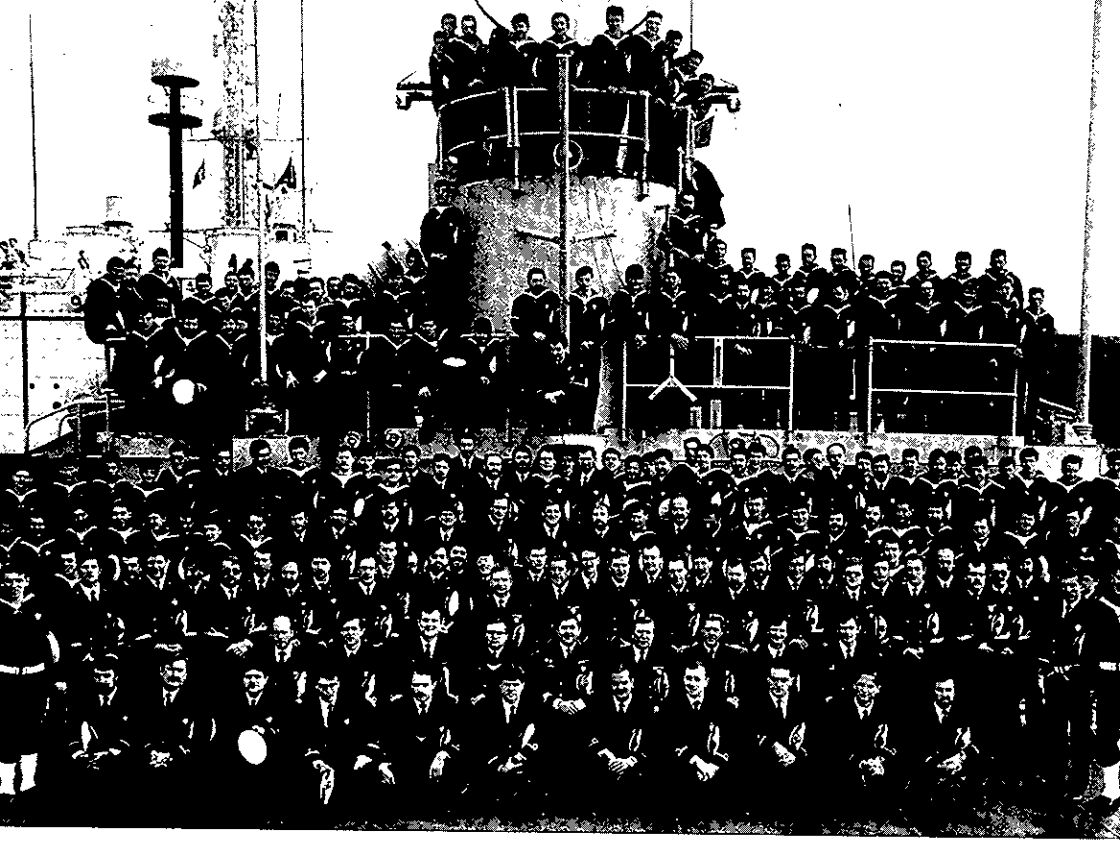
Ilustración proporcionada por el Excmo. Ayuntamiento de San Felín de Guixols

lia de la Armada. Nuestro más sincero homenaje, a título póstumo, para aquellos hombres que entregaron su vida en plena juventud al servicio de la Armada y de España. Nuestro más cariñoso recuerdo, a través de estas líneas, para las familias que son las que más han sufrido con su pérdida.

Que la *Cataluña* sea el primer buque de la serie en ser dado de baja no ha tenido que representar una decisión nada fácil, sobre todo porque el buque se encuentra plenamente operativo y resistiéndose como nunca a su inmovilización. Que, en particular, la *Cataluña* se resistía a esta decisión lo demuestra el hecho de su plena operatividad durante sus dos últimas grandes operaciones: la primera, de enero a abril de 2003, una STANAVFORMED atípica realizando la operación ACTIVE ENDEAVOUR, donde el buque fue manejado por sólo un 60 por 100 de dotación, donde el personal de máquinas (por estar el buque permanentemente encendido) apenas pudo bajar a tierra en algo más de tres meses, donde los sistemas funcionaron a la perfección y donde los temporales se sucedieron sin solución de continuidad, alcanzando el buque en la aciaga noche del 24 al 25 de marzo, saliendo de Spuda Bay rumbo a España, balances superiores a los 45° (máximo que permiten los clinómetros), en una clara demostración de su «buena salud operativa y física». La segunda, el ejercicio NEOTAPON-03, donde, con una dotación todavía más mermada, el buque brilló por sí mismo sin un solo problema, cumpliendo incluso cometidos no programados al suplir a otros buques más modernos. Todo esto hubiese sido imposible, no me cabe la menor duda, sin el abnegado sacrificio de una esforzada dotación entregada a su trabajo, dejándose la piel en cada giro de la hélice, como si el deseo de que la muerte anunciada fuese revocable, con el ánimo de instar a alguien en las más altas esferas a considerar la posibilidad de la reversibilidad de tal decisión.

No obstante, como ya se advierte en el comienzo de este artículo, la Armada abre una puerta a la esperanza con la posibilidad de que la plataforma de la *Cataluña* sea reconvertida para una utilización diferente, retrasando o cancelando la fase posterior al desarme. En ese sentido se basa la propuesta del Ayuntamiento de San Feliú de Guixols, que proyecta utilizar la plataforma como contradique, mediante un ingenioso sistema de anclaje-varada, que reduciría la entrada de la resaca en el puerto y permitiría un abrigo suficiente para embarcaciones deportivas. Es un proyecto que, además, se conjuga con otros planes o ideas para convertir al buque en un museo, escuela o centro cultural y turístico de especial interés, en el que la Armada podría verse bien representada y aceptar por ello la propuesta una vez que esté claramente definida, siempre que, por supuesto, el tratamiento al buque sea lo suficientemente digno y más aceptable que el final que le espera en el desguace.





La dotación de la fragata *Asturias*, durante la escala de la STANAVFORLANT en Haakonsvær (Noruega). La *Asturias* fue el primer buque de la Armada que se integró en esa fuerza permanente de la OTAN (mayo-julio 1990). (Foto: colección F. A.).

MARINOGRAMA NÚMERO 393

U	N	■	H	E	C	H	O	■	S	O	L	
O	■	E	S	■	H	I	S	T	O	R	I	
C	A	M	E	N	T	E	■	R	E	A	L	
Y	■	S	O	L	O	■	E	S	T	A		
■	C	O	M	P	L	E	T	O	■	C	O	
■	A	N	D	O	■	A	P	A	R	E	C	E
■	C	O	M	O	■	M	A	N	I	F	E	
S	T	A	C	I	O	N	■	M	O	M	E	
N	T	A	N	E	A	■	D	E	■	U	N	
■	V	A	S	T	O	■	P	R	O	C	E	
S	O	■	V	I	T	A	L	■	■	■	■	
■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

Del M.º de Marina de España de Pedro Aguado-Rodríguez y Juan Colpe

CUNQUEIRO: LA PASIÓN POR EL MAR

José Ramón SOTO RODRÍGUEZ



Los jóvenes han de instruirse, los hombres ejercitarse en hacer el bien y los viejos retirarse de toda ocupación civil y militar, viviendo como les plazca sin atarse a ningún oficio.

(Sócrates).

Que otros se jacten de los libros que les ha sido dado escribir, yo me jacto de aquellos que me fue dado leer.

(Borges).

Introducción



ESTE trabajo, que no tiene otro mérito que el de la compilación, apunta a mis queridos compañeros, es decir, a quienes, ya en la reserva o similar, cumplen a rajatabla la anterior máxima socrática y no desdeñan la borgiana. Pero no a todos, sino a aquellos afortunados que todavía desconocen la obra de Álvaro Cunqueiro. Quienes ya la frecuentaron, o la han olvidado o viven, ya para siempre, hipnotizados por la palabra mágica del maestro. Quienes

aún la ignoran tienen ante sí la envidiable posibilidad de ser, sencillamente, más felices.

Esto es —¿para qué engañarnos?— un ejercicio de proselitismo, pero un ejercicio generoso y altruista. Ya sé que le será sumamente difícil al director buscarle una ubicación adecuada en la REVISTA, pero si felizmente sale a la luz, estoy seguro de que recibiré más de un mensaje portador de eterno agradecimiento. Este objetivo, el de descubrir la obra cunqueirana a los compañeros que la desconocen, es el motivo de tratar de meterla, de matute, en nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA y no en cualquier publicación literaria, suponiendo que yo fuese crítico literario y no un mero y compulsivo lector.

Álvaro Cunqueiro Mora (Mondoñedo 1911-Vigo 1981) podrá ser discutido en cuanto a si su poesía está a la altura de las circunstancias de su tiempo, si



su prosa, ya sea imaginativa o específicamente gastronómica —otro de sus mundos—, es mejor o peor que la de sus íntimos Juan Perucho o Néstor Luján, si su teatro es o no representable, si su periodismo (qué delicia aquellas crónicas en la inolvidable *Destino*) se tutea con el de su paisano Camba o con el de González-Ruano: pero lo que nadie discute, lo que nadie puede discutir, es que es el máximo fabulador, el más grande soñador, el portador de la más gloriosa imaginación del siglo xx español. Don Álvaro fue llamado mago de la palabra, ingenioso hidalgo gallego, el hombre que vivía asombrado de sí mismo, creador de espacios míticos, santo de la imaginación, perito en ángeles, etc. De él se dijo que tenía talante abacial y que en él el dilema era soñar o no soñar. Sus mundos cubren todos los ámbitos que a cualquier mortal se le puedan ocurrir. No hay asunto que no haya sido tocado por la milagrosa palabra de este orfebre. Su obra no sólo es de una calidad extrañamente fuera de medida, sino que, además, es amplísima.

¿Y cómo hablar de Cunqueiro en nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA? Pues —dicho sea con toda la modestia del mundo— como ensayó, ya va para dieciséis años, el maestro Amancio Landín acerca de otro insigne gallego, Valle-Inclán: sacando a la luz su relación con nuestro medio natural, esto es, con la mar.

A fe que Cunqueiro domina nuestro mundo. Aunque nació y vivió en el interior lucense (Mondoñedo), sus infinitas lecturas y su prolongada estancia en Vigo, en donde ejerció la dirección de *El Faro de Vigo* (¿quién no recuerda aquella delicia cotidiana, «El envés»?), le dieron la voluntad de estilo marinero. En casi toda su obra, el mar, real o imaginario, poblado de los más increíbles seres, está siempre en el horizonte. Y fue el demiurgo de ese personaje maravilloso, su Sinbad, piloto de fantásticas navegaciones, de andar grave, de barba larga y espesa, que se toca con un turbante de dril marrón y que enseña su alma por sus grandes ojos.

Me regalo a mí mismo los más de estos días de lluvia y viento, escribiendo una historia de Sinbad anciano y casi ciego, que vuelve a los mares de sus navegaciones de mocedad, a las islas y reinos de sus primeros viajes, llevado de una memoria nostálgica. Y es tan feliz la memoria de Sinbad, tanto soñó, que no hay mar, isla ni reino que no encuentre tal y como los vio la vez primera, y habitaron, durante largos años, sus sueños. Quizá se titule mi libro «Cuando el viejo Sinbad retorna a las islas»...

(Encuentros, caminos y noticias en el reino de la tierra).

Nostalgias del mar

Cunqueiro amaba profundamente el mar, no sólo el Atlántico familiar sino el mar de los griegos, teatro de su otra recreación, el mozo Ulises (el inventor del remo y del deseo de volver al hogar) y el arábigo de su Sinbad. Siempre vivió de cara a él. Leámosle estas dos evocaciones de absoluta actualidad.

Va para ocho meses que no veo el mar, y esto me tiene un poco desazonado (...). Quisiera estar asomado al mar desde un alto cantil, viéndole ir y venir; cantar sordo o bruir terrible. Quisiera ser un velero, un tres palos, cruzar, viento en popa. Quisiera oír la arena cantar bajo mis pies. No se debe, no, estar ocho meses sin ver el mar. Ya sé que hay muchos españoles que no lo han visto nunca, y esto me entristece. Debía haber billetes de ferrocarril gratis para ir a ver el mar, los puertos, los barcos. España tiene tres mares hermosos y los españoles deben conocerlos. Sobre todo, los niños. Yo, de rapaz, como ahora de hombre, tenía media imaginación llena de relaciones marineras. Y sabía tantas historias del mar como de la tierra. No hay más hermosos caminos que los del mar, que los caminos que saben los salmones y las goletas de antaño y que éstos de los grandes transatlánticos de hogaño. Dan estos caminos poder, riqueza, fantasía.

(Fábulas y leyendas de la mar).

Bueno es que la gente salude el mar. El hombre cosecha en él los diversos peces. Tener una nación nave en el mar ha sido siempre señal de poder y de riqueza. Ignoro si la economía moderna sigue obedeciendo a esas leyes, pero hace doscientos años todavía, por ejemplo, cuando un país desarrollaba una gran política de construcción naval, como en España en los días de Fernando VI y de Carlos III, cuando fue construida en Ferrol, Cádiz y Cartagena la flota que murió en Trafalgar, funcionaban los astilleros y al lado de ellos las herrerías, se plantaban robledas para tener madera para los buques. Todo marchaba y era un momento de riqueza y de prosperidad.

Llevar el mar a la memoria de las gentes, mostrar el mar a quienes nunca lo vieron, subirlas a una nave ligera, todo esto en una hermosa lección. Por otra parte, el poeta ya dijo: «¡Hombre libre, siempre amarás el mar!». Y es una de las cosas más bellas que hayan sido dichas nunca.

(Cunqueiro en la radio).

Del arte de navegar...

La materia de Sinbad son las memorias del mítico marinero contadas por Al-Faris Ibn Iaquim Al Galizí. El pasado y el presente conviven. Sinbad hace tertulia con viajeros de todo el mundo y sueña con volver a la mar pilotando la nave *Venadita*.

Sinbad examinaba a un marinero de Borsabad, que venía a pretenderse de cocinero.

—*¿Y la tarta de boda, cómo la sacas?*

—*Hago bizcocho de pasas, y monto capa de bizcocho, capa de miel acaramelada, capa de almendra rallada, capa de bizcocho, todo en forma de bola del mundo, y envuelvo todo en merengada de frutas, y en el polo norte pongo un clavel.*

¡En el polo norte un clavel!

—*Yo, Sinbad, ordeno que no se haga pastel de boda sin estar yo presente, por cuanto hay que fijar el polo norte para poner en él el clavel rojo. Hay que trazar un radio de la polar a la merengada de frutas, y después, por triángulo, se obtiene la situación verdadera.*

Imagínate que aparece un almirante forastero y viendo el clavel en el polo norte toma altura por él, que le parece gracioso, y después resulta que estaba desviado, y va el almirante y vara en Irlanda o se sale del mar en el Finis Maris, que lo hay. ¡Vaya fama de burros que nos echarían los señores pilotos de Bolanda!

(Si el viejo Sinbad volviese a las islas...).

...y de geografías imposibles

Gutor, Barbarón y Trapobana son tres islas que no hay, y están entre Bengala y la isla de Java. Gutor nunca se vio, y se ignora quién la bautizó, pero a ochenta leguas de Canbetún es preciso dar una virada al SE para pasarla, y quienes se ríen de nosotros, los señores pilotos de Arabia, no se dan cuenta que no habrá isla, pero sí hay su nombre y se podrá no chocar con la isla, pero sí perderse contra el nombre. Barbarón es una isla que está escondida. Se escondió ella misma en una bahía bengalí para jugar con el primer piloto arábigo, Sidi Abdalá Altanabi. Trapobana no es que propiamente no la haya; lo que ocurre es que es navegante, y hoy está aquí y mañana allá.

Otro país que no hay es la isla Novena, que queda en el mar de China, al naciente. Dicen que fue una nube que iba baja y se mojó en el mar y así, cargada de agua salada, no pudo remontar. Cada año se mueve la isla Novena un sexto de legua de su sitio. Si sigue así, si no tropieza con tierra, el año dos mil ciento treinta y seis estaría delante de Tarragona.

(Si el viejo Sinbad volviese a las islas...).

Los musulmanes de Indonesia se disponen a celebrar el milenario de Joraimi, el primer piloto árabe que llegó a la isla de Java y quien llevó el Corán allá.



De Joraimi apenas si se sabe que fue maestro de Sinbad el marino, tenía una hermosa barba dorada y que murió en el mar, en una gran tempestad. Pero Joraimi, además de haber descubierto Java para los árabes, es famoso porque en los días en que navegaba, todavía la isla Trapobana era móvil, andaba como su navío de aquí para allá por el océano de los indios, y se la veía pasar con su gran montaña, sus palmeras, su rey vestido de azul rodeado de músicos. Un árabe llamado Al Ganadá logró atracar a Trapobana y fue muy bien recibido. El rey estaba sentado en un columpio muy alto y lo balanceaban dos esclavos tirando con largas cuerdas de seda. Fue el primer columpio que vio Al Ganadá, y lo dijo a su regreso a Bagdad, y fue así como vino la moda árabe de los columpios, que llegó hasta Córdoba.

(Cunqueiro en la radio).

Misceláneas

Como se dijo más arriba, todos los temas tocó Cunqueiro. Veamos tres ejemplos dispares. El primero, uno de los siete milagros de Gonzalo Arias, San Gonzalo, obispo de Mondoñedo hacia el año mil, aquel que ante la plegaria popular *A furore normannorum, libera nos, Domine*, hundía una invasora nave normanda a cada avemaría rezada ante los acantilados de su mariña lucense; el primero, digo, figura en un libro de título tan bello y sugestivo como *Flores del año mil y pico de ave*. El segundo aborda el asunto de los buques fantasma y se lee en un voluminoso libro editado por la fundación Pedro Barrié de la Maza, conde de Fenosa, que recoge las colaboraciones de don Álvaro en la radio, concretamente en la emisora de «Radio Nacional de España» en La Coruña, entre el año 1956 y el de su muerte, 1981 (la última colaboración se leyó en la citada emisora el mismo día del entierro del autor, en su Mondoñedo natal, un lluvioso primero de marzo que nos empapó el cuerpo, que el alma ya iba macerada en la tristeza). Aquellas colaboraciones, escuchadas cada noche, hacían que aquellos niños, que teníamos la sensibilidad necesaria para gustar de aquel milagro, soñásemos con princesas vikingas, emperatrices japonesas, damas provenzales y buques fantasma. El tercero es, sencillamente, un delicioso ejercicio de desbordante y libérrima imaginación, la que el poeta Baudelaire definía como «la más científica de las facultades, porque es la única que comprende la analogía universal».

Aposentóse en el mar de San Ciprián una ballena tan grande y poderosa que no hubo ballenero que osase acercarse con el arpón. Cuando movía la cola se levantaban olas inmensas y sus bramidos se oían dos leguas tierras adentro. Los marinos no se atrevían a salir a la pesca. En toda la costa no se hablaba más que de la ballena de San Ciprián.

Notaron algunos marineros que cuando tocaban las campanas de la iglesia la ballena se acercaba al arenal y bramaba más suave, como si hablase con amor en su lengua marina. Se lo contó el arcediano de Trasancos a San Gonzalo, y como el suceso era tan extraño, el obispo tomó el camino de San Ciprián, habiéndose provisto de dos manzanas para el viaje. Llegó Gonzalo a San Ciprián y bajó a la playa de Amaola, con su báculo y su mitra. Lo miró la ballena con sus grandes ojos y se acercó a la arena, buscando no quedar en seco. Murmuró en su lengua con más suavidad que nunca. Oyóla Gonzalo como si oyera a un cristiano en confesión, y cuando la ballena encalló le echó la bendición y mandó que en una dorna lo llevaran hasta su boca. Sólo un pescador de quince años se atrevió a llevarlo. Acercóse la dorna al monstruo, que abrió su boca enorme. En ella se apeó Gonzalo, que en la oscuridad de la garganta se perdió, apareciendo a poco con una imagen de Nuestra Señora en los brazos. La ballena se fue como vino: nadando. Y la imagen es esa milagrosa Nuestra Señora de Vilaestrofe, a cuya romería van ofrecidos todos los marineros de mi país.

(Flores del año mil y pico de ave).

Emile Ertze ha publicado un catálogo de navíos fantasmas, y resulta que desde el Holandés Errante hasta el tres palos, visto por el buque de guerra alemán Colonia a lo largo de Madagascar en 1912, hay cuarenta y siete. Y casi todos han sido vistos en los mares australes. Ertze se detiene especialmente con alguno de ellos, como el visto en 1921 por dos balleneros noruegos cerca de la isla de Santa Elena. Era un bergantín goleta y navegaba con tiempo bonancible y viento en popa. Caía la tarde. El velero se acercó peligrosamente a los balleneros y éstos hicieron sonar sus sirenas. Cuando se dieron cuenta el velero pasaba entre ellos. Nadie había a bordo. Al pasar el velero dejó un extraño olor a podredumbre. Algunas de las velas estaban envueltas en la más espesa niebla que habían conocido nunca. Como si la hubiese venido arrastrando el extraño navío. Se hicieron varias fotografías del velero, pero en ninguna apareció el barco fantasma. Es el único navío fantasma que haya sido retratado.

Historia o fantasías. Pero Ertze lo ha tomado más bien en serio, y cuando uno termina de leerlo y mira hacia el mar, cree ver en el horizonte recortarse las velas del Holandés Errante que pasa silenciosamente a lo largo...

(Cunqueiro en la radio).

¡Los almirantes de Honfleur!, comedores de cebolla y de arenques, bebedores de aguardiente de manzana, iban a casarse lo más lejos posible de su

ciudad, y traían de Pondichery o de la Luisiana bellezas exóticas, que se marchitaban pronto en la brumosa y fría Honfleur. Son los únicos almirantes del mundo, que se sepa, que hayan usado espuela, y a la hora de la batalla, cuando se quería el navío ligero, con todos los árboles abiertos al viento, si no lo había para la maniobra, descolgaban al almirante por la popa y éste, gritando ¡hala, hala!, espoleaba el Royal Furieux entre las aclamaciones de la marinería. Y aún en calma chicha, el navío entonces galopaba las verdes ondas, osado y ágil combatiente.

(Viajes imaginarios y reales).

Y de vientos

Es aquí donde Cunqueiro da rienda suelta a su desbocada fantasía. Leed estos ejemplos espigados, aquí y allá.

Estos días pasados hemos tenido los gallegos la visita de los grandes vientos de poniente (...).

Los bizantinos, como enseñó Baynes, sabían los nombres secretos de los vientos, y cuando en la mar una nave se encontraba con uno en demasía poderoso, desplegando toda su fuerza contra las velas, el capitán lo llamaba por el título suyo, recordaba sus padres, y le pedía que amainase. Cada viento, además, tenía su patrón, y los bizantinos se encomendaban a San Jorge cuando pedían suavidad al lebeche y a San Cirenión cuando agobiaban los vientos revueltos de la Gran Sirte, de los que se dijo que, antes de ir a rolar por el mar, saltaban sobre Alejandría y robaban la luz del gran faro, se iluminaban con ella, y ya se encontraban en condiciones de asaltar el mundo.

De los vikingos se dijo que sabían adormecer los vientos con una magia en la que entraban cantos de pájaros, pero en ningún lugar he encontrado detallado este asunto. En cambio, los pilotos de los califas de Bagdad conocieron en el Índico, más allá de Trapobana, a ricos príncipes que tenían vientos como esclavos y que les cobraban un tanto en oro por tener a sus fieles sujetos, como perro con cadena, mientras las naves árabes iban y venían de Especiería. Sinbad conocía todos estos príncipes, y alguno, poniéndose previamente el gran piloto a seguro, le hacía, por amistad, demostración de temporales, pasando los vientos desatados en loca carrera hacia el sur, donde desgajaban islas de sus asientos, dejándolas al garete en los mares australes, donde las encontrará un paisano mío, Seijas y Lobera, quien, con las noticias que trajo del asunto, llegó a pertenecer a la Academia de Ciencias de París a comienzos del siglo XVIII.

(Viajes imaginarios y reales).

El tema del arca construida por Noé es uno de esos que tanto han sobresaltado mi imaginación, y desde los días infantiles (...).

La nave navegó sin velas y sin timón todo el tiempo del diluvio al gareté y a la voluntad de Yahvé y sus vientos, que son seis, y todos nacen de árboles que hay en el Paraíso, excepto uno, que nace de un poco de fuego. Es curioso, pero todos esos vientos tienen nombres femeninos, a excepción del viento del fuego. Como saben, los pilotos árabes creían que se podía emparentar con un viento, el cual se ponía a su servicio y le salía siempre por popa.

(Fábulas y leyendas de la mar).

Siempre hay un naufragio en el mar de Creta. El lebeche tiene una mano ronca y negra que bate, loca, las aguas y arrastra por el cielo nubes enormes, que descienden, preñadas de arena, hasta lamer las aguas. Un gran silencio, una quietud mágica lo precede. Parece que va a pararse el corazón del mundo, que la tierra se vacía de todo aire respirable, las gaviotas se abaten, como narcotizadas, sobre las olas, los delfines se sumergen... En el silencio crece un silbido poderoso y cálido. Sudan las velas, los mástiles, los hombres. Y, de pronto, el lebeche, la mano ronca y negra del lebeche. La nave baila, corre, rueda entre abismo de agua y arena, rompe en mil pedazos cascada como una nuez por la mano del viento.

(Flores del año mil y pico de ave).

Íbamos en tres naos, y saliendo de Sostar bajamos a coger el viento zamor, que esta facilidad no la sabe nadie y yo la tenía de un viaje antiguo, y el zamor es un viento que está partido en bocanadas y da seis rachas y para un poco, y vuelve a dar otras seis, y cada una es más fuerte que la anterior, y todas van silbadas por música como en dulzaina, de re mi a la si. Cogido el viento se va a su impulso muy cómodamente, pero hay que entrar en él despacio, en la bocanada que coincide con el resonar de la nao, que no todas las naos comentan lo mismo, y hay naos que están en re y otras en



fa y conviene respetarles el afinamiento. Digo que cogido el zamor se va muy suelto hasta que se da por pasado Malabar, y entonces os soltáis del zamor y vais con brisas bengalíes a estribor, y hay que alquilarlas antes que las coja el rey que llaman Calibo, un emir gordo y colorado que vive de ese trato y que se compromete a dar las brisas cada día, aunque no soplen espontáneamente, que las hace surtidas cuando quiere con una gran cantidad de molinos de viento que se yerguen en las cumbres de los montes que llaman Baldasín y en otros molinos muy aspeados que tiene, de resorte, y suelta el freno cuando quiere, como un juguete de Constantinopla. Y se sabe que son brisas de Calibo las que se cogen y no otras, porque las marcan en el lomo los vendedores de potros de Samarcanda.

(Si el viejo Sinbad volviese a las islas...).

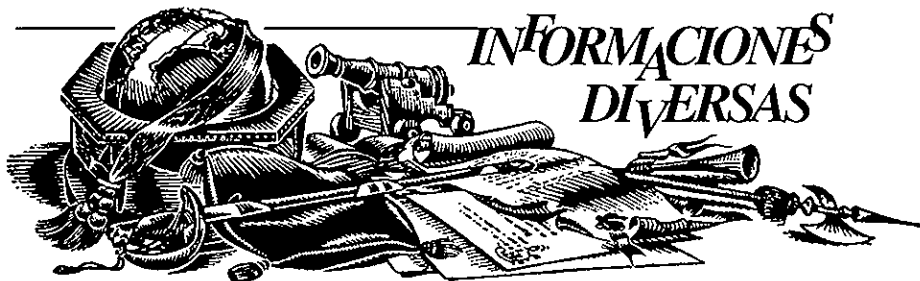
Conclusión

No me duelen prendas en declarar, una vez más, el perfil proselitista de este trabajo. Mi actitud ante Cunqueiro, ante la obra cunqueirana (igual me sucede con los ensayos de Montaigne o con la música de Bach, pero éstas son otras historias), es la de quien poseyendo un tesoro está deseando compartirlo. Quien esto escribe es ferviente admirador, por ser su pertinaz lector, del más glorioso ciego que ha existido en el mundo de las letras después de, quizá, Homero y Milton, es decir, Jorge Luis Borges. Quien esto escribe se ha hecho cruces, muchas cruces, ante la injusticia de la no concesión del Nobel al argentino. Pues bien —y aquí una leve y condescendiente sonrisa es admisible—, en mis reiteradas lecturas cunqueiranas, más de una vez (exclúyase el más mínimo atisbo de chauvinismo) he considerado más incomprensible la ausencia de Cunqueiro que la del propio Borges en la nómina del premio sueco.

Si tras la lectura de este modesto homenaje —eso es, y no otra cosa— al incalificable Cunqueiro, uno solo de vosotros se enfrenta a la obra del mindoniense y, a la postre, cae rendido ante el milagro, este trabajo no habrá sido en vano. Y yo le daré las gracias por haber engrosado la siempre creciente cofradía de los fervorosos cunqueiranos.

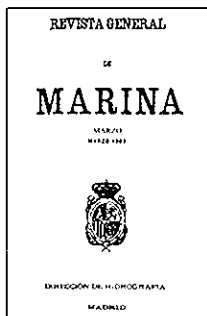
BIBLIOGRAFÍA

- CUNQUEIRO, Álvaro: *Flores del año mil y pico de ave*. Editorial Táber. Colección Ciempiés, 1968.
- *Fábulas y leyendas de la mar*. Tusquets Editores. Marginales, 1982.
 - *Viajes imaginarios y reales*. Tusquets Editores. Marginales, 1986.
 - *Cunqueiro en la radio*. Fundación «Pedro Barrié de la Maza, conde de Fenosa», 1991.
 - *Encuentros, caminos y noticias en el reino de la tierra*. Editorial Compostela, 1992.
 - *Si o vello Sinbad volvese ás illas...* Editorial Galaxia, 1996.



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



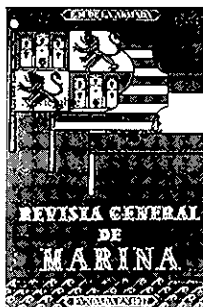
Se inicia el cuaderno de noviembre de 1903 (tomo LIII) con un trabajo del capitán de navío Víctor M. Concas, titulado *Programa para la construcción de dos buques de instrucción*. Siguen: *Creación y desarrollo de la Marina alemana*, por Arturo Llopis, capitán de navío; *Consideraciones sobre el tiro de cañón. A bordo de los buques y medios*

que se proponen para adiestrar a los artilleros de mar sin grandes sacrificios para el tesoro, por el teniente de navío de 1.º Joaquín Escoriaza; *El canal de los dos mares* (de la Revue du Cercle militaire); *Taquigrafía silábica*, firmado por R.; *La combustión a petróleo* (del Boletín del Centro Naval de Buenos Aires), y *Aclaración*, por Javier de Salas, teniente de navío.

En *Crónica Naval* (octubre), con el siguiente sumario: *Cometa Borelly*.—*Tiro al blanco*.—*Babenberg*.—*Belleville*.—*Congreso naval*.—*«Desaix»*.

El cuaderno finaliza con *Movimientos de buques de guerra*, nacionales y extranjeros, en puertos españoles, en el que se incluye, entre otros, el de la Escuadra inglesa que entró en Rosas el 17 de septiembre y salió el 19. Entró en Alcudia el 20 y salió el 24.

HACE CINCUENTA AÑOS



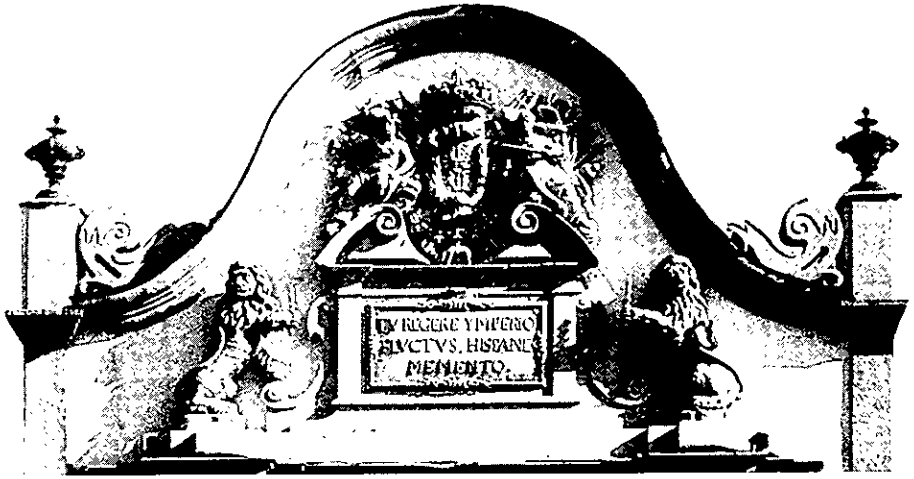
Abre el cuaderno de noviembre de 1953 (tomo 145) el artículo titulado *Arte para la acción*, por el capitán de fragata Carlos Martínez-Valverde. Siguen: *El nuevo montaje antiaéreo de los cañoneros Pizarro*, por Javier Camón del Valle, capitán de Ingenieros de Armas Navales; *Algunas sugerencias sobre la visión en oscuridad*, por el teniente coronel médico de la Armada Leandro Fernández Aldave, y *Retales históricos*, por el teniente coronel auditor Juan Ignacio Núñez Iglesias.

En *Notas profesionales* se incluyen los siguientes trabajos: *Algunas lecciones de la guerra en Corea*; *Torpedos aéreos*; *La Marina japonesa en la última guerra*, y *Carta especial para el trazado directo de marcaciones radiogoniométricas tomadas desde un buque o desde un avión*.

En una información: *Maniobras de nuestra Flota y revista naval en aguas de Cádiz*, por el capitán de corbeta Miguel Romero.

En *Historias de la mar*: *Las monedas del recuerdo*, por Óscar Muñoz Montenegro (de la Marina chilena).

El cuaderno, que contiene 52 ilustraciones, se cierra con *Miscelánea*, *Libros y Revistas* y *Noticiero*, en el que se da cuenta del fallecimiento del almirante Marqués de Magaz y de la visita del duque de Veragua a Río de Janeiro, invitado por el gobierno brasileño.



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

EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE

En tal día como hoy...

Día Año

1 1810.—Penetran en la bahía de Cádiz nueve cañoneras francesas para cooperar con el Ejército que por tierra ataca. Las fuerzas sutiles españolas van a su encuentro y las derrotan.

2 1873.—En Cuba, el alférez de navío Almeda, que manda la cañonera *Vivo*, con tan sólo siete hombres de dotación, en el pequeño fuerte de Gamo, resiste el ataque de unos 800 mambises durante tres noches seguidas.

3 1781.—Sobre las Azores, punto usual de recalada, el jabeque español de guerra *Santo Cristo* bate y echa a pique a una balandra inglesa corsario de 10 cañones.

4 1493.—Ataque a Marsella por la flota del rey de Aragón mandada por Cardona. La plaza pertenece a Luis de Anjou, nuestro enemigo. Rompen los buques una cadena y fuerzan el puerto, desembarcan tropas y hacen arder la ciudad.

5 1768.—Tiene lugar un combate al norte de la isla Dragonera: el jabeque *Vigilante* rinde a otro argelino.

6 1520.—Magallanes, con tres naves,

Trinidad, Concepción y Victoria, emboca el largo y difícil estrecho que llamó de la Victoria, fue llamado después de Todos los Santos y, por último, recibió el nombre de Magallanes.

7 1836.—El alférez de navío Valcárcel se distingue en la defensa de Mallona, durante el sitio de Bilbao por los carlistas. El año anterior lo había hecho mandando la cañonera *Vizcaya*, por lo que había sido condecorado con la Diadema Real de Marina.

8 1836.—El capitán de navío Escudero, mandando el navío *Atlante*, apresaa a un pingue argelino, con 92 tripulantes, y rescata dos barcos de Canarias que aquél conducía. Todo después de cruento combate desesperado.

9 1813.—El sexto regimiento de Marina, mandado por el capitán de navío Romay, que ya se había distinguido contra los napoleónicos en su invasión de España, lo hace ahora en tierras francesas.

10 1896.—Se distingue de modo extraordinario el médico de la Armada Miguel Peña en el combate de Binacayan, en Filipinas, rechazando, con los pocos soldados que quedaban, el ataque de los enemigos.

11 1781.—Dos faluchos españoles apresan a la balandra inglesa *Spitfire* que trataba de entrar en Gibraltar bloqueada por los nuestros.

12 1805.—Las fuerzas sutiles españolas del apostadero de Rota, mandadas por el teniente de navío De la Puente, se baten con una fragata inglesa, poniéndola en fuga. Entra en Cádiz el convoy que aquélla atacaba.

13 1732.—Don Blas de Lezo, con varios buques a su mando, incendia y echa a pique a la capitana de Argel, refugiada en el puerto de Mostagan, defendido por dos fuertes guarnecidos por más de 4.000 moros.... ¡audacia!

14 1262.—El almirante de Castilla Pedro de Fe, almirante para los mares de Andalucía, conquista Cádiz a los moros.

15 1805.—Cerca de Punta de Carnero tiene lugar un combate entre lanchas españolas del apostadero de Algeciras, mandadas por Nicolás Estrada, y dos grandes fragatas inglesas, que tras sufrir averías se retiran.

16 1793.—Durante el sitio puesto a Tolón por los convencionistas de París, se distinguen las tropas de Marina españolas, dando ejemplo a todos, propios y extraños. Con ellas, el alférez de navío Benito Prieto, el capitán de fragata Jado Cagigal y el teniente de fragata Juan Llorente, que es gravemente herido cuando perseguía a los enemigos. Todos pedían batirse en vanguardia.

17 1493.—Cristóbal Colón, en su segundo viaje, toma posesión de una isla grande y hermosa a la que le da el nombre de San Juan Bautista.

18 1781.—El capitán de fragata Miguel Tocón, que manda el jabeque *San Antonio*, apres a la corbeta inglesa *Active*, de 12 cañones.

19 1890.—En las Carolinas se distingue una compañía de Infantería de Marina que opera a las órdenes del general Serrano. Asalta las posiciones de Quetán, defendidas tenazmente por los canacos.

20 1924.—Ante las costas de Marruecos, el guardacostas *Larache*, perteneciente a las fuerzas del norte de África, que se había distinguido multitud de veces en acciones militares, lucha contra un fortísimo temporal que le pone en trance de perecer. Manda el buque el teniente de navío, después preclaro almirante, Francisco Moreno.

21 1564.—Sale del puerto de Natividad,

en México, la expedición de Legazpi para la conquista de las islas Filipinas.

22 1781.—En aguas del Cantábrico la balandra *Flecha*, mandada por el teniente de navío Hidalgo de Cisneros, apres a la fragata inglesa *Numble*.

23 1563.—Don Álvaro de Bazán, que manda galeras de España, acude a Marbella, donde tomaron refugio ocho naves corsarias, inglesas, que habían atacado a una nave francesa dentro del puerto de Gibraltar, vulnerando así la soberanía de España. Las combate y se apodera de ellas.

24 1650.—En aguas de Cataluña tiene lugar una acción muy gloriosa: Francisco Fernández de la Cueva, duque de Alburquerque, capitán general de las galeras de España, con cinco de esos barcos y uno de Cerdeña, rinde a una fuerza superior que escoltaba un convoy con tropas, evitando el socorro francés a Tortosa.

25 1864.—En la bahía de Pisco, en Chile, en la fragata de guerra *Triunfo* se produjo un voraz incendio iniciado en el pañol de pinturas. Cuando llegó a ser tan fuerte que el comandante tuvo orden de abandonar el buque, se dio el caso que la dotación se negó a hacerlo antes que su comandante. Enrique Cróquer. La orden de abandono hubo de ser rubricada con la fuerza.

26 1836.—En la llamada Guerra del Norte, en las Vascongadas, contra los carlistas, la Marina se bate bizarramente, apoyando a las tropas del Ejército.

27 1520.—Terminaba Magallanes el paso del estrecho, que llamó de Todos los Santos. Los nombres que puso a los accidentes de las tierras que lo formaban ya indican cómo eran aquéllas: Islas desventuradas, cabos Descado y de la Victoria.

28 1493.—Colón, en su segundo viaje, llega a la isla La Española, hace salvas de artillería, que no son contestadas por el fuerte de Navidad que allí había dejado.

29 1751.—A la altura del cabo San Vicente, dos navíos españoles combaten contra otros argelinos; manda los primeros Pedro Stuart. Apres a la capitana de los enemigos y hunde al otro. Es promovido a jefe de Escuadra.

30 1780.—Un bergantín español y dos balandras rechazan el ataque de una fragata inglesa, salvando el convoy que escoltan.

Capitán MARVAL



DESPASITO Y POR LA SOMBRA

Ocurrió en el Mediterráneo, un día de «sol y moscas». El estado de la mar era llana, o blanca, o también lechosa, como se dice en algunos lugares del *Mare Nostrum*.

Una flotilla de cuatro destructores realiza ejercicios de evoluciones. Todos reaccionan a los cambios de formación con la rapidez y celeridad característica de esos buques, llamados *galgos de la mar*. Todos menos uno, cuyo comandante, de una lentitud exasperante, no es aficionado a dar velocidad a su barco, ni tampoco a los cambios bruscos en el régimen de revoluciones. Cuantas veces se le transmite la señal de «acelere la maniobra» y el oficial de guardia intenta reaccionar, nuestro comandante le dice: «Quieto quillo. Despasito y por la sombra», añadiendo: «...los barcos no tienen pedal de freno como los coches».

Se ordena un ejercicio de transbordo de pesos. Una pareja de destructores al cuarto de hora finaliza la maniobra. Pero nuestro destructor no acaba de acercarse al otro, que actúa de guía. Le faltan unas mil yardas para situarse puente con puente, y en los últimos cinco minutos apenas ha acertado la distancia en unas yardas.

El destructor guía le transmite la siguiente señal: «MT.11.3». El puente está concurridísimo con todos los oficiales que allí acuden para tomar la «meridiana». Los reposteros están subiendo los avíos. Nadie ha interpretado la señal. Nueva transmisión del guía: «Si lo prefiere: LC.7.19-20». El comandante, como se ha dicho hombre harto tranquilo, empieza a perder la calma. Exige que alguien le aclare el significado de las señales recibidas.

Mientras, reina en el puente «el desconcierto en la Condomina»; uno de los oficiales lo abandona, regresando un par de minutos después con los Santos Evangelios. Es el capellán del destructor que, encaramándose, como si de un púlpito se tratara, en una caja de banderas, exclama con su potente voz: «El significado de las señales, según San Mateo y San Lucas, es: Eres tú aquel que había de venir, o esperamos a otro».

Aquel día no se tomó la «meridiana» y el capellán «descansó» 24 horas en su camarote.

S. N.



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.

26.271.—Almirante



Almirante legionario, podemos decir. Su constante deseo de ir a por el

enemigo y vencerle fueron proverbiales. Era el contralmirante jefe de la división de cruceros en la fatídica noche del 6 de marzo de 1938. Arbolaba su insignia en el *Baleares* y en él pereció en el mar de batalla.

¿Cometió errores? ¿Quién no los comete en pro de algo que puede llevar a la ansiada victoria? Voluntad de vencer es el primero de los principios de la guerra.

Cuentan que Nelson, el gran almirante, en cierta ocasión se pascaba por la toldilla de su buque insignia. Un oficial enseñaba a los guardias marinas reglas para el buen navegar.



Se acercó el almirante y les dijo: «Todo eso es muy importante y necesario, pero hay algo que está por encima, que es ir a por ellos».

El almirante Vierna era de esos a los que aludía Nelson. Lo mostró siempre, fue el primer comandante que tuvo el *Baleares*, aun en construcción. Apresuró cuando pudo su salida a la mar, a campaña. Lo hizo sin las dos torres de popa. Se montó una en Cádiz y estuvo mucho tiempo aún sin la otra. Era muy necesario el crucero, aunque estuviere escaso de armamento. Llevó simulada la torre que le faltaba (cañones de madera).

Podemos asegurar que el almirante Vierna era perito en lo profesional, que era arrojado y valiente en extremo... que imprimía en su gente el más elevado espíritu militar y marinero.

Capitán Marval

26.272.—Primer petrolero



En 1886 se construyó en Inglaterra para armadores alemanes el primer buque tanque destinado al transporte de petróleo. Fue el *Gluckauf*, de 2.037 toneladas brutas.

J. M.^a M.-H.

26.273.—Léxico



En el año 1926 el ministro de Marina, vicealmirante don Honorio

Cornejo, dio curso a una real orden que decía así:

«Sección de Campaña. En vista de lo interesado por la Real Academia Española en escrito de 11 del mes actual, S. M. el Rey (que Dios guarde), conformándose con lo propuesto por esa Sección, se ha dignado disponer que en todas las comunicaciones o publicaciones oficiales en que se trata de expresar la acción de posarse en el agua un hidroavión se empleen las palabras «amarar» y «amarrajes». De Real orden lo digo a V. S.

para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 19 de febrero de 1926.—Cornejo.—Sr. Jefe de la Sección de Campaña.»

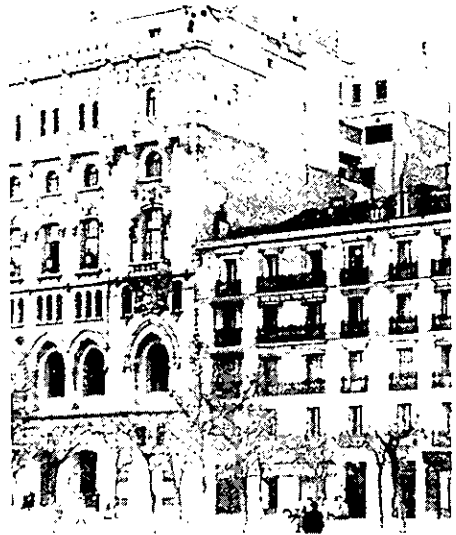
Amerizar y *amerizaje* son sinónimos de dichas palabras recogidos en el *Diccionario de la Lengua Española*. Y —como consecuencia de la invención de otros artefactos voladores capaces de posarse en el agua— la RAE definió la voz *amerizar* en la vigésima edición de su *Diccionario* (1984) como «posarse en el agua un hidroavión o aparato astronáutico». Pero resulta curioso que, por el contrario, la voz *amarar* continuó refiriéndose sólo a los hidroaviones hasta la siguiente edición (1992) en que se amplió su definición, que quedó así: «posarse en el agua un hidroavión o un vehículo espacial».

M. R. B.

26.274.—Retrospectiva



Cuando miramos a «nuestra casa», en Madrid, desde el Paseo del Prado, apenas si recordamos el viejo aspecto. Las casas adosadas, que doblaban por la calle



Juan de Mena, convertidas hoy en el «edificio nuevo», tan diferente al pseudo gótico que sustituyó al de la calle de Bailén.

Las casas estaban unidas al gran edificio naval, de sabor gótico, por un túnel o pasadizo que hizo construir el almirante Bustamante, que recibía su nombre. El nuevo edificio que sustituyó a las casas es muy diferente al «gótico», irreplicable entonces por lo costoso, pero dado su carácter «anodino» (gran masa) era el único que podía casar con aquél.

C. M.-V.

26.275.—La mujer en la Armada



Ya en el año 1595, una mujer, Isabel Barreto, ejerció el mando de una

fuerza naval a la que condujo al puerto de Manila tras la muerte de su esposo, Álvaro Mendaña y Neira.

No es que Isabel fuese una experta navegante, pero supo ganarse la confianza de Fernández Quirós, un hábil nauta, cosmógrafo experto y gran conocedor de aquellos parajes que no erró en la demanda del puerto citado.

Tampoco estaba dotada de grandes conocimientos militares, pero sí de grandes dosis de ternura, lo que ayudó a apaciguar los ánimos de las exhaustas y enfermas dotaciones: para todos tenía frases de aliento y consuelo y su presencia en los sollados levantaba la moral de aquellos hombres que navegaron cuantros meses antes de llegar a puerto.

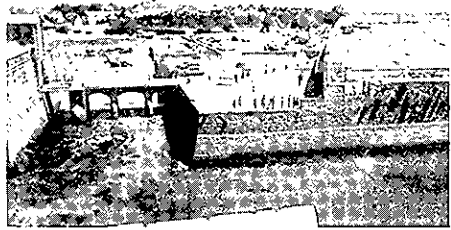
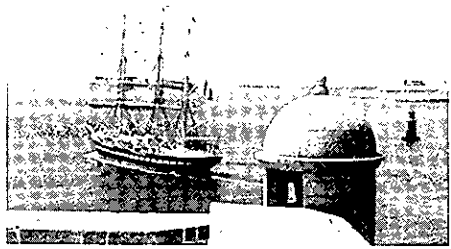
Una vez en la isla, gestionó el reparto de los enfermos entre las casas y familias de moradores de Manila, sanando éstos rápidamente, sin duda por la salubridad de sus aguas y la apacible vida.

TAL

26.276.—Blavet



Así llamamos nosotros, los españoles, a la base establecida en Francia, en 1595, para ayudar a los católicos contra la liga protestante.



La fortificación española estaba frente a Lorient, en la desembocadura del río Blavet. Las tropas eran de un tercio «de Mar», mandado por el maestro de campo Juan del Águila, y las fuerzas navales lo eran por Diego Brochero.

Cuando volvió la posición a manos de los franceses, ya cambiada la situación, reforzaron el fuerte español de Blavet (ya al estilo Lauban). Se formó cerca del fuerte una población que se llama Port Louis.

C. M.-V.

26.277.—El teniente de navío don Domingo y Zatarain



Nacido en Tolosa en 1723, hijo de Antonio Larrañaga, mayordomo tenedor de las Reales Fábricas de Armas de Tolosa, y de doña María de Zatarain y Clo, marchó a Cádiz, como tantos otros mozalbetes vascos, y sentó plaza de guardia marina el día 23 de agosto de 1740.

Siendo teniente de navío y estando destinado en batallones, embarcó con una compañía de la que era capitán, de guarnición en la escuadra del mando de Gutierre de Hevia, marqués del Real Transporte, por lo que asis-

tió al fatídico sitio y rendición de La Habana por los ingleses en 1762.

Por el diario que Hevia elevó a S. M., sabemos que el día 29 de junio del citado 1762, encontrándose de guarnición con la compañía de su mando en el castillo de los Tres Reyes Magos del Morro de La Habana, que mandaba el inmortal capitán de navío Luis Vicente de Velasco e Isla, fue herido en la salida que se hizo para tratar de destruir las posiciones inglesas.

Sin estar repuesto de la herida anterior, el día 30 de julio, en que los ingleses dieron el asalto final al Morro, fue herido de nuevo.

Y el día 4 de agosto se anotó en el referido diario:

«Hoy murió el capitán de Infantería de Marina Don Domingo Larrañaga de la herida que recibió en el Morro de un casco de Bomba, sin embargo de la especial atención que tuvo su cura.»

Bueno entre los buenos, Domingo Larrañaga, como tantos otros oficiales de Marina, entregó su vida en aras del sacrosanto deber de defender a su patria y a su rey.

J. B. N.

26.278.—Infantería de Marina



El jefe de escuadra Serrano Valdenebro, nombrado cuando era brigadier para mandar la Legión Real de



Marina (1809), escribió un libro defendiendo la necesidad de que la Marina tuviese su propia infantería.

En él defendía además la ventaja táctica (por el fuego) de la *línea* sobre la columna napoleónica, aunque ésta más propia para resistir a la caballería.

Para ello, los hombres que formaban la *línea* (de a tres filas), deberían entrelazarse de la manera que muestra la figura adjunta; de este modo aguantaban el empuje de los jinetes enemigos, aun sin formar el *cuadro*.

Capitán Marval

26.279.—Cambio de meridiano



En 1907 se dispuso que en lo sucesivo las cartas náuticas españolas estuvieran referidas al meridiano internacional de Greenwich en vez del de San Fernando, donde se encuentra el Observatorio Astronómico de la Marina.

J. M. M.-H.

26.280.—La Pascua Militar



El recién estrenado Gobierno español trató de suprimir en las navidades de 1983 la celebración de la Pascua Militar poruque, según ellos, era una «invención franquista». Afortunadamente se solicitó la opinión de los altos mandos militares y, a petición del capitán general de Madrid me cupo el honor de elevarle, con la colaboración del entonces teniente coronel Fernando Redondo Díaz, un amplio informe sobre el establecimiento de tal celebración, que ayudó para evitar el desafuero, y que en resumen venía a decir:

«Cuando en 1713 el imperio español fue expoliado por el tratado de Utrecht, uno de los territorios de los que se despojó fue la isla de Menorca, que pasó a formar parte del botín británico. Varios intentos se hicieron desde entonces para recuperarla, hasta que en

1781 un ejército español mandado por el duque de Crillon desembarcó en la isla y el día 4 de febrero de 1782 la guarnición inglesa del castillo de San Felipe (Mahón) capituló, con lo que se puso fin a setenta años de dominio británico.

Para conmemorar este éxito el rey Carlos III mandó instituir la fiesta de la Pascua Militar, como homenaje al Ejército en reconocimiento a sus seculares méritos. Se celebró por vez primera el 6 de enero de 1783. Se iban a cumplir entonces, por tanto, doscientos años desde su institución».

E. B. de B.

26.281.—Inmersión presidencial



El primer jefe de Estado que realizó una inmersión fue el presidente francés Emil Loubet, quien en 1901 quiso disfrutar de esta experiencia en el *Gustave Zédé*. Por cierto, que no quiso alterar la formalidad de su atuendo, por lo que subió —o más bien bajó— a bordo enfundado en su elegante levita sin que le embarazara al paso por las angostas escotillas y escalas del submarino. Desembarcó sin una arruga.

G.

26.282.—Los saraos de la preferenta



En el año 1769, en la ciudad de Cartagena, a las muchachas jóvenes solteras y viudas se las denominaba *preferentas*, pues eran pedidas en matrimonio con mayor frecuencia a causa de disfrutar de pensión. Una Real Resolución de 2 de febrero de 1768 disponía que disfrutasen la mitad de la pensión del montepío militar al tomar nuevo estado las viudas, huérfanas o madres de militares y marinos.

Una ex preferenta puso una academia de danza en la que los profesores fueron Francisco Guardini, maestro de danza de la Compañía de Guardia Marinas del Departamento, por R. O. de 19 de agosto de 1777, con

40 escudos de vellón al mes, hasta que se retiró a fines de 1784; le sustituyó Alejandro Nanici que, por R. O. de 13 de mayo de 1785, ocupó la plaza del anterior hasta que se jubiló en enero siguiente; les siguió Pantaleón Rodríguez, falleciendo en esta época la dueña de la tertulia-escuela de baile, heredando la propiedad, y más tarde pasó a Pedro Agostini, que le reemplazó como maestro de danza de la compañía citada por R. O. de 27 de julio de 1800.

J. A. G. V.

26.283.—Fundador



San Fernando es nuestro fundador, él fundó la primera Marina de guerra estatal (real entonces) de Castilla, de España.

Hubo barcos de la corona, que antes se conseguían para guerrear, por alquiler o por confiscación. Así era la Marina de Aragón y era la propia de Castilla.

En la Guerra de la Independencia pasó a primer término del entusiasmo todo lo relativo a San Fernando, la Isla de León; por su patriotismo fue recompensada con el nombre



de San Fernando. La suprema condecoración militar, al heroísmo, laureada o no, recibió el nombre del santo y valiente rey de Castilla y de León, rey conductor, rey capitán, rey símbolo.

Claro es también que el rey «deseado» se llamaba Fernando. El honor lo dio el rey Santo, no «el deseado».

Capitán Marval

26.284.—Goleta de siete palos



El velero con mayor número de palos que ha existido en el mundo es

la goleta norteamericana Thomas W. Lawson, construida en 1902 y que arbolaba siete. Con 8.136 toneladas brutas, la superficie total de sus veinticinco velas era de 4.000 m² y cada cangreja tenía 400 m². Con un sistema de cabrestantes a vapor, pudo reducir su tripulación a 16 marineros, un mecánico y el capitán. Se perdió durante un temporal en las islas Scilly en 1907 y sólo se salvaron dos hombres.

J. M.^a M.-H.

26.285.—Bous



Qué fantástica novela podría escribirse sobre los bous de la Marina

nacional que en la psada contienda civil operaron en el Cantábrico. Aquellos barquitos, pequeños pesqueros o viejos remolcadores artillados con piezas casi de juguete, protagonizaron hazañas sin cuento, supliendo su pequeñez con la pericia de sus comandantes y el entusiasmo de sus dotaciones. Según Rafael García Serrano, en su impagable *Diccionario para un macuto*, los bous tuvieron un oficioso himno que «tomó su música del de la Legión», muy justamente:

*Es del mar absoluta señora
La valiente flotilla de bous...*

Y Termina con ¡¡Submarinos a correr!!

¡¡Aviones a escapar!! y una triple invocación que decía sencillamente «Esto va que chuta, esto va que chuta, esto va que chuta», que es un hurra pero que muy bien adoptado a la celtiberia navegante.

J. R.

26.286.—Propina



Relataba Américo Vespuccio:

«Quinientas perlas les compramos por un solo cascabel con un poco de oro que les dimos de gracia.»

Pues, ¿de qué sería el cascabel para dar oro de propina?

G.

26.287.—Escuadra de galeras



Ya en el año 1746 el marqués de la Ensenada comunica al marqués de

la Victoria que «...siendo el ánimo del Rey establecer en la escuadra de galeras toda la economía posible y se eviten gastos que se consideran como superfluos o de muy poca utilidad a su real servicio, ha resultado el desembarque a la tropa y oficiales de ella, que guarnecen los diecisiete bajeles de esa escuadra y que solamente se mantengan a bordo de cada uno de los navíos *El Real, León, Constante, América, Hércules, San Fernando, Brillante, Oriente, Halcón, Soberbio y Neptuno*, que deben permanecer armados, hasta treinta hombres de Infantería de Marina a cargo de sargentos, que por meses deberán ser mudados de la tropa que está en tierra. Y que desarmen enteramente las fragatas *Retiro, Paloma, Javier Galga y Aurora*, y sólo queden en ellas algunos oficiales de mar y de 10 a 12 marineros en cada una, para que cuiden de su limpieza, desembarcándose los oficiales mayores, guardias marinas, tropa y artilleros de brigada».

J. A. G. V.

26.288.—*Salve marinera*



En la Armada se canta la *Salve Marinera* desde los tiempos en que la fragata *Asturias* era escuela naval flotante. Como todos sabemos, está inspirada en un fragmento musical perteneciente a *El molinero*, de Subiza, zarzuela romántica dedicada al mar, estrenada el 21 de diciembre de 1870 en el Teatro de la Zarzuela de Madrid. Allí se canta:

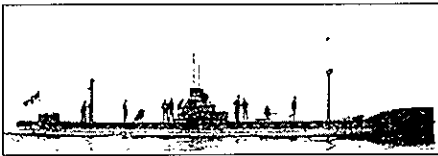
«¡Salve, Estrella matutina, Virgen sin par
[de belleza
Salve, espejo de pureza, llama de divino
[ardor,
A mi pecho desgarrado tu cariño dé
[reposo;
Madre del amor hermoso, vela por mi
[hermano amor!
Todo un pueblo atribulado en tí cifra la
[esperanza,
Si eres fuente de bonanza no desoigas su
[clamor.»

J. del C.

26.289.—*El U-1, ¿proyecto español?*



Sabido es que en el nombre de los submarinos alemanes la letra *U* es la inicial de *Unterseeboot* (submarino). El prototipo de todos, construido en 1903 por Germaniawerft, de Krupp, a cuya botadura asistió el propio káiser, llevaba, empero, el nombre de *Forelle* (trucha) y fue seguido del preserie *Karp*. El siguiente, cabeza de serie nacido en 1906, se llamó ya *U-1*. Es menos conocido que el autor de estos proyectos y, por tanto padre de la legendaria arma submarina alemana, fue el español (formado en la Escuela de Ingeniería Naval francesa)



Raimundo Lorenzo d'Equivilley-Montjustin, quien ¿casualmente? había sido estrecho colaborador... de Isaac Peral.

G.

26.290.—*Bandera mercante*



Desde la adopción de la actual bandera española de los buques mercantes fue con tres franjas amarillas y dos rojas, hasta que por Real Decreto de 19 de julio de 1927 se cambió por la nacional sin escudo.

J. M.º M.-H.

26.291.—*Expediciones marítimas*



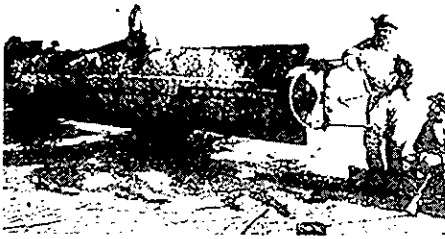
Una de las primeras expediciones que durante el reinado de los Reyes Católicos se organizaron en el puerto de Cartagena, cuyas condiciones para el abrigo de los navíos en la dársena conocida por el mar de Mandarache eran inmejorables, fue la que se preparó con destino al auxilio del rey de Nápoles, Fernando II, ante la invasión de las tropas francesas al mando de Carlos VIII. En efecto, 60 navíos de todos los portes, al mando del almirante de Aragón Garcerán de Requesens, embarcaron al ejército expedicionario al mando de Gonzalo Fernández de Córdoba, el Gran Capitán. Y zarparon en la primavera del año 1495.

J. A. G. V.

26.292.—*Submarino*



El primer submarino que hundió un buque de guerra de superficie fue el *S. S. Hunley* (nombre de su inventor). Sucedió en la Guerra de Secesión americana, durante el bloqueo de Charleston. El submarino era de las fuerzas navales del Sur, y el buque hundido fue la corbeta de la Unión



Husaronic, del porte de 23 cañones. El submarino también se fue al fondo, arrastrado por su víctima, pues el sistema era meterle dentro, con un arbotante, la carga explosiva, que era de pólvora negra.

El *S. S. Hunley* tenía una dotación de nueve hombres, de los cuales ocho, mediante pedales, hacían girar la hélice (el otro sería el comandante), atento a la maniobra y al timón: al mando.

El submarino fue reflotado después; era el protagonista del primer éxito de Arma Submarina que, pasado el tiempo, había de ser tan importante en la guerra naval una vez que se perfeccionaron sus buques.

La ilustración proviene de un antiguo grabado de la época.

Almirante R

26.293.—Maquinista naval número uno



El maquinista naval con título número 1 de los expedidos en España fue Antonio Genescá Corominas. Le fue otorgado el año 1878, cuando todos estos técnicos eran ingleses. Genescá trabajó toda su vida en La Maquinista Terrestre y Marítima (Barcelona), y en 1927 le rindió un homenaje la Sociedad Española de Maquinistas Navales, nombrándole socio de honor. La afición a la mecánica la había heredado de su padre, primer maquinista español del ferrocarril entre Barcelona y Mataró.

J. M. M.-H.

26.294.—Freu



Cuenta la leyenda que en un tiempo Mallorca y Menorca estaban unidas por un istmo en el que el mismísimo demonio estableció un santuario. Pero Dios decidió acabar con sus juergas y hundió para siempre la lengua de tierra en las profundidades: sin embargo, algo queda, y por eso ese brazo de mar se pone a veces tan desagradable; y no sólo eso, sino que los pescadores más imaginativos aseguran que Satanás sigue celebrando sus fiestas allá abajo y de vez en cuando se ve un resplandor rojizo en el fondo del mar. Y, naturalmente, se producen también los inevitables naufragios y desapariciones. Todo lo cual coincide curiosamente con parecidas tradiciones, como las de los lejanos bretones que citábamos en nuestra *Miscelánea* número 25.882.

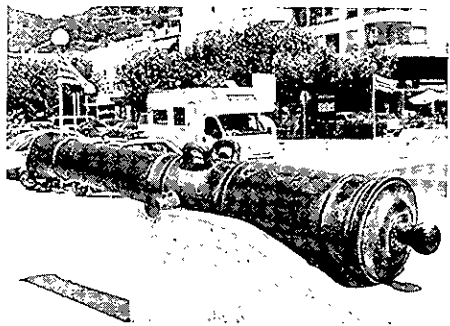
G.

26.295.—Soberbio cañón



Uno no sabe nunca dónde va a encontrarse con un pedacito de nuestro glorioso pasado. Ni siquiera los pueblos más turísticos y recónditos de nuestro litoral escapan a esta realidad. Es por eso que, desde hace algunos años, mi cámara se ha convertido en la obligada compañera de viaje durante el corto período vacacional.

El cañón que nos muestra la fotografía se exhibe en una cureña de hormigón en mitad

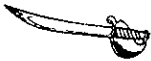


del pasco marítimo de Port de la Selva (Gerona).

Con el número 1.654, fue hundido en Sevilla el día 2 de junio de 1787 con cobre procedente de México, llevando el escudo real de Carlos III.

A. A. A.

26.296.—El laureado mariscal de campo Albacete



Don Joaquín Albacete y Fúster ingresó en la Armada en el año 1852 y perteneció a la 22.º promoción de oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina. Pasó a la situación de reserva el 13 de julio de 1905 con el empleo de mariscal de campo, y al año siguiente murió en Madrid.

El general Albacete es uno de los personajes más insignes de la Infantería de Marina. Su historial militar abarca cincuenta y tres años de servicio a la patria. Ejerció el mando de unidades de Infantería de Marina en todos los empleos, desde el de teniente hasta el de



brigadier, inclusive. Participó en las campañas del norte de África de 1860, en las de Cuba y Filipinas y en las Guerras Carlistas. Sus destinos en ultramar totalizan cerca de quince años; en Cuba estuvo en seis ocasiones y dos en Filipinas.

En el empleo de teniente coronel, mandando su batallón, protagonizó los heroicos hechos de San Pedro Abanto y Caserío de Murrieta, en los encarnizados combates de los días 25 al 27 de marzo de 1874 para levantar el sitio de Bilbao en las Guerras Carlistas. En esta ocasión él y sus hombres, del segundo regimiento de Infantería de Marina, pusieron en evidencia su bravura, intrepidez y valentía, protagonizando una de las páginas más heroicas, gloriosas y emotivas de las muchas que recoge la dilatada historia de nuestra Infantería de Marina.

De las numerosas condecoraciones y distinciones que recibió, de la que no pudo disfrutar en vida fue de la Gran Cruz Laureada de San Fernando, porque, debido a la dilatada duración del juicio contradictorio, le fue otorgada en el año 1914, a título póstumo, por los heroicos hechos de San Pedro Abanto.

J. J. P. C.

26.297.—Escorbuto



El italiano Antonio de Pigafetta, uno de los 18 hombres que en la nao *Victoria*, capitaneada por Elcano, dieron la primera vuelta al mundo, actuó como cronista de la gesta escribiendo «Primer viaje alrededor del mundo». En él describe así, por primera vez en la historia, la enfermedad del escorbuto, aunque no la denomina como tal:

«Nuestra mayor desdicha era vernos atacados de una enfermedad por la cual las encías se hinchaban hasta el punto de sobrepasar los dientes, tanto de la mandíbula superior como de la inferior, y los atacados por ella no podían tomar ningún alimento. Murieron diecinueve, entre ellos el gigante patagón y un brasileño que iba con nosotros.»

Vedrá

26.298.—Canje de guardias marinas prisioneros



Don José de Mazarredo, a la sazón jefe de la escuadra combinada

hispano-francesa, elevó el 16 de julio de 1799 un oficio al director general de la Armada don Juan de Lángara, que decía:

«En la balandra inglesa apresada, la *Penélope*, había un guardiamarina menorquín llamado don Pedro de la Motta, niño de menos de 14 años, y cuatro hombres de mar menorquines...

He dispuesto que estos cuatro se tengan presos en Cuatro Torres, de La Carraca, y el guardiamarina en la fragata *Sabina*...

Hágalo presente a V. E. para la resolución que fuere del agrado de S. M.»

En consideración a su corta edad acordó S. M. que fuese puesto en libertad y canjeado por otro guardia marina, don Felipe de Ibar-guren, que tenían prisionero los ingleses.

En cuanto a la *Penélope* pasó a figurar como tal en la lista de nuestros buques de guerra.

Daus

26.299.—Antimareo renacentista



En la obra *De muchos y muy grandes privilegios que tienen las*

galeras, de Fray Antonio de Guevara, obis-

po de Mondoñedo y cronista de Carlos V. leemos:

«Es saludable y experimentado consejo, para que uno no se maree ni revese en la mar, ponga un papel de azafrán sobre el corazón, y estése quieto sobre una tabla en el hervor de la tormenta, porque si esto hace puede estar bien seguro, que no se le revolverá el estómago, ni se le desvanecerá la cabeza. En toda la navegación que hicimos con mi señor y mi amo César, cuando él fue a conquistar a la gran Túnez de África, estos consejos tomé par mí, y me dieron la vida, digo la vida del cuerpo porque la vida del ánima allá nos la darán en la gloria».

Espardell

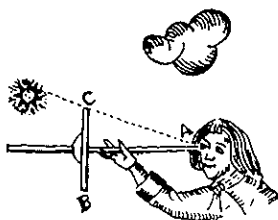
26.300.—Patrimonio de la humanidad



Entre las 180 ciudades del mundo que, por su valor histórico y sus

condiciones de vida, han sido declaradas Patrimonio de la Humanidad hay once españolas: Alcalá de Henares, Córdoba, Ávila, San Cristóbal de la Laguna, Segovia, Toledo, Cáceres, Cuenca, Salamanca e Ibiza. Sólo esta última —la capital de la mayor de las Pitiusas, la Insula Augusta romana— es puerto de mar. Es la isla del dios Bes y de la diosa Tanit, la Lausos fenicia, Ebusos e Ibosin cartaginesa, Ereso griega, Ebusus romana, Iebisah árabe y Eivissa actual.

Tagomago





PIRATAS DEL MAR CARIBE, ¿UNA MIRADA AL PASADO?

El principal protagonista de *Piratas del mar Caribe (La maldición de la Perla Negra)* (Gore Verbinsky, Estados Unidos, 2003), el ecléctico y siempre sorprendente actor Johnny Deep, en diversas declaraciones a la prensa y cuando de comentar la película mencionada se trata, afirma y repite una y otra vez para poder mejor situar al futuro espectador que desde su más tierna infancia, cuando se iniciaba en la lectura de libros que describían el mundo de la piratería, de los piratas siempre heroicos y siempre valientes, feroces pero indomables, que más allá de su apariencia de seres humanos, siempre al borde de la ley (y siempre pero al borde de la generosidad extrema), algo latía en su interior que en aquellos momentos y en aquellos días se escapaba a su comprensión. Después y curiosamente, al paso del tiempo, relacionó el universo de los piratas con el del *rock and roll*.

Parecidos y semejanzas con los creadores de una música moderna, audaz y rompedora, establecía, y establece, una muy clara relación entre una personalidad del *rock* y, por ejemplo, el audaz y legendario Bocanegra.

Por citar un ejemplo claro: «Busqué al músico más *cool* —declararía en entrevista concedida a María Ortega— en la historia del rock que para mí es Keith Richards, por su carisma, por su pasión, por su personalidad, y lo adapté al personaje. No hay otro músico tan auténtico como Richards. No he querido imitarle, sino homenajearlo en su elegancia, en su gracia, en su sabiduría. Conozco personalmente a Keith, sí, es un muy buen amigo...».

Y efectivamente algo hay del célebre músico guitarrista de los Rolling Stones, y no sólo en la interpretación de Johnny Deep, sino también en la composición del personaje, en el perfil psicológico, en el impacto físico, en sus formas de caminar, de correr, de saltar a lo largo de la película. Su elasticidad de trapeceista, sus giros enormes cual artista equilibrista, la mirada profunda, entre tierna e irónica, recuerdan en muchos instantes al popular músico y compositor británico. Todo un acierto del actor y todo un acierto de su director que lo supo controlar y encauzar mientras se rodaba la película.



Piratas del mar Caribe, como era de esperar, es una cinta muy bien trazada, contada con la pasión necesaria que requiere ese tipo de movimientos cinematográficos, dotada de un ritmo vertiginoso pero que no avasalla ni destroza al espectador, como ya es habitual en el moderno (y muy mediocre) cine salido de los estudios de Hollywood. Bellamente compuesta, tanto el color como la fotografía se benefician de una técnica depurada y equilibrada. La figura central de la película está encarnada en la exhibición de Johnny Depp, un moderno actor de Hollywood que anteriormente había destacado en cintas como *Blow*, *Chocolat*, *Desde el infierno*, aunque sus trabajos más sólidos y producciones igualmente sólidas y de calidad conviene encontrarlas en las muy populares *Eduardo Manostijeras*, todo un amplio ejercicio de fantasía. *Ed Wood*, biografía del conocido como el peor, el más más malo de todos los directores de la historia del cine. Sin olvidarnos, claro, de la célebre *¿A quién ama Gilbert Grape?* Cara a un futuro inmeadito tiene previsto el rodaje de dos cintas, *Érase una vez en México*, en compañía de Antonio Banderas, Eva Mendes y Enrique Iglesias, y *Neverland*. Actor versátil y ocurrente, en la actualidad vive en Francia.

¿Es tal vez *Piratas del mar Caribe* un retorno al pasado?, ¿una mirada hacia atrás sin ira ni resentimiento?, ¿una vuelta de Hollywood hacia otros métodos, sistemas, historias, sentimientos, pasiones y, lógicamente y como siempre, con gran sentido del humor y de la fantasía más abierta y generosa? Con toda probabilidad, sus productores,

en este caso la Walt Disney, se plantearon ese tipo de preguntas, y algunas otras más a la hora de abordar, palabra por cierto muy a la altura de las circunstancias, cuando decidieron llevar a cabo un proyecto largo y complejo, laborioso y estructurado alrededor de historias de siempre y de toda la vida. Porque la cinta en cuestión, de un notable y ajustado ritmo, quiere ser (y lo logra en un tanto por ciento muy elevado de su larga proyección) un rendido, justo homenaje, a las películas de antaño, al cine aquél que Hollywood producía en su época más bella y más añorada. A la sombra y al recuerdo (sentimiento muy parejo al que debió sentir Roman Polansky cuando rodara su, por otra parte, muy frustrada *Piratas*) de otros ilustres títulos del género, su director, Gore Verbinsky, ha querido permanecer muy ligado a la inspiración de películas al estilo y condición de aquellas pasiones y odiseas tejidas en el entorno de, por ejemplo, *El hidalgo de los mares*, *Rebelión a bordo*, *El temible burlón* y tantas y tantas películas que dieron lustre y esplendor a uno de los géneros cinematográficos más bellos y perdurables de la historia del cine: la expresividad abierta y sincera de los piratas a mar abierto, en lucha contra los elementos, en rebelión contra el sistema, a la caza siempre (inevitable el recuerdo del gran novelista Robert Louis Stevenson y su mítica *La isla del tesoro*) de un tesoro escondido en cualquier cueva, de cualquier isla, de cualquier océano perdido pero siempre recobrado.

Bajo estas premisas, acondicionado por este ideario, productores, guionistas, intérpretes y director se lanzaron al rodaje de *Piratas del mar Caribe*, cuya acogida por parte del público ha sido verdaderamente espectacular. La cinta bate récords en taquilla, su recaudación excede lo imaginado por sus productores y largas filas de espectadores de todo el mundo, se forman en los cines donde se proyecta esta bella, sentimental cinta de acción, piratas, romanticismo, nervio e, inevitable, un agudo sentido del humor que complace a todo el mundo, a pequeños y adultos también. Un acierto.

Toni ROCA

La Mar en la Filatelia



LA FLOTA DE COLÓN

La flota de Colón

Entre los barcos más filatelizados de la historia se encuentran las naves que Colón utilizó en el viaje del Descubrimiento. *La Niña*, *la Pinta* y *la Santa María* han aparecido en sellos de correos, enteros-postales, sobres conmemorativos, tarjetas, membretes, matasellos, etc., de la mayor parte de los países. La verdad es que tanto la nao como las dos carabelas están muy vistas en la filatelia, sobre todo desde el aluvión de emisiones conmemorativas del V Centenario del Descubrimiento, pero siempre aparecen aspectos que hacen interesante su estudio. En el presente caso me voy a centrar en un sello emitido por los Estados Unidos de Norteamérica, hace 110 años, con motivo de la Exposición Universal de Chicago de 1893, que bien merece ser recordado, ya que fue uno de los primeros sellos dedicados al tema naval, está basado en un cuadro español en el que aparece la flota de Colón, y pasado el tiempo ha sido reproducido en emisiones de otros países, incluida España.

La exposición de Chicago y la flota de Colón

Desde que en 1851 se celebró con gran éxito la Feria del Palacio de Cristal de

Londres, que fue la primera exposición importante del siglo XIX, tuvieron lugar muchas otras ferias que fueron alcanzando más y más fama, como la Exposición del Centenario de Filadelfia de 1876 o la Exposición Universal de París de 1889. A la vista del auge que estaban alcanzando estas exposiciones, hacía ya tiempo que se debatía en qué ciudad de los Estados Unidos se iba a celebrar la Exposición Universal de 1893 y cuál debía ser el tema de dicho evento. Ya en 1880 se había apuntado la posibilidad de que dicha exposición girara alrededor del descubrimiento de América, puesto que su 400 aniversario iba a tener lugar en el año anterior al de la muestra, y parecía acertado hacer coincidir con la feria la celebración del IV Centenario. Con el tiempo, aquella idea fue sedimentando en la opinión pública, y tras diferentes estudios, ese fue el tema elegido: Colón y el Descubrimiento. En cuanto a la sede de la exposición, tras ocho votaciones, el Congreso seleccionó a Chicago por 157 votos, contra 107 votos de Nueva York, 25 de San Luis y 18 de Washington D.C. La Exposición Universal Colombina de Chicago se celebró del 1 de mayo al 31 de octubre de 1893. Fue la última y mayor feria mundial del siglo XIX, recibió a 27 millones de visitantes —casi un cuarto de la población de los Estados Unidos por aquel entonces—, se reveló como el mayor acontecimiento de la historia



La flota de Colón. Acuarela de Rafael Monleón. Museo Naval de Madrid.

en celebraciones de este tipo y tuvo un gran impacto en todos los campos: cultural, social, económico y político. Con motivo de dicha exposición y del IV Centenario del Descubrimiento, el Servicio Postal de los Estados Unidos emitió, a principios de 1893, una serie de sellos que recogen diferentes momentos de la vida de Colón y de sus viajes. Uno de estos sellos reproduce el cuadro antes citado, obra de Rafael Monleón, que se conserva en el Museo Naval de Madrid.

Rafael Monleón y la flota de Colón

Rafael Monleón y Torres (Valencia 1843-Madrid 1900) fue pintor-restaurador del Museo Naval. Desarrolló una gran actividad, y a sus dotes artísticas unió grandes conocimientos náuticos, históricos y arqueológicos, lo que le permitió profundizar en las representaciones de barcos de todas las épocas. Realizó gran cantidad de óleos, acu-

relas y dibujos de tema naval (retratos de barcos, batallas, tempestades, expediciones, etc.), muchos de los cuales se encuentran en el Museo Naval. De ellos destaca una excelente colección de 92 acuarelas sobre la construcción naval de todos los tiempos, para lo que de 1885 a 1887 viajó comisionado a Inglaterra y Francia con el fin de recoger información. También intervino en la construcción de la nao *Santa María*, réplica de la de Colón, realizada en el Arsenal de La Carraca, que fue enviada a los Estados Unidos para participar en los actos colombinos de 1893.

El cuadro de Rafael Monleón, en el que figura la flota de Colón, es una de las acuarelas de la colección antes comentada. Mide 32,9 x 47,4 cm y está contenida en un soporte de mayores dimensiones (48 x 67 cm), en el que aparecen anotaciones y dibujos adicionales. Es un cuadro luminoso que representa las tres naves vistas por babor, navegando en marejada con todo el aparejo dado. En primer



Hoja bloque emitida por España el 22 de mayo de 1992, dentro de una emisión conjunta con Estados Unidos, Italia y Portugal.

plano, hacia el centro, aparece la nao *Santa María*, vista por su aleta de babor. En plano intermedio a la derecha está la carabela *Pinta*, que muestra su amura de babor casi de través. Y la carabela *Niña* se ve por su aleta de babor en último plano hacia la izquierda; es la única que lleva todas sus velas latinas.

La flota de Colón en los sellos

El cuadro de Monleón ha sido reproducido, o sirvió de modelo, para la confección de sellos de correos de diversos países. En primer lugar está la emisión antes citada de sellos de los Estados Unidos de 1893. Son 16 sellos con otros tantos faciales, que van de un

centavo a cinco dólares, cuyos motivos, tomados de diversas fuentes, recogen diferentes momentos de la vida de Colón y de las etapas del Descubrimiento (retratos del navegante e Isabel la Católica, entrevistas con los Reyes Católicos, La Rábida, los barcos, el avistamiento de tierra, el desembarco, el regreso, otros viajes, etc.). Uno de estos sellos, con facial de cuatro centavos y la leyenda «Fleet of Columbus», es el que reproduce el cuadro de Rafael Monleón.

Costa Rica utilizó una interpretación muy simplificada del cuadro para confeccionar un entero-postal con un sello sin facial, que incluye la leyenda «Flota de Colón. Correo Aéreo Oficial». En 1921 emitió otro sello en conmemoración del «Primer congreso postal



Sello emitido por Costa Rica en 1937, reclamando la propiedad de la isla del Coco.

panamericano», que en el centro presenta un retrato de Colón y a la izquierda reproduce parte del cuadro. En 1937 emitió nuevos sellos, esta vez en reclamación de la propiedad de la isla del Coco, que en el centro reproducen el mapa de la isla y a la izquierda vuelven a repetir parte del cuadro.



Viñeta con la flota de Colón, de la hoja bloque emitida por España el 22 de mayo de 1992, dentro de la emisión conjunta con Estados Unidos, Italia y Portugal.

En 1986 Nicaragua emitió un dúplico, que reproduce una versión un tanto libre del cuadro, con la leyenda «Flota de Colón»,

sobre un fondo en el que aparece un mapa del siglo XVI de América Central y el Caribe. También, en 1986, Paraguay emitió un sello que incluye una copia exacta del sello de cuatro centavos de Estados Unidos de 1893.

El 22 de mayo de 1992, con motivo del V Centenario, España efectuó una emisión conjunta con Estados Unidos, Italia y Portugal, dedicada a Colón y el Descubrimiento. Consistió en seis hojas bloque con motivos extraídos de los sellos de la serie emitida por los Estados Unidos en 1893. Cada hoja tiene un sello —con facial de 60 pesetas en la emisión española—, y se completa con una escena de la vida del descubridor y viñetas que reproducen los restantes sellos de la citada serie. Una de las hojas, que en su sello y en la decoración de fondo representa la escena «Avistando tierra», en una de las viñetas reproduce el sello de la «Flota de Colón».

Asimismo, en 1992 Camboya emitió una hoja bloque con la efigie de Colón en el sello y la nao *Santa María*, del cuadro de Monleón, en el margen.

Hay más sellos en los que aparece la flota de Colón tomada de la acuarela de Rafael Monleón, algunos con versiones acertadas y otros con interpretaciones un tanto burdas del cuadro. Éstos que he citado son sólo algunos ejemplos del éxito alcanzado por una emisión de hace 110 años y por uno de sus sellos basado en un original español. Fue una emisión que rompió moldes y se salió de lo tradicional, ya que fue realizada en una época en que lo normal eran las emisiones básicas, con motivos que solían ser efigies de gobernantes, escudos de países, cifras de faciales y poco más.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





LEXICOGRAFÍA

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

EXTERNALIZAR

En la sección de *Lexicografía* de la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de julio de 2001, se puede leer un párrafo que comienza diciendo: «Uno de los engendros más chocantes, de reciente creación, es el ¿verbo? *externalizar*», y termina con la siguiente afirmación: «Hay, por tanto, que buscar fuera de la Administración a quien pueda realizar esta o aquella actividad, y esto se llama, simplemente, contratar».

A mayor abundamiento, en la REVISTA GENERAL DE MARINA de julio de 2003 y en la misma sección, se comenta que «aparece eso de *externalizar*, no una sino varias veces, en mayo de 2002, y otra vez hasta en un título en nuestro cuaderno de noviembre del mismo año. Por favor desexternalicemos. Y el desexternalizador que desexternalice buen desexternalizador será».

Es cierto que la palabra *externalizar* no figura en el Diccionario de la RAE, pero también lo es que se trata de un término que se emplea en la gestión empresarial para indicar una actuación cuyos matices jurídico-económicos no se recogen en ninguna otra palabra del idioma español o castellano. El español, que es un idioma muy desarrollado

en su aspecto humanístico y literario, adolece, sin embargo, de un cierto déficit de terminología científica, técnica y de gestión de empresa, entre otras razones porque no han sido precisamente los países de nuestro habla los pioneros de la innovación y la modernidad en los últimos cien años, al menos.

Lo normal, en consecuencia y por desgracia, es que la rapidez de comunicación y actuación que requieren actualmente las empresas, ciertamente no dirigidas por lingüistas, consolide el uso en español de palabras extranjeras, adaptadas o en bruto y, finalmente, de un extranjerismo, por ejemplo implementar. En este caso que nos ocupa, sin embargo, si bien es cierto que aún tiene mucha fuerza el término correspondiente en inglés, parece que ha habido una reacción de alguien en el propio mundo académico o empresarial y se ha acuñado de manera informal y espontánea el término español de «externalizar», al que muchos nos hemos apuntado.

En el *Diccionario de Economía y Finanzas* (11.ª edición, año 2000), de Ramón Tamames y Santiago Gallego, no figura el término externalización, y sobre la palabra

outsourcing, que es la original en inglés, se dice lo siguiente: «Tendencia, cada vez más acusada entre las grandes empresas, a contratar con terceros los servicios que precisan en las áreas informática, de vigilancia, seguridad, etc. De este modo, el subcontratante puede concentrarse en la estrategia y en la gestión de lo fundamental de su actividad propia». Y dice que puede traducirse por «subcontratación de servicios propios».

Qué duda cabe que estos dos autores son dos pesos pesados en el ámbito de la economía y las finanzas empresariales, pero en este asunto no han estado muy finos. La definición es inexacta y la propuesta de traducción también y, además, tiene un fallo de estrategia.

En la definición se sobreentiende que se trata de contratar con otros la realización de unas actividades que antes se efectuaban con medios propios, pero el empleo de las palabras «terceros» y «subcontratante» indica que se contempla sólo el caso de, efectivamente, una subcontratación, es decir, el encargo a otra empresa de la ejecución de una parte de un contrato convenido con otra. De modo que no se considera la contratación de actividades que la empresa realiza para sí misma, pese a que los ejemplos que se citan son paradigmáticos de ello, en cuyo caso se trataría de una contratación y no de una subcontratación, pues esta última tiene otros fundamentos y consecuencias jurídicas.

En cuanto a la propuesta de traducción, tiene dos errores: el primero es que la denomina subcontratación, y el segundo consiste en lo que he llamado un fallo de estrategia, pues para traducir un concepto que puede expresarse con una palabra en inglés se emplean cuatro palabras en español, lo que unido a que en los niveles altos y medios de las empresas ya se hablan idiomas y a que la expresión inglesa es universal se tiene una gran probabilidad de que se consolide el empleo del término extranjero.

El concepto de «subcontrato», para que no queden dudas, lo define de la siguiente manera el *Diccionario Básico Jurídico* de la Biblioteca COMARES de Ciencia Jurídica, significándose que para ello toma la sentencia del Tribunal Supremo de 31 de diciembre de 1970, que dice así: «Entraña el nombramiento de un subdistribuidor, que deja subsistentes

las relaciones entre las partes que han concluido el llamado contrato básico, de tal modo que quien es parte en el contrato base y a su vez en el subcontrato conserva la gama de derechos y obligaciones derivadas del primero, a la vez que asume las que creó su subcontratante que... necesariamente se extinguen con el contrato originario o básico en virtud del fenómeno *nemo plus iuris*, dando nacimiento en caso de unilateral resolución o incumplimiento a una acción de responsabilidad, que el subcontratante puede exigir de la parte con quien concertó el subcontrato, pero nunca directa contra quien fue parte en el contrato primitivo y no ostentó esta cualidad en el subcontrato...».

Externalizar es pues contratar, pero no se trata de contratar una actividad cualquiera, sino precisamente una actividad que hasta ahora es realiza por la propia empresa con su estructura organizativa, su personal y sus medios materiales y económicos, teniendo en cuenta que esto implica una desinversión en capacidad productiva que, a menudo, conlleva reajuste de plantillas y coste social y económico, que se puede efectuar bien para realizar una parte de un contrato mayor en vigor o bien para subvenir necesidades propias, y que la actividad que se contrata puede ser de bajo valor añadido, como la limpieza de las oficinas, o de alto valor añadido, como la actividad de I+D.

Creemos que ya llegará la Real Academia Española, que es más bien lenta, y posiblemente sancione el uso del vocablo que, en este caso, no será una traducción más o menos popular de una palabra extranjera, sino de una española nacida de la necesidad real de denominar algo en sus justos términos y con la riqueza de matices que le corresponden para la correcta interpretación de una realidad nueva, en algunos aspectos, de la actividad humana.

Me queda decir que soy el autor del «título en nuestro cuaderno de noviembre del mismo año».

José María YUSTY GARCÍA



VIEJA FOTO

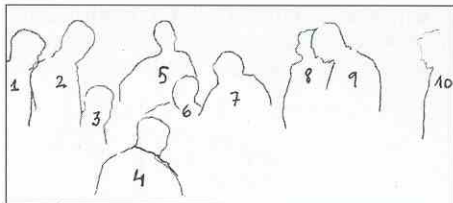


(Foto: colección J. F.).

Fotografía tomada en la cubierta del submarino *Almirante García de los Reyes* (S-31) el día 12 de julio de 1967 en la ensenada de Mazarrón (fondeadero de La Azohía, cuya torre se puede apreciar al fondo de la imagen).

En aquel año, el S-31 llevó a cabo una intensa actividad operativa, siendo conocido en la Armada por el «treintayúnico».

La imagen corresponde a la copa «meridiana» de despedida al comandante capitán de corbeta Segura Lacruz, que tres días después entregaría en inmersión el mando al capitán de corbeta Albert Ferrero.



1.—Teniente de navío Alejandro Cuerda Ortega. Jefe de operaciones.

2.—Teniente de navío Pedro Lapique Quiñones. Jefe de armas.

3.—Teniente de navío Gerardo Fraile Carlos-Roca. Oficial de electrónica.

4.—Capitán de corbeta Francisco Segura Lacruz. Comandante.

5.—Capitán de máquinas Prudencio Piñeiro. Jefe de máquinas.

6.—Teniente de navío Ignacio de Marichalar Iriarte (†). Segundo comandante.

7.—Alférez de navío Mariano Juan y Ferragut. Oficial de comunicaciones.

8.—Teniente de Intendencia Obdulio García Valdés. E. M. Flotilla de Submarinos.

9.—Teniente de navío José I. González-Aller Hierro. E. M. Flotilla de Submarinos.

10.—Teniente de navío Vicente Cuquerella Jarillo (†). Oficial de derrota.

S. N.

IN MEMORIAM

Antonio Rodríguez-Toubes Núñez Coronel (H.º) de Infantería de Marina

Con la misma sencillez y discreción, dos de las cualidades que adornaron su vida, se nos fue «Bubi». Lígero de equipaje, pero con el pañol espiritual a rebosar, entregó su alma a Dios, en Madrid, el pasado 20 de septiembre.

Entusiasta y gran enamorado de la Infantería de Marina, cuerpo en el que ingresó en 1959 y en el que desempeñó distintos y variados destinos desde que recibió el despacho de teniente en la Escuela Naval; entre ellos, en la unidad de zapadores del recién creado Grupo Especial, Tercio de Levante, Agrupaciones de Canarias y Madrid, y a flote en el crucero *Canarias*.

En su etapa madrileña fue ayudante de campo de los tres primeros ministros de Defensa civiles, de talentos muy dispares, y que se lo recomendaban uno al otro a pesar de sus diferentes ideologías.

El 6 de febrero de 1986, cuando viajaba como ayudante personal del almirante Cristóbal Colón de Carvajal, sufrió un brutal atentado en la madrileña calle Tambre, a resultados del cual falleció el duque de Veragua y el conductor del automóvil Manuel Trillo. «Bubi» quedó maltrecho y descalabrado, pero no era de los que piden árnica. Después de un periodo de reemplazo por herido pasó a la situación de retiro por inutilidad física, ocurrida en acto de servicio. Posteriormente, en 1993, por acuerdo del Consejo de Ministros ascendió a coronel con carácter honorífico.

Ferrolano de nacimiento, pero recreado en la ría de Villagarcía de Arosa, donde adquirió la prestancia y transparencia del albariño. Su fina ironía, algo socarrona, siempre fueron parejas con su caballerosidad y hombría de bien. Muy amigo de sus amigos, tuvo siempre para todos la palabra amable, la sonrisa oportuna, el gesto comedido, con su sobriedad y elegancia innata.

Deja un gran vacío en su familia y en el extenso grupo de amigos que le acompañaron incondicionalmente hasta el último momento y en el postrer y definitivo babor y estribor de guardia. Que la Virgen del Carmen, a la que profesaba profunda devoción, interceda por él, ante el que «hace la calma y la tempestad», y por todos nosotros los que nos quedamos aquí capeando el temporal de su ausencia.



M. J.

IN MEMORIAM

Un recuerdo para Pepe

Este mes de julio se nos fue don José Lledó López, «de don José o señor Lledó nada, yo soy Pepe y así me llama todo el mundo». Así hubiera contestado al que le alzara el tratamiento por motivo de sus canas.

Pepe, el mayordomo, más de 45 años ligado a la Armada y 29 de ellos en la Escuela de Guerra Naval (EGN).

Natural de Santa Pola, se incorporó a la Armada en abril de 1946 para servir como marinero de segunda. Dos años después ingresó como mozo de oficio en el Cuartel General, ascendiendo posteriormente a portero de 3.ª y conserje de 2.ª, ya en la EGN.

Aquí desempeñó el destino de mayordomo, con dedicación, actividad incansable y orgullo por sus tareas y cometidos.

Por su origen, y la confianza que tenía con él, más de una vez intercedió ante don Santiago Bernabéu para hacerle algún favor a sus jefes, como conseguirles plaza en el palco.

Más de una vez, también, sus jefes le dieron la razón frente a alumnos de Estado Mayor o cualquiera que le llevara la contraria. Esto le hizo ganarse la fama de tener línea directa con el mando.

Cuando venía destinado como habilitado de la Escuela de Guerra Naval me avisaron «cuidado con Pepe», «¿por qué?», pregunté yo, «controla mucho, manda mucho». Tengo que reconocer que tenía una personalidad fuerte, pero durante el tiempo que estuvimos juntos me demostró ser un colaborador como pocos. Tenía una gran capacidad de trabajo, manejaba cualquier situación por complicada que fuera (¿cuántas copas de clausura del curso de Estado Mayor organizó, con la asistencia de muchas autoridades?).

Sirvan estas líneas como recuerdo a Pepe y mi agradecimiento por los años que trabajamos juntos.

Pepe, gracias y hasta siempre.



Un habilitado de la EGN

MARINOGRAMA NÚMERO 394

Por TAI.

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

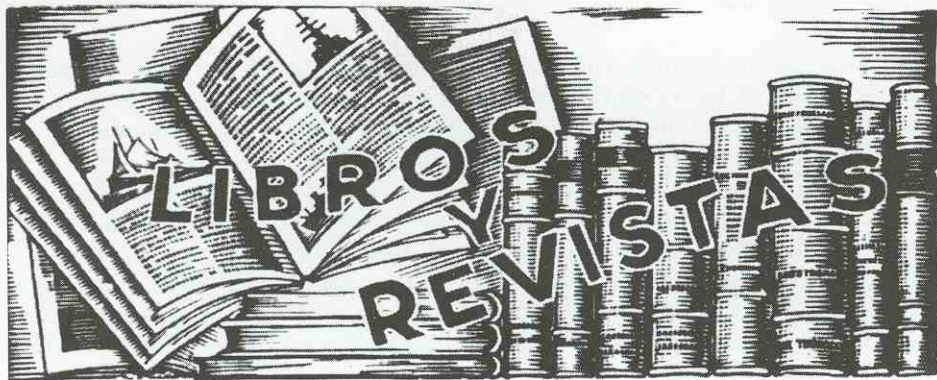
Cinco refranes marineros.

DEFINICIONES

Palabras

A.— Astr.: Nombre vulgar con el que se conocen las siete estrellas de la Osa Mayor	3 58 51 118 90
B.— Hidr. y Nav.: Voz genérica que suele aplicarse indistintamente a cualquiera de los ángulos salientes que forman el perímetro de una costa.	69 13 74 48 113
C.— Hist.: Coronel de Infantería de Marina, autor de este marino-grama, durante más de cuarenta años	50 66 5 107 14 56
D.— Hidr.: Playa de la costa del Cantábrico	40 83 55 30 9
E.— Hidr.: Cada uno de los bajos formados de algas que crece desde el fondo hasta la superficie y separado por canalizaciones	21 87 34 52 112 11

E.— Biogr.: Dama francesa entusiasta del deporte náutico que favoreció y cultivó hasta su muerte, acaecida en Arcachon durante una regata en el año 1932	15	32	105	42	76	23				
G.— Mit.: Hija de Poseidón y de Pitana. Tuvo de Apolo un hijo llamado Iamos	37	59	16	8	61	75				
H.— Hist.: Teniente general de la Armada española; nació en Cartagena en 1814, colaboró con Mazarredo en la reforma de las ordenanzas, fue ministro de Marina y miembro de la Junta de Regencia	46	41	28	92	110	98				
I.— Org.: Siglas de uno de los centros de instrucción de la Armada.	82	67	31	20						
J.— Zool.: Género de peces acantopterigios cuyas especies comunes en el Mediterráneo son notables por su cabeza voluminosa y tener los ojos en la parte superior	45	19	104	79	18	108	57	70	71	49
K.— Arg. Nav.: Remate del tajamar.	103	2	116							
L.— Man.: Vela triangular o trapezoidal que se larga por encima de la cangreja en algunos buques	60	53	44	117	97	62	24	91	35	89
M.— Nav.: Navegar (acepción antigua)	1	72	10	96	78	114				
N.— Nav.: Base del método empleado en la construcción de cierto tipo de tablas de navegación.	86	33	84	39	102	64	88	81	17	101
O.— Hist.: Almirante holandés. En 1628 apresó en Matanzas numerosos barcos españoles de la denominada Escuadra de la Plata	4	115	100	68						
P.— Zool.: Subgénero de peces fisóstomos, entre cuya especie figura el sábalo	25	77	29	99	7					
Q.— Org.: Organismo inspector y clasificador de equipos e instalaciones navales.	65	106	22	27	36					
R.— Nav.: Derrota	94	73	93	63						
S.— Nav.: Aguja magnética (denominación antigua)	85	38	54	43						
T.— Org.: Nota que va colocada en la bandeja de la prueba del rancho	6	109	47	80						
U.— Org.: Unidad militar	95	12								
V.— Bandera del código internacional de señales izada aisladamente en puerto, que significa: «todo el personal deberá volver a bordo para salir a la mar»	26									



LIBROS

ULLOA DE LA TORRE GUIRAL, Antonio: **Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la Marina.**—Estudio preliminar: José Pallarés Moreno y Fernando Paredes Salido (ISBN: 84-7786-855-7). (Edición facsímil). Universidad de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 2003; 312 páginas.

Reproducción facsímil de un ejemplar —de la única edición aparecida de esta obra, impresa en Madrid en 1795 en la imprenta de Sancha— que se conserva en la Biblioteca del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando, que este año cumple el 250 aniversario de su fundación por el insigne Jorge Juan, compañero y coautor con Ulloa de varias obras.

Antonio de Ulloa, teniente general de la Real Armada (1716-1795), es sobradamente conocido por ser uno de los principales personajes de la España de la Ilustración. Su personalidad resulta enormemente atractiva en lo que tiene de poliédrica: astrónomo, geodesta, naturalista, antropólogo, físico, mineralogista, político, ingeniero, bibliófilo y excelente oficial de la Marina española.

Antonio de Ulloa

CONVERSACIONES DE ULLOA CON SUS TRES HIJOS EN SERVICIO DE LA MARINA

EDICIÓN FACSIMIL



A lo largo de su fecunda vida prestó servicios en beneficio de las ciencias, artes y oficios. A los 19 años, junto con el también guardia marina Jorge Juan, formó parte de la comisión científica hispano-francesa para la medición del grado de meridiano en las inmediaciones del ecuador.

Al interesado en su biografía le recomendamos la escrita por Francisco Solano: *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa, marino y científico* (Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1998).

La obra que ahora comentamos fue la última escrita por Ulloa y, tanto por su estructura general como por la particular de cada uno de los quince capítulos o *conversaciones* que lo componen, responde a un planteamiento didáctico, pero no es un manual de estudio o aprendizaje, sino que es más bien una obra instructiva dirigida a los jóvenes, escrito en tono divulgativo, tal como señalan los dos autores, Pallarés y Paredes, del magnífico estudio preliminar que precede a la reproducción facsímil. En él también tratan sobre la biografía de Ulloa, el manuscrito del libro y sus vicisitudes para conseguir su publicación, los temas de cada uno de los capítulos o *conversaciones*, el vocabulario de términos marinos y género y estilo de las *conversaciones*. Todo ello sintetizado con gran rigor y solvencia en tan sólo cuarenta páginas.

Gracias a José Pallarés y a Fernando Paredes, junto con el Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, el lector interesado podrá disfrutar de una obra casi inédita, que es la primera vez que se reproduce desde su publicación en 1795.

F. A.



PARKER DE BASSI, María Teresa: **Tras la estela del Dresden.**—Ediciones Tusitalia. Santiago de Chile; 209 páginas, numerosas fotos y croquis.

La autora, hija, esposa y madre de marinos, construye este apasionante relato histórico-naval a través de numerosas bibliografías y entrevistas que realiza ya a supervivientes del crucero, ya a familiares de los mismos que vivían aún en los años ochenta.

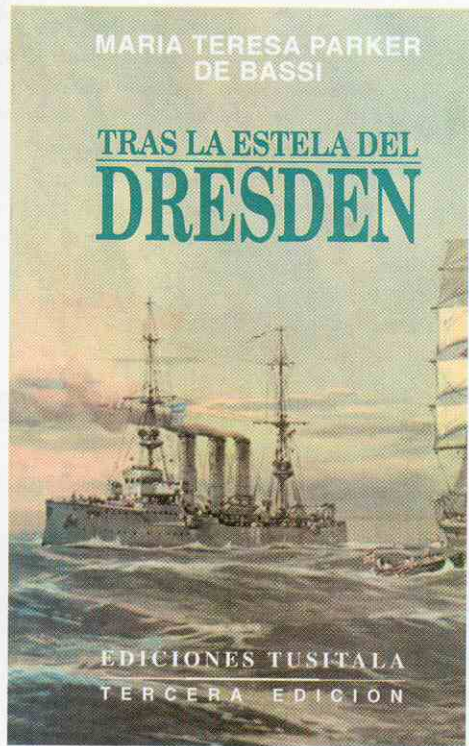
Es la historia de este crucero ligero, el *Dresden*, y al mismo tiempo de la flota a la que se incorporó la alemana de Oriente, bajo el mando del almirante Graf von Spee. Esta flota, compuesta por los cruceros pesados *Scharnhorst*, *Gneissau* y los ligeros *Nürnberg*, *Leipzig* y *Emden*, partió de la base germana de Tsing-Tao en China septentrional en agosto de 1914. El *Dresden*, bajo el mando del capitán Lüdecke, viniendo de México, se une a la Escuadra en la isla de Pascua.

Sale al encuentro de los germanos el inglés, almirante Cradock, de sus cruceros solamente el *Good Hope* disponía de artillería pesada de 234 mm. La batalla se libra frente a Coronel en la costa chilena, siendo aniquilada totalmente la escuadra británica.

Las tornas se cambian apenas un mes más tarde, el 8 de diciembre de 1914. Los ingleses esperan en las Malvinas. No hay opción, los tubos de 30,5 cm del insignia *Invencible* y del *Inflexible* apenas dejan hablar a los alemanes de 210 mm. Von Spee se sacrifica cubriendo a sus excelentes cruceros ligeros. De éstos sólo el *Dresden* logra escapar y fondea en la bahía de Morris, Patagonia. Ha participado incólume en los dos encuentros navales más importantes de la Primera Guerra Mundial, excepto, naturalmente, Jutlandia. Durante tres meses nuestro crucero, con la inestimable ayuda de los prácticos chileno-alemanes H. Rhotenburg y A. Pagels con su cutter *Elfriede*, torea a los cruceros ingleses en los complicados senos fueguinos y sale a mar abierta con la maquinaria en malas condiciones, se refugia en la isla de Juan Fernández y ante la presencia de tres cruceros ingleses, Lüdecke ordena la evacuación del navío y voladura de la *Santa Bárbara*. Los 300 hombres de la dotación son conducidos, a cargo de Chile, a Valparaíso e internados en la isla de Quiriquina. Detalle importantísimo, el primer teniente y ayudante del comandante era Wilhem Canaris, más tarde vicealmirante y jefe del Servicio Secreto del III Reich, asesinado por las SS en abril de 1945, pocos días antes de la capitulación alemana.

Canaris, en rocambolesca fuga, atraviesa los Andes como buhonero, embarca en Buenos Aires en un navío holandés y burlando a los inspectores británicos, dado su perfecto castellano y pasaporte chileno, consigue llegar a Berlín.

Enviado a España pasa a Francia e Italia en tareas de información en compañía de un cura carlista. Es detenido por los italianos en la frontera suiza y embarcado en Génova en un buque español rumbo a Marsella, donde le espera el pelotón de fusilamiento.



Canaris, ya en alta mar, habla con el capitán, le revela quién es, oficial de la Marina del káiser, y apelando a su honor de marino le pide que le lleve a un puerto español, así se hace, desembarcando en Cartagena y más tarde repatriándose en el *U-35* del no menos famoso asubmarinista Arnold de la Periere.

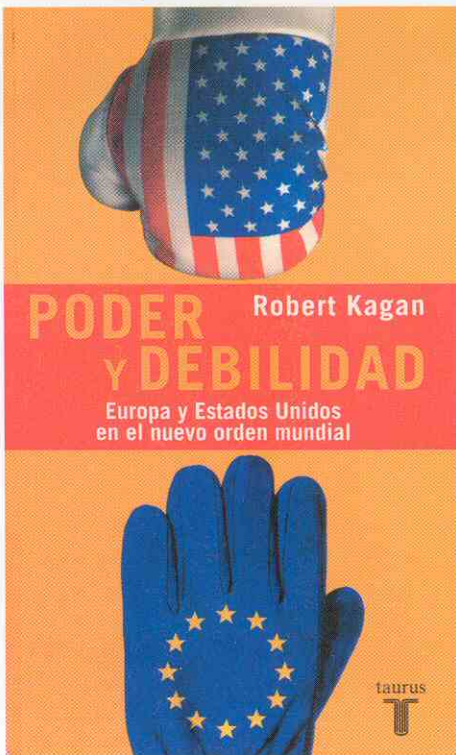
No sería lo anterior, y la suposición no es ya de la autora, una lejana explicación a los consejos que un Canaris, agradecido a España, dio al Generalísimo en conversación previa a la famosa entrevista de Hendaya con Hitler.

Hay que notar que mapas y numerosas fotografías ambientan perfectamente el relato.

G. S.



KAGAN, Robert: **Poder y debilidad**.—(ISBN: 84-306-0505-03). Taurus. Madrid, 2003, 165 páginas.



Asistimos a un progresivo deterioro de las relaciones trasatlánticas, cristalizado en un cada vez mayor distanciamiento entre Europa y los Estados Unidos. Los europeos ven la acción exterior norteamericana, en supuestos de conflicto, como algo unilateral, desligado de los principios e instituciones del Derecho Internacional y basado en el mero empleo de la fuerza, no en la diplomacia, el incentivo, el establecimiento de relaciones comerciales y en lo que, hasta la caída del muro de Berlín, Europa derrochó sobradamente con los soviéticos: paciencia. Desde la otra orilla, los Estados Unidos perciben a Europa como un continente cansado, engreído, envejecido (se calcula que en 2050 la edad media de los estadounidenses será de 36,2 años y la de los europeos, si persiste la tendencia actual, de 52,7) y, sobre todo, débil, muy débil en su capacidad de defen-

sa, defensa que pese a críticas y pejiguerías delega en los propios Estados Unidos.

Destaca el autor que Europa, descosa de olvidar trágicos recuerdos de pasados conflictos intracuropeos que ensangrentaron el continente y de construir una sociedad del bienestar, olvida empeñarse en su propia defensa y seguridad, hasta el punto de ser incapaz de solucionar los conflictos que surgen en su propio territorio (el caso de Bosnia resulta paradigmático), debiendo ser los Estados Unidos quienes, en última instancia, una vez más, saquen a los europeos las castañas del fuego. Los europeos carecen de capacidad para emprender acciones militares propias, por humanitarios y benéficos que fueran los objetivos perseguidos, pero se oponen a que otros puedan hacer lo que ellos no pueden, propugnando mecanismos de control de los que sí pueden hacerlo: Los Estados Unidos. La debilidad europea provoca la intervención unilateral norteamericana, que, por otra parte, no busca su legitimación en las instituciones supranacionales, sino en sus propios principios e ideales, considerados como superiores a cualesquiera otros.

Robert Kagan sostiene lúcidamente que el vínculo trasatlántico debe fortalecerse, ya que Europa y Estados Unidos comparten, en su totalidad, aquellos valores que configuran Occidente, pero expone las causas del actual alejamiento, ofreciendo un magnífico análisis para la comprensión del actual estado de las relaciones euro-estadounidenses.

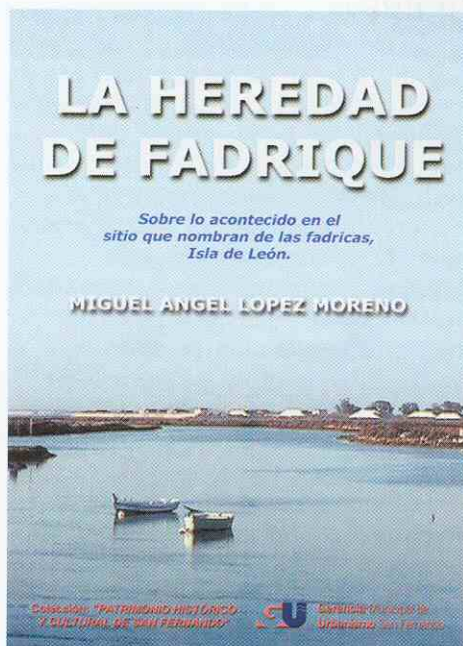
J. R.



LÓPEZ MORENO, Miguel Ángel: **La heredad de Fadrique**.—Editado por el Ayuntamiento de San Fernando (Gerencia Municipal de Urbanismo), 2003; 313 páginas.

Miguel Ángel López Moreno, ceutí, de cincuenta años, asentado en San Fernando desde hace más de veinte, ingeniero químico, destinado en el laboratorio de pólvoras de los polvorines de la Base Naval de Rota, ha escrito *La heredad de Fadrique*, el libro que recopila doscientos setenta años de una parte de la historia de la Armada, la de los polvorines de Fabricas, desalojados en agosto de 2001.

Con este libro, imprescindible, Miguel Ángel realiza, sin ataduras academicistas ni prejuicios, un profundo estudio que, dado el tema tratado, podría haber sido sólo asequible a minorías. Pues no. Es un libro ameno, escrito con un lenguaje fluido y cierto humor socarrón que, además, está plagado de fotografías, planos y cuadros sinópticos que el lector agradece. No es simplemente un conjunto de anécdotas más o menos enlazadas, es Historia con mayúscula,



la historia circunscrita al recinto que, desde finales del xvii y hasta el año 2001, fue la zona militar de los polvorines de Fadricas, casi 500.000 metros cuadrados de San Fernando, la Isla de León.

El mérito de Miguel Ángel radica en que sabe insertar la historia de Fadricas dentro de su contexto general, enraizándola en la evolución de la Isla de León y de la Armada a lo largo de los años. Porque la Historia no es sólo un ejercicio de documentación más o menos intenso, es, sobre todo, un trabajo de análisis y explicación de los hechos ocurridos. Y Miguel Ángel, con esta perspectiva, realiza una labor histórica rigurosa, mediante un desarrollo temático que evita el adormecimiento que un estudio cronológico produciría incluso al lector más interesado. Y lo consigue

sin dejar de contar anécdotas (como la del *panis nauticus* o la del perro zizobra, por citar sólo dos), que sorprenden por su frescura y amenidad. Historia y anécdotas situadas en su tiempo y lugar, sin desentonar, perfectamente acopladas dentro del resto de los acontecimientos que transcurrían en la Isla de León y en la Armada de cada momento.

Aquí está el libro que cuenta lo que fueron los polvorines de Fadricas. Estoy convencido que es y será una referencia ineludible para quien quiera entender la historia de San Fernando. Y la de la Armada.

A. E. G. M.



LÓPEZ URRUTIA, Carlos: **La guerra del Pacífico (1879-1884)**.— (ISBN: 84-932713-3-0). Ilustraciones: Luis Leza Suárez. Ristre Multimedia. Pozuelo de Alarcón (Madrid), 2003; 251 páginas, 37 ilustraciones, nueve mapas.

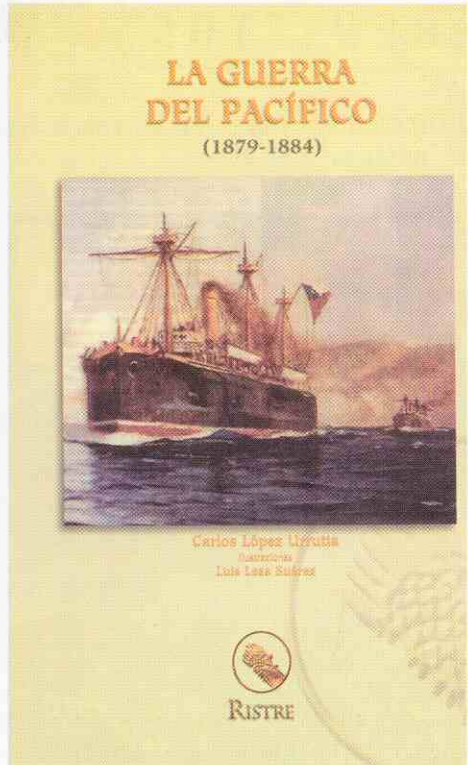
La guerra librada entre 1879 y 1884 por Chile contra Bolivia y Perú fue uno de los conflictos más largos, crueles y devastadores en la historia de

América del Sur. La causa del conflicto fue la disputa, entre Bolivia y Chile, sobre los límites divisorios en la franja costera, cuando en su región se descubrieron importantes yacimientos en nitrato de potasio, y Bolivia quiso gravar con nuevos impuestos para su explotación a Chile, respondiendo éste con la ocupación del puerto de Antofagasta. Bolivia declaró la guerra a Chile, y Perú se unió a la primera en virtud de un pacto secreto firmado en 1873.

La primera fase de la guerra se desarrolló en la mar y concluyó con la decisiva victoria de la Armada chilena en Angamos en 1879. Obteniendo el dominio del mar, el Ejército chileno, inferior en número al de sus adversarios, pero moderno y eficaz, pudo atacar a los ejércitos enemigos por separado y destruirlos uno a uno. Para Bolivia fue el más desastroso de sus conflictos exteriores, pues le privó de su única salida al mar.

Con su prosa ágil y amena, el historiador López Urrutia —considerado hoy en día como una de las máximas autoridades en la historia de la Armada de Chile— nos va mostrando los hechos decisivos de la guerra, desde el dramático duelo de la *Covadonga* contra la *Independencia*, hasta la odisea del monitor peruano *Huáscar*, que en la actualidad se conserva perfectamente restaurado en el muelle de Talcahuano.

Además de fotografías de la época, la obra contiene unas magníficas ilustraciones a todo color de Luis Deza sobre uniformes, banderas y armas de los contendientes.



J. J.

REVISTAS

FUERZA NAVAL, año II, vol. 2, Núm. 14. MC Ediciones. Barcelona; 76 páginas; 5,50 euros



La admirada revista mensual *Fuerza Naval*, que dirige Salvador Mafé —al que recientemente el jefe del Estado Mayor de la Armada le ha impuesto la Cruz al Mérito Naval— completa su primera catorcena con este número, que contiene un atractivo sumario y en el que una vez más debemos destacar su impecable edición, el rigor y solvencia de los textos, junto con las magníficas y numerosas fotografías que lo acompañan.

A destacar: una extensa (15 páginas) *Entrevista al almirante Ángel Tafalla*, segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, a cargo de Juan José Fernández; *39 años de servicio de la Tercera Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves*; *DD-21 clase Zumwalt, un destructor de ciencia ficción* (2.ª parte), por Rafael Treviño; *Buque de Investigación Oceanográfico Hespérides A-33* (2.ª parte); *V Regata S. M. la Reina, Trofeo Almirante Sánchez-Barcaiztegui, organizado por el RCN de Valencia*, por Javier Valero Soria, y *Un submarino alemán de la Segunda Guerra Mundial en la Armada española*, por Jesús Nuño.

El número se completa con *Editorial*, *Inteligencia Naval*, *Últimas noticias*, incluyendo informe sobre los ejercicios NEOTAPON 03, e *In Memoriam*, sobre el capitán de navío Manuel Martín-Oar Fernández Heredia, fallecido el pasado 19 de agosto en el atentado terrorista contra la representación de la ONU en Bagdad.

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA



ARMADA ESPAÑOLA



ESCUELA DE GUERRA NAVAL



**CUADERNOS
DE PENSAMIENTO NAVAL**

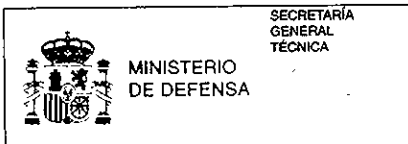
Núm. 3

Noviembre 2003

SUPLEMENTO DE LA REVISTA GENERAL DE MARINA

ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
Presentación	
Pablo Oliveri Sánchez Contralmirante Director de la Escuela de Guerra Naval	5
En torno a lo naval	
Jesús Mariño Rodríguez Capitán de Navío	7
La proyección naval en la Armada española	
José M.ª Treviño Ruíz Contralmirante Comandante del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota	17
Nuevas capacidades, nuevos medios. El buque de proyección estratégica	
José Antonio Ruesta Botella Capitán de Navío	27
El submarino: de lobo a cuervo	
Carlos Cordón Sharfhausen Capitán de navío Comandante de la Flotilla de Submarinos	39
La transformación en la OTAN	
Miguel A. Fernández y Fernández Almirante Representante en Europa del Mando Supremo Aliado de Trans- formación (SACTREPEUR)	53



Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN: 0034-9569

NIPO: 076-03-008-7

PRESENTACIÓN

Pablo OLIVERI SÁNCHEZ

Hace ahora dos años que todos los medios de comunicación se hacían eco de la indignación que a nivel mundial habían producido los trágicos acontecimientos del 11-S. Toda la opinión pública se manifestaba convencida de que este hecho marcaría el comienzo del nuevo siglo con un profundo cambio en la política y las relaciones internacionales, en la respuesta militar a los nuevos riesgos y en el establecimiento de un nuevo orden mundial.

Pero la memoria es frágil y, llegado el momento de pasar a la acción y «arrimar el hombro», no todas las naciones han respondido a la idea inicial y al sentimiento de solidaridad que proclamaron en su día. Como consecuencia, el sempiternamente invocado «vínculo transatlántico» se ha visto resquebrajado, y el recelo generado por las reticencias europeas no sólo va a repercutir en el futuro de las alianzas y organizaciones hasta ahora existentes, sino que tardaremos mucho tiempo en recuperar el nivel de confianza y cooperación que se había alcanzado.

La sociedad española no ha sido ajena a esta negligente actitud. Malacostumbrada a vivir al margen de los acontecimientos internacionales, no parece muy dispuesta a asumir que el pujante desarrollo económico y social que venimos disfrutando en los últimos tiempos colocan a España en un lugar destacado del escenario mundial. Esta carencia de «cultura estratégica» y miope visión de futuro puede estancarnos en la casi tradicional resignación de una España alicorta, agazapada y siempre al socaire de las decisiones ajenas. Es necesario y urgente romper con esta postura y tomar conciencia de que, en el tablero estratégico global, hemos pasado de ser una plataforma logística a retaguardia en la época de la Guerra Fría a estar en la periferia y en vanguardia frente a los nuevos riesgos, poniendo de manifiesto la importancia geoes-tratégica y condición marítima de nuestra nación.

Afortunadamente, la reciente y oportuna Revisión Estratégica de la Defensa contempla este enfoque para nuestras Fuerzas Armadas y da una importancia relevante a su proyección estratégica, en la que la Armada está llamada a participar de manera destacada por sus capacidades de movilidad, permanencia en zona, flexibilidad y efecto multiplicador en operaciones conjuntas y combinadas.

Los artículos seleccionados para este tercer *Cuaderno de Pensamiento Naval* tratan de todos estos temas, resaltando la condición marítima de España, la reacción de la Armada con un programa de nuevas construcciones de tecnología avanzada —recientemente impulsado por el Gobierno— en coherencia con el concepto de proyección de fuerzas, y el proceso de transformación que está llevando a cabo la OTAN para adaptar su estructura y capacidades de respuesta a los nuevos riesgos.

Madrid, 25 de septiembre de 2003

EN TORNO A LO NAVAL

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ

En más de una ocasión, pensando en las cosas de la mar, he sentido la niebla de la duda revoloteando con sus brumas entre el torbellino de mis propias ideas. Mis vacilaciones están provocadas por la incertidumbre sobre la utilidad que podría tener para los demás lo pensado, meditado e incluso soñado por mi cerebro. Todavía me acomete el escrúpulo de creer que puede ser presuntuoso hablar a los marinos del mar o de la mar, y resulte inútil el intento de tratar de transmitir, a los profanos en la materia, lo importante que ha sido y continúa siendo la condición marítima de nuestra nación. Sin embargo, esta última certeza —la de la condición marítima española— empuja mi ánimo para seguir un compromiso personal originado en el amor y la dedicación de toda una vida a la Armada. Éste es el calor del sol que vence a la calima y permite ver la costa desde el horizonte.

Ponerse a pensar implica, de forma simultánea, recordar, imaginar, comparar, añorar, analizar y proyectar o deducir lo que toda esa maraña de ideas e imágenes sugiere a nuestra razón lógica. Si todas esas acciones las enmarcamos en un escenario naval, entonces podremos llegar a resultados o soluciones relativas a la marina de guerra y, dentro de ella, a los hombres que la constituyen, conducen y dan aliento a su vitalidad y razón de ser.

Como siempre, cuando se medita sobre lo naval nuestra mente nos coloca en medio de la mar, en un buque de guerra, precisamente de guerra, de la Armada, con su pabellón tremolando en el pico y su dotación dedicada a las faenas propias de su misión. Con ello quiero decir que aunque en lo naval intervienen tres elementos sobre los que giran las ideas —el personal, el material y el medio—, no podemos olvidar que el elemento clave es el hombre quien, identificado con el buque y con la mar, es en definitiva el único que puede asimilar, mantener y transmitir el sentir de lo naval.

A lo largo de la historia, poco ha cambiado lo esencial del hombre de mar. Tanto el marinero de Lepanto, como el de Trafalgar o el de Santiago de Cuba han vivido en un medio hostil cual es la mar, soportando las inclemencias del tiempo, las dificultades del alojamiento, los enormes periodos de ausencia y la aclimatación para dominar el mal de mar —el conocido mareo— y trabajar duro en las maniobras y los combates. Todo esto han de soportar los marineros de hoy, pues los elementos de la naturaleza no han variado. Aunque las condiciones de la vida a bordo hayan mejorado —sólo en lo relativo a los avances materiales tecnológicos—, el nauta ha de ser un humano con gran dosis de vocación y aptitudes físicas. No basta sólo el amor a la mar para ser un marino; hay que soportarla. Muchas personas existen que son incapaces de

sobreponerse al mareo, y ello las convierte en inadecuadas para cualquier tipo de navegación (*). El navegante actual continúa soportando los balances y cabezadas, la lluvia, el calor, el frío, los olores, la permanente visión del horizonte, donde se confunden en una línea redonda el cielo y la mar; todo eso durante días y días, prolongándose el tiempo que sea necesario para el cumplimiento de la misión. Este comportamiento es común a todos los marinos del mundo. Sin embargo, dependiendo de la nación a la cual pertenecen, unos se sienten arropados por sus paisanos y otros incomprendidos o, lo que es peor, ignorados.

Después de Lepanto (la mayor jornada que vieron los siglos, según Cervantes), España cambió su mentalidad marítima por una mentalidad continental. Es lastimosamente curioso que en el preciso instante en el cual podíamos haber seguido sobre el azul del mar el caminar del sol nos detuviésemos como siervos de la gleba para conservar los terruños ocupados, dejando a un lado el camino que nos indicaba tozudamente la derrota a seguir para garantizar nuestra, trabajosa y cruentamente ganada, primacía en el mundo.

Pero en los comportamientos humanos casi nada ocurre por azar. La lotería tiene muy poco que ver con la historia de los pueblos, sólo se relaciona con los cambios personales de fortuna. Por eso, de nuestra propia historia sólo podemos decir que se repitió (no exactamente) cuando no la tuvimos en cuenta. También la mentalidad cambió no a causa de los dados que se tiraron sobre el tapete del mundo, sino por el tipo de hombres sobre los que recayó la conducción del imperio.

Llegado a este punto, mi mente se traslada hacia atrás en busca de los datos que mejor pueden justificar el cambio o conversión de la mentalidad de marítima en continental. Está claro que la condición de España, por su posición en el mapamundi, no ha variado. Entonces, sigue siendo raro que el español se comporte como un austriaco, pongamos por caso, cuando el balcón de uno cuelga sobre la mar y el del otro da frente a los Alpes. Veamos si somos capaces de aclarar algo este aparente jeroglífico.

La noticia histórica de Hispania, Iberia o España comienza con la aparición de una gran provincia romana en la península. Desde el siglo V de nuestra era el territorio es invadido, por enésima vez, desde los Pirineos hasta Trafalgar y rebasado hacia el norte de África. La población, ya heterogénea desde el principio, se mezcla mucho más mediante la nueva marea invasora de los agarenos. Desde el siglo VIII hasta el XV, se produce un efecto consolidador de la España que hoy se presenta ante el mundo como una gran nación, digna de ser tenida en cuenta en el concierto internacional.

(*) La excepción confirma la regla; y a este propósito se cuenta que el almirante Nelson murió en Trafalgar, sin conocer su victoria, a causa de un disparo que recibió al salir a cubierta para «tomar el aire» a causa del mareo que sentía en su camarote, debido a la fuerte marejada reinante en el golfo de Cádiz. Que el más grande marino inglés muriese casi por accidente no pasa de ser parte de una leyenda cargada de falsedad y malevolencia.

Esta España de hoy surgió de dos sólidos bloques, cuales fueron los reinos de Castilla y Aragón. El espinazo de la cordillera Ibérica los mantuvo separados, dando origen a dos concepciones distintas de las Españas, que convergían y se soldarían con el matrimonio de Castilla y Aragón a través de los reyes Isabel y Fernando.

Aun cuando había un elemento común de convergencia entre Aragón y Castilla, que era la lucha contra el invasor musulmán, cada uno de los reinos tenía su mirada puesta en metas distintas. Aragón, mediante el impulso catalán de raigambre fenicia, miraba hacia el Mediterráneo, mientras Castilla se concentraba en la contemplación del norte de África para asegurarse de futuras invasiones.

Así, cuando los almogávares, con su *desperta ferro* y *venganza catalana te alcance*, llegaban hasta Turquía prohibiendo salir del agua a los peces que no llevasen grabada en el lomo la señera catalana, los castellanos sólo habían aventurado una flota de Gelmírez a «tierra de moros», y la de Bonifaz para llegar a conquistar Sevilla, costeando por Portugal y subiendo el río Guadalquivir desde Sanlúcar de Barrameda. Digámoslo de otro modo: Aragón buscaba y conseguía el dominio del mar Mediterráneo gracias a su mentalidad marítima; Castilla iba a por las tierras, Sevilla y Granada, sin considerar necesario dominar la mar, debido a su mentalidad continental. Ambos reinos, Castilla y Aragón, tenían similares condiciones marítimas, como lo demuestra el litoral correspondiente a cada uno, pero sus gentes concedían a la mar distintos criterios.

Estos devaneos históricos vienen a cuento porque ya se ha comentado en los dos ejemplares precedentes de los *Cuadernos de Pensamiento Naval* lo evidente que resulta para nosotros que España sea nación de condición marítima y mentalidad continental. Podrían algunos considerar que tal mentalidad proviene de la dinastía borbónica, de Trafalgar o del desastre de 1898 en Cuba y Filipinas. No es ése mi punto de vista que, como ya anticipé, procede de las postrimerías del siglo XVI, cuando habíamos ganado en Lepanto y en la isla Tercera, pero nos habíamos roto en las costas británicas dejando diezmada allí nuestra Gran Armada.

Cuando a finales del siglo XV se produce la unidad territorial y política de España, aparece la gran oportunidad de nuestra expansión hacia el mundo. La castellana Isabel decide apoyar la gran aventura oceánica, pese a las reticencias del aragonés Fernando, que se conforma con el dominio del *Mare Nostrum*. El acierto es rotundo gracias al espectacular descubrimiento colombino del Nuevo Mundo; pero, desgraciadamente, España no recoge de forma adecuada las enseñanzas que tan colosal hecho histórico está presentando ante los atónitos ojos de la corte de los Reyes Católicos y el resto del orbe.

La reina, al conocer los resultados del descubrimiento de Colón, pone su mente en la realización del mandato divino: id por todo el mundo y predicad el evangelio. El contacto y consejo de la clerecía (que custodia prácticamente

todo el saber de la época) refuerzan el pensamiento católico de Isabel y se comienza la construcción naval para el transporte de los predicadores. Pero hay un viejo refrán que reza de esta guisa: una cosa es predicar y otra dar trigo.

La empresa era de grandes dimensiones y en exceso onerosa para dedicarla en exclusiva al transporte de frailes hacia las Américas. Por ello, el trigo se recibiría mediante los materiales que las tierras a conquistar produjesen, como resultaron ser las especias, algunos nuevos tipos de plantas y animales, así como los metales preciosos y gemas que se fueron encontrando y extrayendo. Así se fueron talando nuestros bosques y convirtiendo en barcos la madera de los árboles.

Pero nuestros vecinos (Inglaterra y Holanda, sobre todo) no eran ciegos y contemplaban con mucha atención el desarrollo y los resultados de aquella magna operación. No se les escapaba el aumento incesante de la flota española, ni tampoco el tipo de buques que preferentemente construíamos: grandes para cargar mucho y lentos de maniobra. También acechaban las derrotas que seguían y comprobaban cuáles eran los puntos focales de concentración y dispersión de los barcos.

La primera mitad del siglo XVI vio surgir un nuevo espíritu marítimo, con las expediciones organizadas para el descubrimiento y conquista de nuevas tierras. El incremento de la construcción de buques y el desarrollo continuado de la artillería hicieron concebir la esperanza de que por fin se asentaría una mentalidad naval en España. Pero todavía los comportamientos se mantenían afincados en el dominio sobre los territorios y en el comercio y beneficios del transporte marítimo de riquezas. Si los conquistadores no daban importancia bastante a los barcos —Pizarro y Almagro se quedaron en Perú y Cortés quemó las naves para conquistar México—, no se advertía tampoco en la corte una concepción de la mar como elemento que, siendo dominado y controlado, daría al emperador el verdadero dominio del mundo. Había demasiada preocupación por los problemas más cercanos que la Reforma Protestante y la expansión otomana estaban provocando. El primero había que frenarlo en el corazón de Europa, combatiendo en el continente; y en 1571 las galeras de la Santa Liga dejaban el Mediterráneo libre de la amenaza turca, aunque no se reconquistó Chipre, y España controló este mar.

No se acabarían aquí las oportunidades de asentar una concepción marítima en el pensamiento español. La victoria sobre Francia en la isla Tercera pudo haber refrendado ese impulso hacia la consecución del poder naval, apoyándose en la egregia figura del marqués de Santa Cruz. Pero la desaparición de don Álvaro de Bazán y la dramática pérdida de la Gran Armada en la empresa de Inglaterra socavaron todas aquellas posibilidades. Ni siquiera pasó por la mente del austero rey Felipe II trasladar la capital de la península a Lisboa cuando se unieron las coronas de España y Portugal.

No sirvieron los enormes esfuerzos que las gentes de mar hicieron para mantener una flota que garantizase la navegación oceánica de nuestros barcos, pues sólo se pensaba en una Armada defensiva protegiendo a los convoyes. Mientras tanto, las potencias rivales se afanaban en operaciones de corso, con naves ágiles, maniobreras y dotadas de marinos hechos y aguerridos en número suficiente para ir aguijoneando, como las avispas, a las presas que lograban aislar del convoy. Y esto lo conseguían mediante un buen servicio de espionaje (inteligencia) y de embarcaciones pequeñas y rápidas como las escampavías, que llevaban el aviso a los buques piratas.

Tampoco ejerció influencia en la mentalidad nacional el hecho de que nuestros marinos transmitieran sus conocimientos sobre medicina, botánica, hidrografía, cosmografía y arte de navegar, entre otros, a nuestras escuelas, academias y universidades. El concepto de lo naval se diluía una vez tras pasado el umbral de los marinos y se convertía en un simple tema de coloquio en la corte.

La Gran Armada fue una decisión resultante del dominio del mar que España ejercía en aquellos momentos. Las continuadas victorias navales obtenidas previamente, el tamaño de la escuadra, la capitanía de un excelso marino y la enemistad personal a la que habían llegado los soberanos, Felipe II e Isabel I, después de haberse cruzado no pocas misivas (en latín algunas de ellas), condujeron a nuestro rey hacia la senda de dar un golpe definitivo al enemigo inglés. Con ello se habría dejado expedito el camino del mar y su resultado nos habría llevado al provechoso cambio de mentalidad que se iniciara en Lepanto. El aciago resultado quebró todos esos deseos y, desde allí, comenzó el lento declinar del imperio a través de los siglos siguientes.

Nuestros buques de guerra se construyeron y dotaron para proteger al valioso tráfico de las Indias. En el aspecto defensivo, fuimos únicos y, gracias a ello, el imperio duró hasta el final del siglo XIX. El hecho de que en ningún momento se pensara en crear una armada ofensiva, con las cualidades de los buques corsarios, para imponer el dominio del mar, indica a las claras la falta de mentalidad marítima, la escasez de consideración a la mar y su real importancia en el sostenimiento de nuestros territorios ultramarinos. Sin el dominio del mar no se podía mantener el comercio, y tampoco enviarse fuerzas de apoyo y refuerzo en las guerras de independencia, que fueron contagiándose progresivamente en nuestras colonias.

Tampoco los literatos y poetas dedicaron su tiempo a los asuntos de la mar. Resulta difícil, a lo largo de cuatro siglos, señalar alguna pluma importante que sea suficientemente conocida en este campo. Si tomamos, por ejemplo, *La canción del pirata* del gran Espronceda, que casi todo el mundo recita de memoria, podremos extraer la siguiente estrofa: *Allá mueven feroz guerra/ ciegos reyes/ por un palmo más de tierra/ que yo tengo aquí por mío/ cuanto abarca el mar bravo/ a quien nadie impuso/ leyes.*

Pocos percibirán el trasfondo del mensaje sobre la grandeza y necesidad del dominio del mar para imperar sobre los continentes.

Tampoco se deducen conclusiones del «Trafalgar» de Galdós, en sus *Episodios Nacionales*, cuando se refiere a las levas de Cádiz. Al menos nadie ha recogido el reto del escritor canario para explicar a nuestros compatriotas por qué las patadas que Nelson dio a los franceses en Trafalgar fueron recibidas en nuestro trasero. Mientras los británicos estaban permanentemente en la mar, bloqueando Cádiz, nuestra flota estaba en tierra y sin dotaciones. Cuando hubo de salir a enfrentarse con el inglés, bajo el mando de Villeneuve, los nuestros lo hicieron sin adiestramiento ni capacidad de combate. Así sucumbieron heroicamente. Cosa parecida se repetiría en Cuba y Filipinas. De lo escrito por don Benito sólo quedó el poso de amargura en el seno de nuestra marina, sobre todo al darnos cuenta de que para los ingleses su victoria se celebraba, y se celebra, basándose en la derrota infligida a Napoleón, sin tener en consideración la sangre española derramada y el número de grandes buques españoles hundidos o capturados. Sencillamente, en el siglo XIX la mar continuaba siendo un elemento anecdótico en nuestra patria.

Aún más recientemente, el poeta Alberti nos manda un recado desde su *Marinero en tierra* que pasa de largo ante la mayoría adocenada en su criterio continental. Presenta la manera que la gente de la mar usa para enfrentarse al más allá: ligera de equipaje. Pocos han meditado sobre esta postura permanente del marino, listo para actuar con soltura y agilidad, sin lastres, ante cualquier contingencia que se presente, sin reclamar, sin absoluto aclamaciones ditirámicas, pues su carácter reservado es consustancial con su manera de ser y vivir. Quizá esta forma de endogamia no nos ha ayudado a trasladar a nuestros paisanos esa necesidad que España tiene de sentir más profundamente las cosas de la mar.

Para poner el colofón en este aspecto, quiero anotar el escasísimo efecto que ha producido en nuestro ámbito el discurso titulado *Canto al mar*, de nuestro académico Álvarez-Arenas. En una exquisita prosa poética, el almirante da una lección magistral sobre la conexión de la mar con todos los elementos de la naturaleza y con el hombre. Define lo permanente que resulta *ser del mar* y lo transitorio de *estar en la mar*. La coda de este soberbio trabajo la pone en el *sempre, siempre mar endins* del poeta Maragall —idéntico al *Duc in altum* del Colegio de Huérfanos de la Armada—, concordante con el mandato evangélico a los apóstoles pescadores de Galilea: ¡*Remad mar adentro!* Todo ello ha pasado prácticamente desapercibido para los españoles de hoy. Pero con ello se demuestran los esfuerzos que los marinos han hecho y hacen para conectar con la gran masa social, para hacerles ver nuestra condición marítima. Y esto no debemos perderlo de vista para conseguir que mediante la tenacidad mantenida la gota de agua horade la roca.

La suprema manifestación de la libertad del ser humano reside en el pensamiento. Nadie puede penetrar en nuestra mente. Sólo cada uno de nosotros

somos capaces de concebir y manejar las ideas a nuestro antojo. Pero todo este trabajo resultaría baldío si no somos capaces de plasmar el resultado de tales análisis, meditaciones y conclusiones en un escrito donde quede grabada nuestra libre opinión.

Digo esto porque nuestra Armada se encuentra necesitada de pensadores que, teniendo presente esa condición marítima que nos da la invariable geografía, se atrevan a manifestar sus criterios navales o sobre la mar al resto de sus compatriotas. Con ello se romperá la burbuja endogámica en la cual nos hemos venido moviendo a lo largo de la historia, o, cuando menos, estableceremos un flujo osmótico que haga comprender a los demás la necesidad de acomodar su mente a lo marítimo, que está imperando desde hace siglos en nuestro entorno sin que todavía nos hayamos dado cuenta de ello.

Muchas veces nos acomete la duda de si los hombres de mar españoles habremos sido incapaces de comunicar a los demás, con suficiente claridad y energía, aquellas verdades del barquero en las que creíamos y creemos. De hecho, los marinos siempre han comunicado a la sociedad sus conocimientos y hallazgos. Hemos sido transmisores de la ciencia sin pedir nada a cambio. Pero tampoco la gente de la Armada ha tenido que rehusar, porque nada se le ofreció. Sólo la elegante austeridad, mucho más austera que elegante, de los comandantes de navío de la Real Armada les permitía mantener la figura, arropados en raídos uniformes y teniendo que afrontar el pago de la soldada a sus dotaciones (no hace falta rascar mucho en los archivos para verlo) con su propio peculio, porque no llegaba a tiempo el dinero del erario público.

Hemos tenido la osadía, y la mantenemos, de buscar el poder naval de nuestra nación en el mundo, en consonancia con nuestras propias capacidades, porque creemos que nuestro lugar en el concierto mundial así lo requiere. Ejemplos tenemos en nuestro entorno que ratifican esta postura: Gran Bretaña, Francia, Italia, Holanda y... Portugal. Éste último y vecino país ha sido capaz de mantener el tipo —y hasta hace poco las colonias—, actuando con humildad pero con tesón en el mantenimiento de su condición y, sobre todo, mentalidad marítima. Para nuestra suerte, todos estos países son actualmente nuestros aliados. Creo que tal oportunidad histórica debe ser aprovechada convenientemente teniendo en cuenta lo que hay de beneficioso en su ejemplo.

Hablar de lo naval es referirse a lo concreto, sinónimo de lo bélico, de la Armada; referirse a lo marítimo es entrar en lo general, en todo lo que se relaciona con el mar. Ahí la cabida es más amplia, y las cinco marinas participan de lo marítimo; por ello cada una ha de tener su posibilidad de entrada en ese pensamiento común, esa mentalidad marítima, no entendida todavía, que se pretende transmitir al conjunto de los ciudadanos.

Dicen los británicos que la Armada tiene tradiciones, mientras que otras instituciones tienen hábitos. Tal aserto es de aplicación a nuestra marina de guerra, así como casi al resto de las armadas del mundo. La tradición es una transmisión de los modos de actuar ante una determinada situación para dar la

solución más adecuada a tal evento. Esa forma de actuar mantiene su vigencia mientras dura la situación y no aparecen otros métodos mejores que resuelvan de otro modo el tipo de acciones o comportamientos a adoptar; también lleva en su germen la desaparición, cuando ya no se da la situación que la originó. Se pueden citar como ejemplos: la desaparición del toque de corneta en los buques cuando el sistema de megafonía, con sus diversos tipos de alarma, se hizo patente; la disolución de las voces cantarinas que llegaban a los montajes de artillería para mantener la cadencia de las salvas, como consecuencia de la aparición de los nuevos sistemas de conexión entre la dirección de tiro y la rapidez de respuesta del cañón automático; sin embargo, permanece el silbato de contramaestre, porque sigue siendo el instrumento audible para dirigir las maniobras marincras y para los actos de cortesía naval, al rendir honores en el portalón a las autoridades y mandos, que el protocolo marítimo nacional e internacional tiene admitidos. Por contra, el hábito deviene muchas veces en vicio, ignora su origen y tiene vocación de mantenimiento indefinido; aun cuando se manifiesta también como actitud y comportamiento externo, es de difícil y costosa erradicación, por mor de su origen caprichoso. Mi conclusión se coloca al lado del mantenimiento conceptual de la tradición naval, por las razones expuestas, desechando lo relacionado con el hábito.

La suprema misión de la Armada es el dominio del mar, entendido en su acepción más genérica como «la capacidad de usar el mar en beneficio propio y de negárselo al adversario», aunque actualmente los tratadistas navales prefieren matizar el carácter relativo de este concepto y se decantan por utilizar el término «control del mar» (*sea control*). En todo caso, para nosotros, dominar o controlar el mar significa: la impunidad de nuestras costas y aguas territoriales, la libertad de utilización de las líneas marítimas de comunicación para nuestro comercio y flota mercante, la seguridad de la pesca en los caladeros que se determinen de conformidad con los acuerdos estipulados, la práctica sin restricciones de los deportes náuticos y la garantía de las investigaciones científicas concernientes al ámbito marítimo. El grado que se alcance en la consecución de este desiderátum nos dará el nivel del dominio o control del mar que podemos ejercer. Para ello se marca el objetivo de fuerza, Fuerza Naval, en la cantidad y calidad que las disponibilidades financieras lo permiten, pero siempre concebida con el propósito de alcanzar el mayor dominio o control del mar posible. Cualquier otra labor que se realice fuera del concepto de dominio del mar siempre será una función subsidiaria de la Armada. La Fuerza Naval, nuestra razón de ser, siempre habrá de atender a ejercer su poder en tres áreas: aérea, submarina y de superficie; precisa, además, de una gran autonomía logística que le permita permanecer, *sine die*, en el teatro de operaciones correspondiente, y necesita poseer una capacidad específica de proyección sobre tierra a través de una fuerza expedicionaria o de asalto anfíbio.

Lo manifestado anteriormente viene a ser la quintaesencia de la razón de existir de la Armada, y eso es lo que debe abrir la brecha de la casi sempiterna incomprensión de los españoles hacia los asuntos de la mar.

La ilusión de los marinos ha sido, y continúa siéndolo, que se acepte nuestra condición marítima nacional como algo radicalmente importante en el proceso vital de nuestra influencia en el mundo. Hoy las guerras comienzan a ser diferentes pero, en cualquier caso, poner soldados en otras tierras no será posible durante el siglo XXI si no se tiene garantizado el dominio del mar. La permanencia de fuerzas terrestres a cientos de millas del suelo patrio no es posible sin una cadena naval que garantice su transporte y apoyo logístico, por supuesto nacional, salvo que deseemos depender de otros (lo que significa estar a sus órdenes) por las razones que se puedan aducir en el momento y circunstancias en las que se produzca la acción. De todas formas, tanto el transporte como el apoyo procederían del componente naval presente en la zona. Aquí creo que reside la dificultad del cambio de mentalidad propuesto, porque no es fácil cambiar la reja del arado que abre surcos en el campo por la pala del timón que deja la estela en la popa, y ésta desaparece mucho antes de lo que tarda en hacerlo la gleba. Pero este es nuestro reto: convencer a los demás sobre lo acertado y correcto de nuestro criterio esgrimiendo dialécticamente nuestras razones y dejando bien sentado que no queremos ser un *primus inter pares*, pero sí participar en el nivel que corresponde a una nación de condición marítima y con vocación de proyección exterior.

El siglo XX nos ha dejado un legado de aceleración en el desarrollo de nuevas tecnologías, las cuales requieren acciones casi inmediatas para no dejar pasar ese tren. De la misma forma, se necesita disponer de un tiempo suficiente para meditar, con el fin de no cometer errores en la elección de las soluciones más correctas. En algún momento se debe decidir sobre el proyecto siguiente, y ello conlleva llegar a una solución de compromiso para iniciar la construcción de la plataforma, botarla, probarla y utilizarla para obtener de ella el máximo rendimiento operativo. Durante todo ese proceso estaremos contemplando cómo aparecen innovaciones en el entorno. Algunas de ellas podrán ser aprovechadas, pero otras serán incompatibles con lo programado. Lo realmente importante es desarrollar el proyecto y anotar lo nuevo para el siguiente plan, de forma que no se pierda el ritmo del conocimiento conforme a los avances de la ciencia y el arte naval. Ésta es otra de las razones por las cuales se necesitan pensadores en la Armada, y de manera muy especial de aquéllos que se encuentran en activo y tienen la experiencia suficiente para emitir sus opiniones.

Del contraste dialéctico y del debate sobre criterios, tanto coincidentes como opuestos, brotarán las mejores soluciones. Debemos hacer llegar a nuestros compatriotas esa manera elegante de confrontar opiniones, lejos de hacer de ello una cuestión simplemente personal, teniendo en cuenta que todavía muchos se atreven a juzgarnos con afirmaciones gratuitas, sin haber alcanza-

do, ni por asomo, a entendernos. Ello resulta más lamentable cuando comprobamos que no hemos sido capaces, por las razones que sean, de hacernos ver y oír más allá de nuestro ámbito naval.

Afortunadamente nos hallamos bajo el paraguas de nuestros aliados. No obstante, debemos tener muy presente que somos una de las varillas del sistema, y que se nos reclamará la correspondiente reciprocidad de acuerdo con la real situación de España en la Alianza, o alianzas. La disponibilidad de unidades navales en calidad y cantidad adecuada es, además de un reto, el camino para ir introduciendo la mentalidad marítima en nuestro gran país, teniendo siempre presente el factor humano como motor del sistema.

Al ir acabando estas páginas... sé que muchas cosas quedan en el tintero. Supongo que otros las sacarán a orear con mejor acierto y mayor capacidad. Sin embargo, deseo aclarar que en los momentos en que he utilizado el «nosotros», plural, sólo me he referido a quienes concuerdan con lo expresado y, por otra parte, lo he hecho para evitar la reiteración del «ego», al que profeso una natural aversión.

Ojalá haya acertado con mi propósito inicial y este esfuerzo no sea baldío, sino de utilidad para quienes lo lean, tanto si coinciden con lo dicho como si discrepan, en todo o en parte.

LA PROYECCIÓN NAVAL EN LA ARMADA ESPAÑOLA

José M.· TREVIÑO RUIZ

Cuando proyectes un ataque cercano, da la apariencia de ir lejos, y cuando proyectes atacar un lugar lejano, aparenta ir muy cerca.

Sunt Tzu.

Introducción

La condición básicamente peninsular de España, con sus archipiélagos en el Mediterráneo y Atlántico y con enclaves al otro lado del Estrecho, exige un despliegue disperso de las fuerzas y presenta singulares demandas de control de los espacios marítimos y aéreo, así como de «capacidad de proyección» del potencial militar.

Esta aseveración viene plasmada en el Libro Blanco de la Defensa del año 2000, que al referirse particularmente a la Armada añade que *la proyección del potencial militar desde la mar* ha sido siempre una capacidad singular de las agrupaciones navales, consecuencia de su facultad para desplazarse con total libertad, hacerse presente con posibilidad de larga permanencia frente a una costa, ejerciendo su influencia sobre ella en la medida necesaria mediante el empleo de sus armas o de su aviación embarcada, o realizando operaciones anfibias de mayor o menor entidad.

Esta capacidad singular vendría más tarde reflejada en la Directiva de Defensa Nacional 01/2000, que en su preámbulo, y al referirse a las nuevas misiones de gestión de crisis, prevención de conflictos o tareas de ayuda humanitaria, enfatiza que estas nuevas misiones *obligan a disponer de fuerzas de características diferentes a las requeridas por el concepto tradicional de la defensa, para añadir más adelante que hoy es imprescindible que las fuerzas estén dotadas de capacidades conjuntas para la proyección del potencial militar más allá de nuestras fronteras.*

Acorde con esta línea de pensamiento, la recientemente publicada Revisión Estratégica de la Defensa, al referirse a las misiones de las Fuerzas Armadas, especifica claramente que *los ejércitos creados para la defensa nacional pasan a desempeñar la proyección de la estabilidad, como tarea principal entre sus misiones, con todas las consecuencias que ello conlleva para sus medios y estructuras.* Aclarando más tarde que *esta naturaleza, esencialmente proyectable, permite enfrentarse al enemigo lo antes posible y donde sea*

necesario, caracterizando la actual etapa, en la que la defensa se concibe y entiende como un instrumento activo, flexible y dinámico. Para ser consecuente con este párrafo, al hablar de requerimientos básicos y capacidades críticas de las Fuerzas Armadas, la Revisión Estratégica menciona en primer lugar la movilidad y capacidad de proyección, siendo necesario para ello contar con fuerzas dotadas no sólo de movilidad táctica, sino también estratégica, capaces de desplegarse e insertarse en un breve espacio de tiempo en áreas alejadas.

Precisamente, para alcanzar esa movilidad y capacidad de proyección la Revisión Estratégica contempla la transformación de la Flota española, de una naturaleza esencialmente oceánica y antisubmarina, en una fuerza que proyecte su poder en el litoral y sobre la costa, y presumiblemente hacia el interior.

En cuanto a la forma de alcanzar una mayor proyección y movilidad en el caso de la Armada, la Revisión Estratégica contempla una mejora de la capacidad anfibia, *sumando a los buques de asalto anfibio nuevos elementos para poder proyectar una brigada completa de Infantería de Marina, además de poder prestar el apoyo logístico necesario a otras operaciones con contingentes terrestres cercanos al litoral.*

Por último, el Criterio Básico 13 de la citada Revisión Estratégica afirma que las Fuerzas Navales *deben estar orientadas hacia las operaciones en teatros litorales lejanos, con especial énfasis en la proyección del poder naval sobre tierra.*

No se le escapa al autor el hecho de que una fuerza anfibia, con su sola presencia ya consigue un efecto disuasorio, obligando al enemigo a efectuar despliegues defensivos y a distraer un número de efectivos desproporcionado. Por ello, *es preciso alcanzar una mayor capacidad de proyección del poder naval sobre tierra, capacidad fundamental que puede aportar la Armada a la estrategia conjunta y combinada.*

Los necesarios cambios orgánicos

Con todo el cuerpo doctrinal relatado anteriormente, en el sentido de incrementar la capacidad de proyección de la Armada, era necesario acometer una serie de reformas en el ámbito orgánico de la Flota, núcleo fundamental de la fuerza de la Armada, para adaptarla a esa nueva concepción estratégica.

La anterior estructura orgánica de la Flota databa del año 1988 y contemplaba un grupo aeronaval, o Grupo Alfa, compuesto por el portaaviones *Príncipe de Asturias* y las seis fragatas clase *Santa María*, y un grupo anfibio o Grupo Delta, compuesto en 2001 por los LPD *Galicia* y *Castilla*, más los LST *Pizarro* y *Hernán Cortes*, apoyados por el Grupo Naval de Playa.

Los importantes cambios estratégicos, tecnológicos, legislativos y sociales que se han sucedido en los últimos 15 años, reflejados en la Revisión Estratégica, han afectado, qué duda cabe, a las Fuerzas Armadas en general y a la

Armada en particular. Referente a estos cambios hay que destacar, desde el punto de vista naval, la desaparición de una potente flota adversaria en la década de los 90, que representaba la amenaza en la mar, y desde el 11 de septiembre de 2001, la aparición de riesgos asimétricos relacionados muy directamente con el terrorismo internacional.

La voluntad de los gobiernos occidentales de afrontar de forma colectiva las misiones de seguridad más allá de sus fronteras motivó una adecuación o transformación de la Fuerza Naval en el entorno aliado para que pudiera participar con eficacia en operaciones conjuntas y combinadas, con un especial énfasis en el carácter expedicionario o de proyección del poder naval en las operaciones de litoral lejos de nuestras costas, tal y como se ha expresado anteriormente.

Ese carácter expedicionario de la Fuerza Naval, materializado en la Flota española, se basa en cuatro capacidades básicas:

- La capacidad de proyección.
- La capacidad de garantizar la libertad de acción en la mar de nuestras unidades.
- La capacidad de protección a las unidades navales y fuerzas de Infantería de Marina operando en tierra.
- La capacidad de apoyo logístico en la mar.

De estas cuatro capacidades, la primera de ellas surge de la creación, el 15 de noviembre de 2001, del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota (GRUFLOT), resultado de la fusión de los antiguos grupos Alfa y Delta, exceptuando la 41.^a Escuadrilla de Escoltas, que pasó a depender del ALFLOT.

El mando del GRUFLOT, subordinado directamente al almirante de la Flota, es ejercido por un contralmirante del Cuerpo General en situación de servicio activo (COMGRUFLOT), de quien dependen orgánicamente las unidades antes mencionadas y al que normalmente se le asigna el mando operativo de una unidad de entidad Task Group (TG), para aquellas operaciones y ejercicios avanzados que se consideren, sumándole a sus unidades orgánicas la Unidad Aérea Embarcada (UNAEMB), escoltas, submarinos y buques de apoyo logístico que se determinen para llevar a cabo la misión asignada, materializando bajo su mando los medios, tanto anfibios como aeronavales, y concibiendo su acción desde la mar como el empleo integral de los medios navales de proyección de la Armada.

COMGRUFLOT es auxiliado en sus cometidos orgánicos y operativos por un Estado Mayor, cuya jefatura es desempeñada por un capitán de fragata (G), que cuenta con las secciones tradicionales de Organización y Personal (N1), Inteligencia (N2), Operaciones (N3), Logística (N4) y CIS (N5). Hay que aclarar que, lógicamente, la sección más potente es la de operaciones, ya que se refunden en ella las operaciones aeronavales y anfibia de los antiguos grupos Alfa y Delta.

COMGRUFLOT es responsable ante ALFLOT de los siguientes cometidos:

- Ser el mando operativo natural a nivel TG, para lo que deberá concebir la acción desde la mar con el empleo integral de los medios navales.
- Realizar el adiestramiento táctico de sus unidades.
- Coordinar el adiestramiento de las unidades en puerto.
- Responder del adiestramiento a nivel TG de las unidades asignadas en todos los aspectos de la guerra naval.
- Participar en la planificación, supervisión y evaluación del adiestramiento de las unidades asignadas.
- Analizar los resultados de los ejercicios realizados en los que haya participado, formulando las propuestas pertinentes para mejorar los resultados.
- Formular las necesidades logísticas que requieran la actividad del GRUFLOT.

Además, COMGRUFLOT preside los grupos de doctrina táctica anfibia y de guerra de superficie (GRUFIB y GRUTSU).

Es obligado hacer referencia a la inquietud existente en la comunidad anfibia de la Armada ante la idea de que la desaparición del Grupo Delta pudiese suponer una pérdida del nivel alcanzado en tan específico tipo de operaciones, nivel que queda garantizado por la mayoría de unidades anfibias del GRUFLOT y la existencia de una subsección de operaciones anfibias en su Estado Mayor, dedicada en exclusiva a estos cometidos.

El compromiso bilateral anfibia de la Armada

La acción multinacional es hoy día un factor clave para la política de seguridad común no sólo por el mensaje de cohesión internacional inherente a ella, sino también por las ventajas que ello conlleva desde el punto de vista de economía de fuerzas y mejor aprovechamiento de los presupuestos de Defensa.

La importancia de las fuerzas anfibias en la estrategia marítima queda fuera de toda duda, así como su aplicación dentro del concepto de fuerzas de proyección. Italia y España tienen fuerzas anfibias de tamaños similares y con una estructura muy semejante. Ambas naciones pertenecen a la OTAN y a la UEO. Basadas en estas similitudes y comunalidad de propósitos, en los últimos años habían incrementado notablemente la cooperación en el ámbito anfibia.

Por todo ello, dentro de los numerosos tratados y acuerdos de las Fuerzas Armadas españolas en general y de la Armada en particular, en el ámbito

multinacional y en relación con la capacidad de proyección que tratamos hay que destacar por su importancia a la Fuerza Anfibia hispano-italiana (SIAF), nacida de la estrecha cooperación antes citada. Con ocasión de la cumbre hispano-italiana de presidentes de Gobierno del 10 de septiembre de 1997 en Bolonia, los ministros de Defensa de ambas naciones firmaron una declaración conjunta en la que se preveía la creación de esta fuerza anfibia. Posteriormente, los jefes de Estado Mayor de la Defensa, español e italiano, desarrollaron el concepto detallado para poner en práctica esta iniciativa, que se firmaría en Bonn, con ocasión de la reunión de jefes de Estado Mayor de la Defensa, el 27 de octubre de ese mismo año.

Esta fuerza, similar a la ya existente anglo-holandesa, es una unidad que agrupa a las fuerzas navales anfibas italianas, tres LPD clase *San Giorgio*, y las españolas, así como a la brigada de Infantería de Marina española y al regimiento San Marco italiano, representando un importante núcleo de proyección sobre la costa de la Región Sur, fuerza que podríamos denominar *on call*, ya que no implica ningún cuartel general nuevo ni ninguna estructura permanente, sino tan sólo el intercambio de media docena de oficiales en los respectivos estados mayores.

La fuerza anfibia hispano-italiana se podrá emplear en operaciones reales, tras una decisión común de Italia y España, especialmente en un contexto multinacional y en el seno de las estructuras internacionales a las que pertenecen, como son la Fuerza Anfibia Combinada del Mediterráneo (CAFMED), dentro del ámbito aliado, y de la EUROMARFOR e Iniciativa Anfibia Europea, dentro del ámbito europeo, para realizar las misiones y cometidos siguientes:

- Operaciones de mantenimiento de la paz.
- Evacuaciones de personal no combatiente (NEO).
- Operaciones de asistencia humanitaria y ayuda en desastres naturales.

Ésta muy específica fuerza de proyección, con una identidad inequívoca anfibia, es mandada en periodos alternativos de dos años por COMGRUFLOT, heredero, a todos los efectos, de ALGRUPDELTA, y su homónimo italiano COMGRUPNAVIT, heredero igualmente de COMDINAV DUE. El Comandante de la SIAF, con el acrónimo de COMSIAF, es desde el pasado 19 de noviembre, y por un periodo de dos años, COMGRUFLOT, habiendo realizado desde esa fecha y en el ámbito de la SIAF los ejercicios GRUFLEX 02 en aguas de Galicia, y MARE APERTO 03 en aguas de Cerdeña. Por parte del mando de la fuerza de desembarco (COMSILF), el general jefe de la brigada de Infantería de Marina, JEBRIMAR, alterna con el contralmirante comandante de la Fuerza de Desembarco italiana, COMFORSBARC, en los mismos periodos y fechas que COMSIAF.

Los medios del Grupo de Unidades de Proyección de la Flota

De forma muy somera es conveniente recordar las posibilidades de las distintas unidades que componen el GRUFLOT, que son, a fin de cuentas, las que van a delimitar la capacidad de proyección de la Armada.

Portaaviones *Príncipe de Asturias*

Es normalmente el buque insignia de COMGRUFLOT y desde el que ejerce el mando, teniendo espacios adecuados para que pueda trabajar su Estado Mayor y la capacidad correspondiente de sistemas CIS para realizar en la mar los cometidos de Maritime Component Command (MCC), Maritime Air Operations Center (MAOC), Submarine Element Coordinator (SEC) y Submarine Advisory Team (SAT); estas dos últimas funciones cuando cuente con un submarino en apoyo a la fuerza.

Durante el reciente ejercicio NEOTAPON 03, el portaaviones tuvo que ejercer también como buque de mando de operaciones anfibas con el CATF y el CLF a bordo, al encontrarse el *Castilla* realizando cometidos de HRF(M)SP HQ y el *Galicia* destacado en misión humanitaria. Para poder actuar como buque de mando en operaciones anfibas le fueron instalados en la cubierta de vuelo dos vehículos *hammer* con sendos *shelters* de comunicaciones para los enlaces en HF, ubicándose la plana mayor del CLF, en este caso SEJEBRIMAR, en el puente de Estado Mayor.

Ni qué decir tiene que el portaaviones está perfectamente capacitado para realizar otros cometidos, tales como el control del mar, defensa aérea, ataque a una fuerza naval o a tierra, transporte y Combat SAR (CSAR).

El *Príncipe de Asturias*, con un desplazamiento de 17.000 toneladas, puede operar con una UNAEMB de hasta 25 aeronaves, siendo su tipo y cantidad acorde con la misión asignada. Así, una UNAEMB estándar sería la compuesta por 10 aviones AV-8B o B+, 2/3 helicópteros SH-3D AEW, cinco helicópteros SH-3D, y 2/3 helicópteros AB-212.

LPD *Galicia*

Si quisiéramos definir a este buque, versatilidad sería la palabra adecuada, pues aparte de las operaciones anfibas para las que fue específicamente diseñado, el *Galicia* ha participado en las operaciones de socorro a Centroamérica, cuando el huracán Mitsch, en los trabajos de limpieza del parque natural de las Islas Atlánticas, en el hundimiento del *Prestige*, y recientemente ha estado ubicado en el puerto de Um Qasar socorriendo a la población civil iraquí, gracias a sus instalaciones hospitalarias. Sus excelentes alojamientos le

permiten transportar cómodamente 550 infantes de Marina con todos sus pertrechos, cantidad que podría incrementarse al doble en caso de emergencia y por cortos períodos de tiempo. Su hangar le permite llevar y operar con seis helicópteros ligeros o cuatro medios, y la gran cubierta de vuelo permite el aterrizaje simultáneo de dos helicópteros, así como ser utilizada para una toma de emergencia de un avión *Harrier*.

En el dique, con dos playas diferenciadas, puede acoger hasta cuatro embarcaciones de desembarco tipo LCM-8, y sus tres garajes pueden albergar un centenar de vehículos, incluyendo carros de combate M-60, obuses autopropulsados de 155 mm, AAV, etc., para ser desembarcados por la rampa posterior al muelle o bien por las LCM-8 a la playa. Para el embarque y desembarco de los vehículos de ruedas cuenta con una porta en el costado de estribor que facilita las operaciones de carga y descarga, así como con dos grúas en la cubierta de vuelo. Desde el punto de vista sanitario, dos quirófanos y una UCI de 12 camas le convierten en un pequeño hospital a flote que incluye un gabinete odontológico, salas de análisis y radiodiagnóstico.

LPD Castilla

La principal diferencia con el *Galicia* estriba en una serie de modificaciones en sus compartimentos de habitabilidad, que le permiten albergar el Estado Mayor completo de la brigada de Infantería de Marina o el Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad, HRF(M)SP HQ. Esta capacidad adicional como buque de mando le resta un centenar de plazas como transporte de tropas, sin perder capacidad de carga. Un radar tridimensional y el sistema de combate SICOA son otras de las mejoras con respecto a su gemelo.

LST Pizarro y Hernán Cortés

Ambos buques, de procedencia norteamericana y en su último tercio de vida, pueden albergar 350 infantes de Marina y transportar una treintena de vehículos de cadena o su equivalente en vehículos de rueda, pudiéndolos desembarcar directamente en la playa, ya que ambos pueden varar y arriar su rampa de proa en la rompiente, o bien a través de su rampa de popa amadrinar una embarcación tipo LCM-8. En el caso de los vehículos anfibios de Infantería de Marina, AAV, al igual que los LPD, pueden hacer lanzamientos tácticos hacia la playa, saliendo en este caso por la rampa de popa. Como medio auxiliar de transporte de personal disponen de dos embarcaciones LCPL con cabida para unas 20 personas cada una. La posibilidad de transportar pontones y desembarcar los vehículos a la playa con ellos es otra de las alternativas de

estos excelentes buques. Su cubierta de vuelo permite albergar un helicóptero medio o dos ligeros, aunque carecen de hangar.

Grupo Naval de Playa

Para muchos es el gran desconocido del GRUFLOT, pero sin cuyo concurso y ayuda no se podrían hacer los asaltos anfibios ni desembarcar la fuerza en aquellas zonas donde no existan instalaciones portuarias.

Ubicado en la Estación Naval de Puntales, cuenta con dos embarcaciones de desembarco tipo LCU, de procedencia norteamericana y en su último tercio de vida, aptas sólo para navegar por la bahía de Cádiz, gracias a su gran capacidad de carga, unas 160 toneladas, que suponen una excelente ayuda para transportar material y vehículos de Infantería de Marina desde La Carraca a Rota.

Ocho embarcaciones del tipo LCM-8, seis de ellas de procedencia norteamericana y las otras dos construidas por Izar, en su último tercio de vida, constituyen las manos y los pies de la fuerza anfibia española al permitir transportar de los buques a la playa 60 toneladas de carga o 200 personas en cada viaje. Muy castigadas por la dureza de su utilización en las rompientes de las playas, especialmente en las de la Sierra del Retén, donde el levante y los camellones de la playa hacen las varadas singularmente difíciles, y los embates y golpes que sufren dentro de los diques de los dos LPD.

Un programa en marcha de construcción de embarcaciones LCM-1E, con un diseño mejorado y una velocidad superior, permite vislumbrar el relevo de las veteranas LCM-8 a corto plazo, habiéndose recibido las dos primeras LCM-1E, consideradas como prototipos y a las que se les está sometiendo a diferentes pruebas.

Características del GRUFLOT

Los medios anteriores suman un total de 1.652 personas entre sus dotaciones, con el 100 por 100 de la plantilla, que podríamos desglosar en 133 oficiales, 215 suboficiales y 1.304 de marinería. Los buques anfibios permiten transportar 1.764 infantes de Marina, repartidos, a su vez, entre 109 oficiales, 159 suboficiales y 1.494 de tropa; es decir, media brigada de Infantería de Marina.

El GRUFLOT puede trasladarse 500 millas diarias, logrando atacar objetivos situados a más de 200 millas de distancia, teniendo una capacidad de control de 12.500 millas cuadradas, realizando diversas misiones de acuerdo con la composición de la UNAEMB. Su actividad es incesante, habiendo intervenido sus unidades, en los últimos 12 meses, en los ejercicios NEOTAPON 02, DESTINED GLORY 02, GRUFLEX 02, GRUFLEX 03,

SWORDFISH 03, MARE APERTO 03 y NEOTAPON 03. Además, sus actividades en operaciones reales incluyen la participación de sus unidades en la operación ROMEO SIERRA o crisis del islote Perejil, crisis del *Prestige*, relevo de tropas en Bosnia-Herzegovina y la reciente operación SIERRA JULIET de ayuda humanitaria a Irak.

Conclusiones

Tanto el Libro Blanco de la Defensa como la Directiva de Defensa Nacional 01/2000 y la Revisión Estratégica de la Defensa coinciden en la necesidad de transformar las Fuerzas Armadas en general, y las de la Armada en particular, en unas fuerzas de proyección para un escenario exterior y dentro del contexto internacional.

La fusión de los Grupos Alfa y Delta en uno sólo, denominado Grupo de Unidades de Proyección de la Flota, reúne las capacidades aeronaval y anfibia de la Armada bajo un solo mando, cuyo cometido principal es la proyección del poder naval sobre la costa y el litoral.

La necesaria reforma orgánica de la Flota ha sido realizada y se considera satisfactoria, dada la gran actividad y efectividad del grupo, tanto en ejercicios como en operaciones reales a lo largo de los últimos 12 meses.

Las unidades orgánicas del Grupo de Proyección son las adecuadas para su cometido, pero existe una gran variedad en cuanto a su edad; así, los LPD se encuentran en su primer tercio de vida; el portaaviones, en el segundo, y los LST y el Grupo Naval de Playa, en el tercero.

El futuro del GRUFLOT en principio parece asegurado con el Plan Armada XXI, de reciente creación, que contempla la modernización a media vida del portaaviones, la construcción de un nuevo buque anfibia de unas 25.000 toneladas de desplazamiento que reemplace a los dos LST y la consecución del plan de construcción de las lanchas tipo LCM-1E. De esta forma, la Armada contaría con la capacidad de proyectar hasta 2.000 efectivos con todos sus pertrechos y vehículos.

La participación en fuerzas multilaterales de carácter anfibia es otra tendencia en alza, de la que la SIAF/SILF es su ejemplo más importante, sin olvidar la Iniciativa Anfibia Europea y la CAFMED (*Combined Amphibious Forces Mediterranean*).

La Armada española, dentro del entorno europeo, puede sentirse orgullosa de poseer una fuerza de proyección comparable con la de otras naciones, presupuestaria e industrialmente más fuertes.

La realización del plan de nuevas construcciones y de modernización del portaaviones es vital si España, de acuerdo con la Revisión Estratégica de la Defensa, pretende mantener la capacidad de proyección contenida en su cuerpo doctrinal en los próximos años.

NUEVAS CAPACIDADES, NUEVOS MEDIOS. EL BUQUE DE PROYECCIÓN ESTRATÉGICA

José Antonio RUESTA BOTELLA

La recientemente finalizada Revisión Estratégica de la Defensa determina que entre las capacidades de la Armada debe figurar la de proyección, entendida como «la posibilidad real de llevar la acción naval y su influencia sobre tierra al escenario litoral elegido». Es la capacidad fundamental que puede aportar la Armada a la estrategia conjunta y combinada.

La Armada siempre ha tenido una capacidad de proyectar fuerzas sobre tierra mediante su Infantería de Marina y su aviación embarcada, pero la percepción de que es necesario potenciar esa capacidad se está viendo incrementada en los últimos tiempos.

Si hasta ahora la necesidad de una capacidad de proyección de fuerzas desde la mar era casi exclusivamente sentida en la Armada, la evolución de los conflictos en los últimos años ha hecho que esa necesidad sentida por el nivel político (1) se haya trasladado al ámbito conjunto.

Tradicionalmente esta capacidad se ha materializado mediante tres vectores: aviación embarcada, fuerzas de Infantería de Marina y misiles de ataque a tierra. Sólo unos cuantos países disponen de alguno de esos vectores, mientras que el conjunto de los tres está, hoy por hoy, reservado al pequeño grupo de países que pueden denominarse, con propiedad, potencias navales.

Dichos vectores representan la principal manera de ejercer desde la mar una influencia ofensiva sobre la tierra. Pero algunos de los medios implicados en esa acción ofensiva también nos capacitan para llevar a cabo otras operaciones que son más fácilmente aceptables en nuestra sociedad: operaciones de ayuda humanitaria, el ejercicio del mando en operaciones navales —y en el futuro quizá también terrestres en sus primeras etapas— o bien ejercer la coordinación de un gran número de elementos en operaciones de asistencia ante catástrofes civiles.

A medida que España va afianzando su papel como potencia media, la necesidad de la capacidad de proyección se ha hecho patente y ha sido necesario impulsar los procesos de obtención para disponer de los medios adecuados. Entre estos medios está un buque de proyección estratégica.

(1) En la conferencia de ministros de Defensa de la OTAN, celebrada en Praga en noviembre de 2002, se puso de manifiesto esta necesidad.

Pero uno de los problemas de nuestra organización militar, y en general de la de todos los países de nuestro entorno, son los prolongados procesos inherentes a los ciclos de obtención. Me refiero al tiempo que transcurre entre que se intuye que tenemos una necesidad no cubierta, se perfilan las líneas generales de los medios requeridos, se exponen y trasladan al nivel superior militar, se priorizan, aprueban y trasladan al nivel político, se valida la necesidad y, finalmente, se pone en marcha el proceso de obtención para, tras un periodo de construcción, disponer de los medios.

Me atrevería a apuntar que es normal que dichos procesos sean del orden de seis a ocho años en las cuestiones de personal y de entre diez a doce años en las cuestiones de material.

Como se ha indicado, esa cuestión de tiempo no es exclusivamente española. En realidad, cuanto más compleja es la estructura de la organización, más largas son las cadenas de decisión y, por tanto, mayores son los retrasos. En esto las potencias medias podemos tener alguna ventaja. Como no somos muy grandes, en algunas ocasiones podemos reducir los retrasos.

Pues bien, en el caso del nuevo buque de proyección estratégica la Armada y el resto de la organización militar ha realizado un esfuerzo para disminuir los retrasos en el proceso de obtención. Quizá esta reducción se haya visto favorecida porque todos los organismos implicados reconocen la necesidad del buque y valoran la importancia del vector de proyección de fuerzas como uno de los componentes imprescindibles para nuestra seguridad.

El proceso de definición del buque cumplió formalmente (2) su primera etapa en el primer semestre del año 2002, cuando el AJEMA aprueba la necesidad genérica de un buque que sea capaz de proyectar fuerzas sobre tierra. Varias circunstancias favorables coinciden en ese momento con esta decisión:

- En el ámbito internacional se aprecia la necesidad imperiosa de incrementar la capacidad de transportar y proyectar fuerzas sobre tierra. Aunque existen las fuerzas terrestres, Europa es incapaz de trasladarlas hasta los teatros en que se necesitan, y sólo cuatro países europeos tienen medios completos para efectuar operaciones anfibas. Hasta el momento sólo los Estados Unidos poseen una capacidad de proyección plena.
- Se vive un momento en el que se asume que es imprescindible potenciar la acción conjunta y todo lo que tenga ese carácter es mejor recibido. El Ejército de Tierra siente la necesidad de dotar de movilidad estratégica a alguna de sus unidades.
- La Armada tiene la necesidad de relevar a los buques *Hernán Cortés* y *Pizarro* que han ayudado a transformar el antiguo Grupo Delta en el

(2) Creo no descubrir nada si digo que el buque, al menos en su concepto más abstracto, rondaba ya desde hace años por algunas «cabezas» de la Armada.

nuevo Grupo de Proyección, y han servido para cubrir, con muy buenos resultados, la baja de las antiguas LSTs, pero su vida útil va llegando a su fin.

- Todos, y no sólo la Armada, apreciamos la flexibilidad de actuación que proporcionan en general los buques, pero especialmente buques como el *Galicia* y el *Castilla* empleados recientemente en operaciones de proyección del poder naval y en operaciones de ayuda humanitaria. Convendría reflexionar sobre la naturalidad y rapidez con que la sociedad española ha asumido el que unidades de la Armada operen en todos los escenarios del mundo y en todo tipo de operaciones. ¡Como si esto fuera una cosa que se pudiera improvisar!
- Por último, pero no menos importante, en la medida en que nos vamos afirmando como potencia de grado medio, aparece de forma natural la necesidad de tener en permanencia una plataforma capaz de proyectar a la aviación naval y de superar la debilidad que supone no tener una alternativa cuando el *Príncipe de Asturias* está en periodo de inmovilización.

Así pues, con aquella decisión del AJEMA dio comienzo un proceso de definición en el que se ha tratado de reducir al mínimo aquellos retrasos a los que me he referido al principio, para obtener cuanto antes un buque polivalente que mejore la capacidad de proyección de la Armada.

Para ello, la Armada modificó ligeramente el procedimiento normal que había seguido hasta el momento. En lugar de esperar a tener la definición completa de los *requisitos operativos* (3) del buque para comenzar la definición de los *requisitos técnicos* (4), se creó un entorno de trabajo en el que los dos procesos de definición debían transcurrir en paralelo, con un pequeño adelanto del primero.

Para lograrlo, en primer lugar se seleccionaron aquellos requisitos operativos que tenían un impacto crítico sobre las primeras fases de la definición técnica, y fueron los primeros que se comenzaron a concretar. Sobre esta base, los técnicos comenzaron su trabajo sin esperar a que los requisitos operativos estuvieran totalmente definidos. Indudablemente esto obligaba a asumir en cada etapa el compromiso de que las bases que se iban estableciendo sólo se modificarían en el caso de que fuera estrictamente necesario.

De esta forma se pretendía hacer posible que en cuanto la definición *operativa* hubiera dado un paso, la definición *técnica* comenzase su trabajo en ese campo.

(3) Lo que se le va a pedir al barco desde el punto de vista operativo. Básicamente, los cometidos y lo que desde el punto de vista operativo es necesario para que pueda cumplimentarlos.

(4) Soluciones técnicas que hacen posibles el cumplimiento de los requisitos operativos.

Y todo ello se ha llevado a cabo admitiendo por ambas partes la existencia de zonas de incertidumbre que no podían quedar totalmente perfiladas hasta el final del trabajo, en que requisitos operativos y técnicos ajustaran entre sí y todos ellos encajasen dentro de un presupuesto que fuera aceptable, tanto por el lado del constructor como por el de la Armada.

En todo este proceso, tanto los «operativos» como los «técnicos», han trabajado contrarreloj y han asumido que el trabajo debía terminar en un plazo, y que si no se conseguía sería un fracaso para las dos partes. El camino ha sido apasionante y agotador al mismo tiempo; cada una de las dos partes ha emulado a la de enfrente para conseguir una «adaptación operativa más imaginativa» o una «solución técnica más original», dando origen a una cierta competición, cuyo resultado es que en el plazo de un año tengamos ya un proyecto que, con todas las precauciones, me atrevería a calificar de «producto bien elaborado».

En este doble proceso de definición han participado un total de 60 oficiales de la Armada, seis del Ejército de Tierra y 20 ingenieros y técnicos de la empresa Izar (5). Todos ellos han hecho posible que un año después de aquel reconocimiento de la necesidad que había sancionado el AJEMA, la Armada esté en condiciones de recibir la orden de proceder del que será su mayor buque.

Soy consciente de que estos párrafos sobre el proceso de obtención pueden parecer una digresión en un artículo sobre *Pensamiento naval*, a pesar de lo cual he creído conveniente incluirlos como público homenaje a todos los «operativos» y «técnicos» que han hecho posible tener hoy en día un proyecto definido.

Pero en este foro de pensamiento naval lo que interesa más, supongo, son las ideas en las que se ha basado el proceso de definición: ¿En qué ideas se sustenta el buque?, ¿qué prevemos que haga una vez que esté entregado a la Armada?, ¿qué repercusiones tendrá sobre nuestra manera de operar?

La misión del buque, tal y como había sido sancionada por el AJEMA, dice que el buque debe «posibilitar la proyección de fuerzas de Infantería de Marina y del Ejército de Tierra, conforme a sus elementos y formas propias de acción, y servir como plataforma eventual para la aviación embarcada».

Esta misión requiere que el buque sea capaz de adoptar, al menos, cuatro configuraciones básicas diferentes:

(5) En honor a la verdad hay que indicar que en la definición conceptual del buque, particularmente en lo que se refiere a su sistema de combate, han participado también otras empresas (Indra, Faba, TecnoBIT y Lockheed Martin) mediante exposiciones, ofertas y sugerencias. Todas ellas han aportado puntos de vista útiles que han servido para contrastar pareceres y han obligado a reflexiones previas a cada uno de los procesos de decisión necesarios para la definición.

- Vector de proyección de fuerzas de Infantería de Marina.
- Vector de proyección de fuerzas del Ejército de Tierra.
- Plataforma eventual para la aviación embarcada.
- Una cuarta configuración, si bien no recogida expresamente en la misión, pero que la experiencia indica que constituirá un empleo básico para el buque, como son las operaciones no bélicas.

Cada una de estas configuraciones concentra las capacidades del buque en aspectos diferentes, por lo que se conciben como misiones alternativas que, en principio, el buque no podrá llevar a cabo de manera simultánea. Esto significa que será capaz de actuar de diferentes maneras, pero no en todas ellas al mismo tiempo.

La novedad conceptual más importante es, quizá, este carácter multipropósito que prevé que el buque haga operaciones con distintos elementos que proyectan su acción sobre la tierra. Hasta ahora, los buques de esta clase se habían definido para una misión básica. En este caso, ya desde su definición, se admite que el buque será polivalente, y esto origina que las diferentes fuerzas que podrán ser proyectadas expresen necesidades distintas, que a veces tienen que «competir» entre sí y que el buque tiene que armonizar.

Pronto sentimos la conveniencia de precisar los cometidos que debería ser capaz de llevar a cabo en los diferentes tipos de proyección, pues eso facilitaría, sin duda, la posterior definición de los requisitos operativos y técnicos en cada uno.

Curiosamente hay muchos documentos disponibles que tratan de la proyección estratégica desde la mar, según alguna de sus componentes: operaciones anfibas o aviación embarcada o misiles de ataque a tierra. Sin embargo, hay muy pocos relativos a las operaciones de proyección del Ejército de Tierra, que era, como ya se ha dicho, una configuración básica.

En primer lugar fue necesario delimitar la frontera entre *transporte estratégico* y *proyección estratégica* y, a continuación, establecer con suficiente claridad cómo afectaban los «elementos y formas propias de acción» de las fuerzas a proyectar (Ejército de Tierra e Infantería de Marina y aviación embarcada) a los cometidos que posteriormente se le iban a exigir al buque.

La cuestión del *transporte estratégico* resulta relevante en el ámbito conjunto desde hace ya casi una década. Tanto en el entorno nacional como en el aliado se ha sentido la necesidad de transportar fuerzas para operar en teatros alejados. Pero el transporte estratégico, siendo una capacidad fundamental de la que más temprano que tarde tendremos que ocuparnos, no puede confundirse con la proyección estratégica.

El *transporte estratégico* se hace, o se puede hacer, con buques mercantes, ya sean contratados a la empresa privada o ya sean propiedad del Estado, pero buques mercantes al fin y al cabo. No son estrictamente necesarios «buques de guerra».

En las operaciones de transporte se trasladan «pasaje» y «cargas», que ciertamente pueden llegar a ser muy valiosas, pero que son cargas al fin y al cabo. Estas cargas cuando llegan al puerto de destino necesitan una infraestructura portuaria suficiente para poder desembarcar.

La *proyección estratégica* necesita buques militares específicamente diseñados para ello. Las operaciones de proyección estratégica son algo más que las de transporte estratégico. En estas operaciones ya no son «cargas» lo que se traslada, sino «unidades militares», que deben mantener una orgánica coherente y vinculada con otras fuerzas que pueden estar bien distantes. El mando de dichas unidades debe mantener sin interrupciones un conocimiento de lo que está pasando en el teatro de operaciones y estar en condiciones de aportar al nivel superior su visión sobre la situación. Esto exige medios de mando y control que permitan la continuidad del «planeamiento militar» y de los «procesos de la decisión» durante el tránsito y una vez en la zona de operaciones.

Igualmente, cuando llegan al teatro no pueden depender, o al menos no totalmente, de que exista una infraestructura portuaria completa para poder comenzar la maniobra de descarga. Las unidades citadas incluyen medios que tienen características especiales, como los helicópteros, que no siempre pueden ser tratados como «cargas» en el sentido tradicional y que en algunas ocasiones deben poder desembarcar del buque en vuelo después de haber sido alistados para ello y operar constituyendo uno de los principales vectores para la descarga.

En estas condiciones, la proyección de unidades militares trasciende los límites del anteriormente citado *transporte estratégico*, y ya no se puede hacer desde un buque mercante. Mantener vivo el planeamiento de las operaciones, poner en tierra medios pesados sin una infraestructura portuaria cuando se llega a un punto de destino, o desembarcar medios aéreos en vuelo tras su correspondiente alistamiento, sólo se puede hacer desde un buque que haya sido diseñado para ello.

Pero, ciertamente, todavía se podría añadir que los conceptos citados, válidos tanto para fuerzas del Ejército de Tierra como para las de Infantería de Marina, también serían aplicables si lo que tuviéramos que proyectar fueran, por ejemplo, un *Command Air Operation Center* (CAOC) móvil del Ejército del Aire o un *Forward Logistic Site* (FLS) modularizado de la Armada, compuesto por personal que no perteneciera a la Infantería de Marina.

Cabe ahora preguntarse en qué se diferencian, si es que pueden diferenciarse en algo, las operaciones de proyección de fuerzas del Ejército de Tierra y las de fuerzas de Infantería de Marina, pues de lo dicho hasta aquí podría deducirse que son la misma cosa. En realidad, las diferencias aparecen, y aparecen con toda su intensidad, cuando hablamos de «operaciones anfibas».

Y... ¿qué fuerzas hacen las operaciones anfibas?, es decir, operaciones que nacen en la mar contra una costa hostil o potencialmente hostil. Y la respuesta

es rotunda: este tipo de operaciones lo hacen exclusivamente las fuerzas que tienen el adiestramiento y los medios para ello.

Esta respuesta no tiene nada de nuevo. Si pensamos en qué tipo de fuerzas son las que hacen operaciones especiales, operaciones de desembarco aéreo (paracaidistas) y operaciones de limpieza de minas, pongamos por caso..., pues la respuesta sería la misma: Que esas operaciones las hacen exclusivamente unidades que tienen el adiestramiento y los medios para ello, y eso es así, entre otros motivos, por la seguridad de la misión y por la propia seguridad de las fuerzas.

El caso de las operaciones anfibias es algo más complejo aún, pues la seguridad de la fuerza a proyectar está ligada a la seguridad del buque y viceversa. Hacer operaciones anfibias con fuerzas que no dispongan de adiestramiento y medios específicos para ello pone en riesgo la seguridad de la misión, de las propias fuerzas y también la del buque. Cualquiera que sepa lo que es un movimiento buque-costa en condiciones regulares de mar sabe que no sólo las fuerzas, sino el propio buque —responsable de la seguridad de aquéllas hasta su llegada a la playa— puede quedar comprometido si se intenta hacer con una fuerza que no tenga adiestramiento y medios específicos para ello.

Habrá quien diga, posiblemente con fundamento, que no es suficiente. Que además es necesario un «espíritu anfibio (6)», que sólo se da entre aquellos que han dedicado su vida a estos menesteres. Podríamos estar de acuerdo con ellos..., pero, en honor a la verdad, hay que decir que para la definición del buque ha sido suficiente la hipótesis de que las operaciones anfibias se efectuarán exclusivamente con medios y adiestramiento específico.

Teniendo en cuenta todo lo dicho, comenzamos hace un año la tarea de definir cómo se prevé emplear el buque en cada una de sus configuraciones, y el resultado es, en síntesis, el siguiente:

El buque de proyección estratégica efectuará *la proyección de fuerzas del Ejército de Tierra* teniendo en cuenta que las fuerzas no se encuentran inicialmente desplegadas en el teatro de operaciones, sino en bases distantes del lugar de la operación y que necesitarán unos tiempos de entre 30 y 90 días (7) para tener su capacidad de combate constituida.

(6) Además de razones de tipo «espiritual» existen otras objetivas, como que una operación anfibia obliga a adoptar, respectivamente, tres organizaciones: para estar embarcados a bordo, para desembarcar y para combatir en tierra; que tienen un mando naval capaz de desarrollar su cometido durante la transición de esas fases; que su Estado Mayor debe integrar a personal de la FD en estructuras y agencias de control especiales (SACC, AOC, TACC...). Todo esto es complejo y no se improvisa, el adiestramiento es muy lento y requiere mucho tiempo. La experiencia indica que cuanto más integrados estén los componentes de una operación de este tipo, mayores serán las posibilidades de éxito.

(7) Tiempos estimados, respectivamente, para una operación «defensiva» y «ofensiva».

Muy probablemente, el buque no podrá por sí solo, en una sola vez, transportar todas las unidades necesarias, por lo que serán precisos otros medios adicionales de transporte. El buque, además del «transporte» proporciona medios para la descarga o desembarco administrativo en un puerto, o en un lugar que ofrezca el abrigo suficiente, y el apoyo a la continuidad del planeamiento de la operación durante el tránsito. Igualmente se prevé que los helicópteros del Ejército de Tierra puedan ser alistados y efectuar vuelos logísticos cuando el buque llegue a su destino.

No se prevé el desembarco en un lugar hostil o potencialmente hostil. Los puntos de entrada al teatro de operaciones deberán ofrecer suficientes condiciones de seguridad proporcionadas por una nación anfitriona, o bien por una fuerza propia que haya desembarcado con anterioridad, en caso de tratarse de territorio hostil o potencialmente hostil.

Además de la modalidad anterior, cuando se efectúen operaciones anfibias, los «elementos y formas de acción» de las *fuerzas de Infantería de Marina* vendrán dados por la doctrina anfibia. Lo que resulta relevante para el proceso de definición se refleja en que la proyección de fuerzas se realiza «desde» la mar, donde se despliegan previamente para que el lugar del desembarco forme parte esencial de la maniobra operacional.

Además, las operaciones anfibias se realizan por fuerzas navales de desembarco contra una costa hostil o potencialmente hostil, y ahora sí que se requiere constituir, en el menor tiempo posible, una «potencia de combate» suficiente en tierra, partiendo de cero, para llevar a cabo la idea de la maniobra. Todos los medios necesarios deben encontrarse a bordo de los buques con antelación al comienzo del despliegue, y se adopta una organización especial para el embarque y el desembarco. Las fuerzas en tierra reciben durante las operaciones completo apoyo desde las unidades en la mar.

En cuanto al tercer perfil de misión, cuando el buque opere como portaviones eventual tendrá que «ser capaz de operar del mismo modo que actualmente opera el *Príncipe de Asturias*».

Cuando lleve a cabo *operaciones no bélicas*, el buque deberá ser capaz de efectuar operaciones de apoyo a la población civil en situaciones de catástrofe y en las que, aun siendo necesarios elementos de seguridad, no se esperen respuestas hostiles por parte de una fuerza oponente. Cualquier fuerza militar o de seguridad puede participar en este tipo de operaciones, por lo que *a priori* no pueden definirse qué tipos de fuerzas serán las encargadas de llevar a cabo las operaciones. Incluso podría ser posible que fueran efectuadas por fuerzas de varias procedencias.

Hasta aquí está recogido lo que le pedimos al barco que sea capaz de hacer. Estos conceptos se han tenido en cuenta en la definición, tanto de sus requisitos operativos como de los técnicos.

Ahora bien, ¿cómo se empleará de verdad el barco en el futuro...? Pues esa es la gran pregunta final que se podría contestar diciendo que la Armada pone

sus medios, todos sus medios, a disposición de la Acción Conjunta, y todos esperamos que se empleen de la mejor manera posible, dependiendo de la situación a que tengamos que hacer frente. En definitiva, para esto existen los medios y para eso estamos todos.

Nosotros estamos seguros de que el barco se empleará de una manera parecida a la que acabamos de apuntar, ya que está concebido para emplearlo así. En cualquier caso, el llevar unos cuantos meses reflexionando sobre estas cuestiones, y teniendo una idea de lo que el buque será capaz de hacer y lo que no, se me ocurren unas líneas generales que se podrían aplicar para dar respuesta a la pregunta anterior:

- Creemos que, de manera general, lo que se pueda hacer con buques mercantes, cuya necesidad será creciente para las Fuerzas Armadas en los próximos años, se debe hacer con esa clase de buques, sencillamente por economía de medios. De esta forma no comprometeremos medios, que sirven para otras muchas cosas, realizando tareas de transporte que pueden hacerse con medios más sencillos.
- El Estado deberá seguir teniendo algunos buques mercantes incluidos en la Lista Oficial de Buques y dotados, en todo o en parte, por personal de la Armada para garantizar la suficiente disponibilidad. Esta es una línea de acción importante que estará de actualidad en el futuro.
- Posiblemente será necesario algún tipo de contrato con compañías navieras para resolver totalmente el problema del «transporte estratégico».
- En una crisis prolongada, cuando haya que proyectar unidades del Ejército de Tierra, debe hacerse conforme a sus elementos y formas de acción, respetando los plazos de tiempo ya indicados anteriormente. De esta forma, el buque tendrá tiempo (8) para poder embarcar una Fuerza de Desembarco y estar listo para contribuir mediante operaciones anfibas a la Acción Conjunta. Con esos plazos podrá aprovecharse lo mejor de cada fuerza, tanto la del Ejército de Tierra como la de la Infantería de Marina (9).
- Cuando el portaaviones *Príncipe de Asturias* esté inmovilizado por cualquier razón, este buque de proyección estratégica deberá estar en condiciones de asumir sus funciones.
- En épocas de crisis en las que el tiempo constituya un factor limitativo, en las que se estime la necesidad de una respuesta rápida y en las que no se disponga de un tiempo prolongado, ni del apoyo de «bases

(8) Treinta y noventa días, en «defensiva» y «ofensiva», respectivamente.

(9) En Irak hemos visto entrar en Bagdad, a 500 km de la costa, a una división de Infantería de Marina al mismo tiempo que a una división del Ejército de Tierra. Creo que nadie puede dudar del carácter conjunto de esta operación.

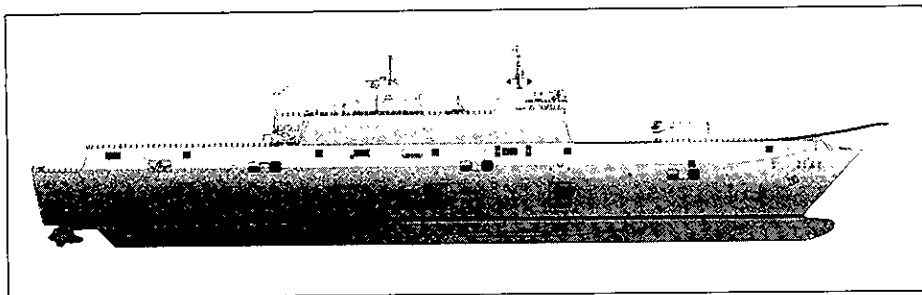
avanzadas» para constituir desde ellas toda la capacidad de combate del Ejército de Tierra, entonces embárguese una fuerza de desembarco y exíjasele al buque que se comporte como un buque de asalto anfibio, dando todo lo que en esos momentos pensamos que puede dar. Está concebido para ello.

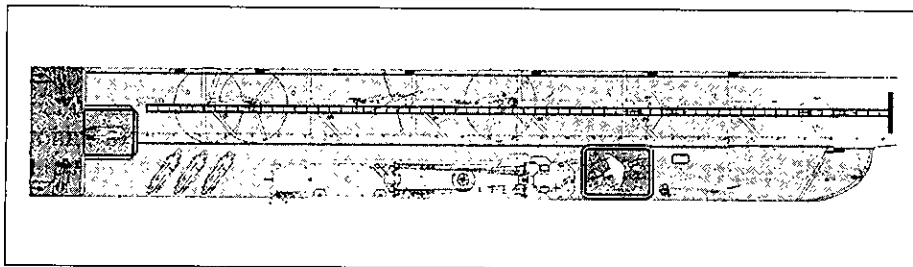
- Cuando sea necesario un buque de mando para un Mando Componente Naval (MCC), estimamos que puede ser suficiente el *Castilla*, pero si alguna vez llegara el momento en que España necesitara contribuir con una plataforma para embarcar a un CJTF, creemos que el nuevo buque de proyección estratégica también estará en condiciones de hacerlo, aunque para esto habrá que aumentar algunas capacidades de comunicaciones.

Como puede verse, el buque aportará nuevas capacidades y con ellas nuevas incógnitas sobre su mejor empleo. Nunca ha sido fácil determinar cuál es el empleo óptimo de los medios; ahora lo importante es que los tendremos y que, como nos ha ocurrido en otros casos, tendremos que trabajar con este buque y adquirir experiencia para obtener el mejor rendimiento.

Hay que destacar que el origen del buque se debe buscar en una larga reflexión sobre el papel de la Armada en los conflictos previsibles, en los que tendrá que asumir un papel principal en la proyección de fuerzas como su mejor aportación a la Acción Conjunta. Para mejorar esta capacidad de proyección, que será una responsabilidad básica de la Armada, nace el buque. De esta forma debemos decir que su origen hay que buscarlo en el «pensamiento naval».

Para concluir, sólo me queda recoger el espíritu de todos aquellos oficiales y técnicos de diferentes empresas civiles que han participado en la concepción del buque a los que me refería al principio, diciendo que esperamos verlo pronto navegando para sentir, junto con el resto de la Armada, que nuestras mejores ilusiones irán con el barco, sea cual sea el perfil con el que esté operando..., y que estoy seguro de que algo parecido les pasará a las unidades del Ejército de Tierra o del Aire que tengan la oportunidad de navegar en él. Con toda seguridad, el barco estará siempre dispuesto a servir a todos.





Eslora total: 231,4 metros.

Manga máxima: 32 metros.

Puntal a la cubierta de vuelo: 29,5 metros.

Desplazamiento a plena carga: 26.800 toneladas.

Calado a plena carga: 7 metros.

Velocidad máxima: >21 nudos.

Autonomía: 9.000 millas náuticas a 15 nudos.

Dotación: 243.

Capacidad habitabilidad máxima: 1.443.

Áreas garajes: 5.600 metros cuadrados.

Área cubierta vuelo: 4.500 metros cuadrados.

Capacidad aeronaves: hasta 35.

EL SUBMARINO: DE LOBO A CUERVO

Carlos CORDÓN SCHARFHAUSEN

Introducción

Ya desde sus inicios el submarino ha generado filias y fobias, probablemente por su carácter de arma insidiosa, poco caballeresca, que no sigue las normas, usos y tradiciones marítimas. Todos los submarinistas siempre hemos tenido algo de ese halo aventurero, poco convencional y transgresor. Naturalmente, quien les escribe no es imparcial, y, por tanto, pertenezco a los defensores a ultranza del submarino como arma, aunque tengo que admitir que sus detractores han sido a lo largo de la historia una auténtica legión. En muchas marinas de guerra siempre se puso en duda la «utilidad» y eficacia del submarino, no sólo en la época de Isaac Peral, y aún hoy en día hay voces que cuestionan su adquisición basándose en que siempre hay otros medios navales más perentorios y necesarios. Sin embargo, la realidad ha sido tozuda, y la Primera y Segunda Guerras Mundiales, la Guerra de las Malvinas, o las actuales crisis y operaciones, han demostrado que el submarino continúa siendo un arma muy importante, pero que, como todo, está sujeto a la necesidad de evolucionar y adaptarse, o en caso contrario estaría abocado a desaparecer o perder relevancia.

La evolución

No es necesario remontarnos a la época de los romanos o a la aparición de los primeros sumergibles en el siglo XVIII o XIX para estudiar su evolución, y situaré mi punto de partida en 1945, cuando los lobos grises alemanes fueron derrotados en la batalla del Atlántico, y aunque alguien piense que admitiendo un fracaso no es buen modo de comenzar, para compensarlo creo que basta con recordar el rotundo e incuestionable éxito de los submarinos norteamericanos en ese mismo año al conseguir colapsar el tráfico marítimo japonés.

Sé que me enfrento a un más que probable fracaso en el intento de exponer mi tesis, pues soy consciente de que intento luchar contra unos enemigos casi imbatibles: los prejuicios, las ideas preconcebidas, los dogmatismos. Por cierto, me encantó el artículo de mi querido amigo y compañero José Antonio Ruesta Botella, «El Templo del otro lado: ideas, dogmas y prejuicios», publicado en el número 2 de estos *Cuadernos de Pensamiento Naval*. Si algunos de

mis amables lectores, detractores de los submarinos, lo han leído, me cabría una cierta esperanza de indulgencia y de poder aportarles alguna reflexión a sus ideas profesionales «preconcebidas» sobre los submarinos.

También recomiendo la lectura del libro *El arte de la prudencia*, de Baltasar Gracián, donde el insigne pensador español del siglo XVII aconseja: «Ser auténtico. Manejar los asuntos con expectación. No dedicarse a ocupaciones desacreditadas y mucho menos a las quiméricas. Sopesar las cosas. Nunca exagerar ni perder la compostura. Ser juicioso y observador, diligente e inteligente. Saber improvisar y adaptarse». Otra opción es seguir las recomendaciones del *best seller* *¿Quién se ha llevado mi queso?*, en los «Consejos del ratón»: «El cambio es un hecho. Prevé el cambio. Controla el cambio. Adáptate rápidamente al cambio. ¡Cambia! ¡Disfruta del cambio! Prepárate para cambiar rápidamente y disfrutar otra vez. El queso se mueve constantemente».

Todos los que peinamos canas en la Armada hemos sido adoctrinados en el pensamiento naval procedente de las enseñanzas de la Segunda Guerra Mundial, con ideas que se afianzaron durante la Guerra Fría, con escenarios marítimos reales o imaginarios para ejercicios, donde las fuerzas aeronavales de la OTAN se encontraban bajo triple amenaza (aérea, de superficie, pero sobre todo submarina) del Pacto de Varsovia. Estos escenarios modelaron nuestra organización, medios y adiestramiento. El mayor peligro para las líneas de tráfico marítimo entre Estados Unidos y Europa lo representaban los submarinos soviéticos, y en el orden mundial y estratégico la mayor amenaza también estaba materializada por los submarinos nucleares balísticos soviéticos. La idea «fuerza» que imperó hasta nuestros días era que, dado que el mayor peligro lo constituían los submarinos, la OTAN debería dedicar sus mayores esfuerzos tecnológicos y en investigación y desarrollo a los medios de guerra antisubmarina (ASW), y por ende, las unidades más sofisticadas y costosas eran las unidades ASW, tales como fragatas, aviones de patrulla marítima y helicópteros. La superioridad y la ventaja tecnológica se consideraban importantísimas. Se magnificó la capacidad ASW en detrimento de otras capacidades.

Los principales ejercicios, OTAN y nacionales, eran siempre ASW (CASEX), y los submarinos propios colaboraban en el adiestramiento de nuestras fuerzas haciendo de oponentes, atravesando las cortinas ASW formadas por los escoltas que trataban de proteger a las unidades valiosas. Se estableció un pensamiento maniqueo donde, para cualquier escolta, la palabra submarino era equivalente a «enemigo». No era infrecuente que un submarino nuestro en cota periscópica, en un tiempo muerto entre CASEXs, tuviese que bajar «rápidamente» a cota de seguridad ante el «ataque» deliberado del agresivo escolta, quien, además, llamaba a sus compañeros a unirse a la acción clamando por todos los circuitos: *Emergency Sierra* (avistado esnorquel o periscopio).

Los submarinistas, hay que reconocerlo, estábamos encantados con ese papel de «malos de la película», sombríos, silenciosos, letales, evasivos...

quizá tratando de emular las hazañas bélicas que habíamos leído en libros y novelas. Todos volvíamos de los ejercicios vanagloriándonos de cuántas veces habíamos «hundido» al buque valioso sin que hubiésemos sido detectados. Las excusas del otro lado estaban trufadas de «que si el estado de la mar, que si la traza bati (variación de la temperatura del agua con la profundidad) no era la más propicia, que si no se contaba con suficientes helicópteros ASW...», y en el fondo todos los antisubmarinos pensaban que habíamos jugado de forma poco limpia, poco caballerosa, y que las artificialidades del ejercicio introducidas para lograr la debida seguridad eran aprovechadas por los submarinos para «vencer», en no pocas ocasiones. Vamos, hablando en plata, que éramos unos tramposos.

Para nosotros, los de submarinos, los buques del mundo se dividían en dos clases: blancos para hundir y los submarinos. Para rizar el rizo, incluso se buscó incluir también a los congéneres en el mismo saco de los «target», por aquello de que no hay peor cuña que la de la misma madera, creando las siglas de submarino caza-submarino, acrónimo que en inglés todavía hoy en día nos adorna anteponiendo SSK a los nombres de los submarinos convencionales.

En las patrullas que realizaban los submarinos de forma independiente, el éxito estaba muchas veces cuantificado por el número de ataques simulados al tráfico mercante que se habían realizado durante la patrulla. Era obligatorio que el jefe de operaciones levantase acta de cada ataque exponiendo todos los pormenores, cálculo de los datos del blanco por TMA (*Target Motion Analysis*), datos reales obtenidos después del lanzamiento simulado por distancias radar, errores cometidos, observaciones del oficial atacante... Recuerdo que en una patrulla de un mes llegué a levantar casi 200 actas. No había descanso, ni sábados, ni domingos, ni que fuesen las cuatro de la mañana: ¡zafarrancho de combate! Se había detectado «un cliente», un blanco.

La batalla del Atlántico y el Pacto de Varsovia pertenecen a la historia. No puedo imaginarme que, hoy en día o en el futuro, un submarino español se dedique a atacar al tráfico mercante en mitad del océano o a penetrar una cortina antisubmarina para atacar un grueso. ¿Quién va a ser nuestro enemigo, adversario u oponente? O dicho de otra manera, ¿es difícil imaginar el escenario más probable hoy en día y en el futuro? La contestación es que basta con constatar cuáles han sido las operaciones reales y los cometidos llevados a cabo por nuestros submarinos desde 1989, para hacer una prospectiva de ese escenario para el futuro y, por tanto, optimizar las capacidades de nuestros submarinos para ese nuevo escenario.

Fin del orden mundial impuesto por la Guerra Fría (1989-2002)

Con la caída del muro de Berlín desaparece la amenaza global y se empieza a hablar de riesgos multipolares. Las doctrinas navales quedan obsoletas y

rancias. Las crisis económicas y la necesidad de reducir los déficits presupuestarios hacen que se hable de *los dividendos de la Paz*, y en todo el mundo occidental se produce una bajada imparable de los recursos asignados a la Defensa. La Alianza Atlántica reacciona modificando en 1991 su estrategia con su nuevo *concepto estratégico*, buscando medios de reacción inmediata y muy versátiles, capaces de actuar en paz, crisis y guerra, formando parte de fuerzas conjuntas y combinadas. La Alianza destaca la importante contribución de las fuerzas navales en la conducción de las crisis, gracias a su flexibilidad y movilidad. La nueva doctrina puede resumirse diciendo que sustituye la «respuesta flexible con defensa adelantada» por la «presencia avanzada reducida». En cuanto a la contribución de los submarinos a la estrategia marítima de la Alianza, el documento expone que: «Los submarinos, con su discreción y capacidad para operar cerca de la costa, llevan a cabo importantes misiones, aunque limitadas, tales como proporcionar indicadores y alertas (*Indication & Warning/I & W*), reconocimiento, vigilancia e inteligencia (ISR), operaciones especiales, y con la aparición de los misiles de crucero, la guerra de ataque a tierra (*Strike Warfare/SW*)».

Las enseñanzas de la Guerra del Golfo (1990/91), desde el punto de vista marítimo, se pueden resumir en: necesidad de diseñar agrupaciones navales capaces de operar en teatros lejanos, en aguas restringidas, litorales, poco profundas, con amenaza de minas no sofisticadas, en conflictos limitados y donde el oponente carece de medios ASW, pero dispone de misiles y de aviación de ataque. Los submarinos aliados pudieron operar con casi total impunidad llevando a cabo los lanzamientos en inmersión de misiles de crucero de ataque a tierra Tomahawk, para iniciar la supresión de los sistemas de mando y control y de defensa aérea iraquí, lo que posteriormente se denominó como «la diplomacia submarina del Tomahawk», antes de comenzar el ataque de la aviación aliada, sin arriesgar los aviones y sobre todo sus pilotos.

En la operación SHARP GUARD en el Adriático (1994/95), el submarino se reveló como el más eficaz recolector de inteligencia de interés (aproximadamente el 85 por 100 de la obtenida), y en la actual Operación ACTIVE ENDEAVOUR en el Mediterráneo oriental, como excelente plataforma de inteligencia de señales SIGINT (electrónica ELINT y de comunicaciones COMINT), en apoyo de las agrupaciones aeronavales desplegadas y de los mandos y centros de inteligencia en tierra, para el control y vigilancia encubierta de mercantes sospechosos (*Contact of interest/COIs*) y la monitorización de sus comunicaciones.

En otro tipo de operaciones se ha demostrado la disuasión que ofrece el submarino frente a países que carecen casi virtualmente de medios ASW, actuando libremente y siendo prácticamente inmune, así como su capacidad para obtener información de inteligencia táctica para apoyar a las fuerzas propias, proporcionarles protección, además de ser un arma idónea para infiltrar o recuperar fuerzas de operaciones especiales, emplear torpedos antibuque

o fondear campos de minas ofensivos. Además, no altera el nivel de la crisis, ya que, aunque pueda ser avistado el periscopio u otro mástil, nunca puede ser identificado fehacientemente como perteneciente a una determinada nación. No lleva numeral, ni marca de costado, ni pabellón. Por eso nunca se confirma ni se desmiente la posible presencia de un submarino. La disuasión funciona por la indeterminación. Puede haber uno, dos, tres..., o ningún submarino.

Naturalmente, también entran en este apartado de operaciones reales las de obtención de inteligencia, pues la inteligencia es siempre la primera línea de defensa avanzada de cualquier nación. La inteligencia es el nuevo frente. Un frente sin flancos, real y cotidiano. Es imperdonable no estar atentos a recoger indicios de que algo está sucediendo o está cambiando. La nueva tendencia de estos tiempos, tan inestables y convulsos, es integrar y solapar los conceptos de seguridad y defensa. De hecho, muchos cometidos se enmarcan dentro de operaciones contra el terrorismo internacional, riesgos para la seguridad, como el contrabando de armas, narcotráfico, inmigración ilegal... Así, no es de extrañar que hoy en día los blancos prioritarios para los submarinos sean los mercantes sospechosos y sus comunicaciones. Y no es infrecuente el embarque en submarinos de expertos (*raiders*) en asuntos de inteligencia o seguridad.

En este contexto me gustaría resaltar las grandes ventajas que tiene el submarino como plataforma colectora de inteligencia. En primer lugar, al ser obtenida de forma encubierta por su discreción y capacidad para evitar ser detectado, el oponente no modifica su conducta habitual y, aunque haga exploraciones previas para cerciorarse de que no está siendo vigilado, llevará a cabo sus emisiones y actividades en su creencia errónea de que no hay ninguna plataforma de inteligencia en la zona. La gran permanencia del submarino (con patrullas de hasta un mes de duración) hace posible conocer la rutina y horarios del contrario, como, por ejemplo, que un determinado radar de vigilancia sólo lo activan de las nueve de la mañana a las seis de la tarde, o que nunca navegan tal día de la semana y que, sin embargo, tal otro suele ser de mucha actividad. En casos extremos, los submarinos pueden entrar en aguas territoriales (evitando ser detectados o avistados) para obtener inteligencia de infraestructuras portuarias, playas, telecomunicaciones..., y pueden correlacionar los emisores con las plataformas (inteligencia de imágenes o IMINT con ELINT, COMINT e inteligencia acústica o ACINT).

Naturalmente, esto de estar operando casi metido en la «cocina» del adversario tiene sus riesgos, y lo que hay que hacer es tomar las medidas oportunas para minimizarlos. El primero es la posibilidad de ser detectado o avistado durante la recarga de la batería dando esnorquel. Para minimizar este riesgo, los periodos de esnorquel (entre 20 y 45 minutos de duración) se suelen hacer sólo de noche y lo más alejado posible de la costa. La gran ventaja que supone el sistema de propulsión AIP (*Air Independent Propulsion*) de nuestros próximos submarinos S-80 es que permite ser más efectivo y discreto que un

submarino nuclear en operaciones litorales. Aunque ya hemos indicado que el simple avistamiento de unos mástiles normalmente no compromete a la diplomacia, hay que reseñar que en los últimos años se han producido decenas de casos, que casi nunca han trascendido porque el submarino no ha podido ser identificado. Tan sólo puede verse comprometida en casos «flagrantes», como el famoso *Whiskey on the rocks* durante la Guerra Fría (varada de un submarino soviético en aguas territoriales suecas del mar Báltico).

Por otra parte, el submarino es una plataforma muy compleja llena de sistemas y equipos, y la posibilidad de sufrir un fallo técnico que le obligue a retirarse, ciertamente nunca es muy remota. Para reducirla hay que mejorar la fiabilidad del material por medio de un mantenimiento adecuado, en un concepto muy parecido al aplicado por el Arma Aérea en cuanto a «seguridad de vuelo».

El último, y no menor riesgo al operar en aguas litorales, lo representa la mina. Para reducirlo, hoy en día se es muy exigente en cuanto a tener dentro de márgenes, lo más estrechos posibles, los valores de las firmas acústica y magnética. Y además se les dota, como está previsto en nuestro nuevos submarinos, de sonares para la detección de minas y obstáculos.

El resumen de la realidad de este siglo XXI creo que puede estar esquematizado en imaginar escenarios en aguas litorales con adversarios del denominado Tercer Mundo: los famosos riesgos asimétricos. La Revisión Estratégica de la Defensa creo que ha acertado en su criterio básico 13 al determinar que la Armada debe pasar de oceánica y antisubmarina a que «las Fuerzas Navales, manteniendo su capacidad de control de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, deben estar orientadas hacia las operaciones en teatros litorales lejanos, con especial énfasis en la proyección del poder naval sobre tierra».

Los submarinos en el nuevo (des)orden mundial. Prepararse para la guerra del siglo XXI

El siglo XXI nos va a exigir adaptarnos y cambiar permanentemente. Necesitaremos imaginación y flexibilidad. El problema más difícil va a ser el cambio de mentalidad necesario para desarraigar procedimientos, normas e ideas que, como se ha dicho anteriormente, han estado en vigor durante casi 50 años, y practicados reiteradamente con CASEXs de los tipos que podemos considerar ya casi todos elementales.

El submarino ha dejado de ser el *lobo* gris, y ahora se ha convertido en el *cuervo* marino. El *cuervo* es el símbolo de la guerra electrónica, y siempre en las fábulas ha representado el papel de animal inteligente y furtivo. Además, viste de negro como los submarinos actuales. El cuervo tiene fama de chivato y de graznar dando la «alerta» cuando se aproxima algún enemigo. Ha sido

domesticado en numerosas ocasiones e incluso se le ha enseñado a «hablar». Ese es el gran cambio: el submarino pasa a ser un medio más de la Flota, un componente más, muy versátil, pero que hay que saber utilizar de otra manera y adiestrarse para ello (¡enseñarle a hablar!).

El submarino va a estar casi siempre en vanguardia en apoyo a una fuerza. Hace unos días un comandante expuso muy gráficamente el problema de los submarinos en apoyo: *If no comms, no support*. Si no existen comunicaciones fiables no puede decirse que el submarino esté apoyando a una fuerza. De aquí la importancia que se ha concedido a que nuestros submarinos de la clase *Galerna* ya cuenten con comunicaciones por satélite (SATCOM). También es necesario practicar y adiestrarse en los distintos tipos de apoyo, efectuando CASEX avanzados y tácticas experimentales. Hoy en día ya los practicamos y se nota el avance.

Por supuesto que en la propia Flotilla de Submarinos (FLOSUB) también se han producido cambios importantes en los planes de estudio de táctica de la Escuela de Submarinos (ESUBMAR), enfocándose hacia los nuevos cometidos, que en realidad no son nuevos para el Arma Submarina, sino que se ha producido una reordenación de su importancia y, por tanto, se han cambiado las prioridades. Hoy en día se dan con mucha extensión clases sobre identificación de buques mercantes, fotografía periscópica con cámaras digitales (IMINT), guerra electrónica, COMINT, ELINT, operaciones especiales, minado... Ha disminuido su relevancia la inteligencia acústica (ACINT) y el adiestramiento en ataque a buques de superficie. El torpedo ha pasado a ser un arma de autodefensa o de utilización eventual.

La Oficina de Valoración de Adiestramiento de Submarinos (OVAS) también ha tenido que modificar y cambiar el peso de los ejercicios que se valoraban en la fase de táctica, ya que antes los ejercicios eran los «clásicos» de penetración de una cortina, evasión y ataque a buques ASW, evasión frente a aeronaves ASW, ataque al tráfico mercante..., y ahora lo que se pretende es comprobar que el submarino está calificado operativamente para los nuevos cometidos en los escenarios más probables. Se valoran ejercicios de indicadores y alertas, de obtención de inteligencia, de operaciones especiales, minado..., de tal forma que cuando se le asigna la calificación de «listo para el combate» sabemos que está realmente preparado para tomar parte en operaciones reales actuales.

La Flota, en sus *directivas de adiestramiento*, ya expresa muy claramente esta necesidad de cambio permanente, para que los planes de adiestramiento contemplen la constante evolución de la situación estratégica, que implica para todas las unidades de la Flota unas nuevas formas de actuación, además de las tradicionales de la guerra naval. Y reconoce que es necesario redefinir los objetivos de adiestramiento en las áreas que con mayor probabilidad se prevé tener que operar, hasta adquirir los niveles adecuados de preparación y alistamiento para operaciones reales.

Nuestro mando, el almirante de la Flota, tiene las ideas clarísimas sobre las *prioridades para el adiestramiento*, de modo general para todas las unidades de la Flota, y que afectan a los submarinos, en operaciones de control del mar, proyección del poder naval sobre tierra, guerra naval especial (con submarinos en apoyo), y de evacuación de no combatientes. Lo que se traduce, *para la Flotilla de Submarinos*, en operaciones de indicadores y alerta, obtención de inteligencia, guerra naval especial, minado, protección y apoyo a una fuerza naval, salvamento de submarinos y guerra antisuperficie (ASUW).

Nótese que no aparece la guerra antisubmarina, aunque es una capacidad que tenemos y debemos mantener. Por eso, los ejercicios CASEXs clásicos anteriores deben quedar restringidos a los que se efectúen por escuadrillas y flotillas, y en los ejercicios importantes nacionales o combinados quedar como residuales. Así lo venimos haciendo en los últimos ejercicios, atendiendo a las prioridades enumeradas anteriormente y creando un escenario ficticio «asimétrico», donde las fuerzas navales oponentes tan sólo están compuestas por una o dos corbetas y algunos patrulleros, y los submarinos siempre están en el lado de las fuerzas amigas.

En la Flota y, por tanto, en la Flotilla de Submarinos nos preparamos y adiestramos para combatir con éxito en la guerra que estamos llamados a afrontar en los albores de este nuevo e impredecible siglo XXI. Como expuso en la «tercera», del prestigioso diario *ABC*, Irak y Europa del pasado 11 de febrero, Eduardo Serra, presidente del Real Instituto Elcano: «Nos ha tocado vivir un periodo de la historia extraordinariamente cambiante en el que de repente se nos ha colado, casi sin enterarnos, el concepto de globalización... Es una globalización de la economía, pero también, aunque más lentamente, de la política, y desdichadamente es también una globalización de los riesgos y amenazas».

En una exposición, denominada *A Strategic Perspective* de hace unos meses, el representante de SACLANT en Europa, almirante Miguel Fernández, empezó sus palabras citando a Maquiavelo: «There is nothing so difficult to begin, more dangerous to control, or more uncertain in its success than the implementation of a new order of things». Más adelante dijo: «Today, Globalization has made us all stakeholders in the world's affairs, and wherever instability exists, NATO must be capable of intervening effectively. We must be ready to exploit and defend ourselves from new technologies. Our enemies are determined. As the threats evolve, so must the Alliance's capabilities. Continuous adaptation, change or transformation is complex and will require dynamic effort».

Cambios y transformaciones en el Arma Submarina

Además de los cambios expuestos anteriormente en cuanto a la doctrina, enseñanza y adiestramiento en la ESUBMAR, táctica y ejercicios que se

programan y analizan por el Estado Mayor de la FLOSUB, y calificaciones operativas de las dotaciones de nuestros submarinos por la OVAS, también se está aprovechando la baja de submarinos clase *Delfin* de la Serie 60 para redistribuir los recursos de personal y económicos, y así potenciar y rentabilizar los submarinos de la Serie 70, de forma que muchas de las experiencias nos sirvan para la Serie 80.

Las razones que han aconsejado la baja de los citados submarinos son varias, pero la fundamental es que no estaba asegurado rentabilizar la enorme inversión que supone el costo de una gran carena y la pérdida de fiabilidad de un submarino al acercarse o sobrepasar el máximo de años de servicio previsto en su ciclo de vida, en este caso 30 años.

Antes de abordar el importante asunto de personal, es necesario enumerar, aunque sea brevemente, los programas para adaptar a las nuevas misiones y modernizar a los submarinos de la clase *Galerna*. En primer lugar, las comunicaciones por satélite. Y además, aumento de su capacidad para operaciones especiales: sistema de control a distancia de todos los elementos de las baterías (temperatura, densidad, voltaje...); optronización de los periscopios de observación, incluida cámara de infrarrojos, que permite la visión e identificación nocturna o en caso de niebla, y telémetros láser; mejora de la óptica del periscopio de ataque con cámara digital reflex y con programas informáticos de tratamiento de imágenes que permiten su transmisión y recepción casi instantánea por satélite; equipos de interceptación de comunicaciones que cubren los márgenes de HF, VHF y UHF; nuevos equipos de guerra electrónica; sonares remolcados analógico y digitalizado; sonar pasivo digitalizado con equipo de ayuda en la clasificación y análisis de contactos...

Asimismo, la FLOSUB cuenta con el laboratorio de acústica de la Flota, donde se analiza toda la inteligencia acústica obtenida por los buques y aeronaves, y también se instalará un módulo del Sistema de Inteligencia Conjunto de la Defensa (SICONDEF).

Las nuevas misiones también requieren aumentar la capacidad de mando y control de la FLOSUB, y por ello se le dotará de nuevos sistemas de transmisión de datos de inteligencia y otros, nacionales y aliados, así como con un módulo de WSM (Water Space Management) en conexión con todas las autoridades operativas de submarinos (SUBOPAUTH) de la OTAN.

La reducción en el número de submarinos, hasta que se incorporen los de la nueva serie, nos va a obligar a asignar prioridades, rebajar la media de días de mar de los últimos diez años de toda la Flotilla, y que sólo los submarinos *S-70* realicen las operaciones reales y los ejercicios avanzados y de integración y apoyo a fuerzas navales de la OTAN que requieran comunicaciones por satélite.

Por otro lado, la realidad es que tanto los submarinos *S-60* como los *S-70* han sido submarinos cuyo coste de adquisición fue muy barato (por poner un ejemplo, el *Delfin* costó 1.000 millones de pesetas, cuando la fragata *Balea-*

res, que es del mismo programa y año de construcción, costó cinco veces más). Sin embargo, el coste de sostenimiento del *Delfín*, sobre todo sus grandes carenas cada cinco años, ha sido carísimo, por lo que a lo largo de su ciclo de vida podemos estimar que, en realidad, una fragata equivale a sólo dos submarinos. El mantenimiento de los submarinos franceses está basado en dos sistemas: por calendario, e independiente de si se hacen días de mar o no (por estar en contacto permanente ciertos elementos de seguridad con el agua de mar), y mantenimiento horario. (Un ejemplo de este último caso es el aplicado al máximo de horas de funcionamiento del motor eléctrico principal (MEP) en el periodo entre dos grandes carenas).

Otra realidad es que el coste de funcionamiento u operación del submarino, una vez que se pone a navegar, es muy bajo, pues tiene una dotación relativamente reducida (sólo unas 50-55 personas) y consume muy poco gasóleo por el alto rendimiento de la propulsión eléctrica.

Al levantar las gráficas de las horas de funcionamiento de los submarinos en estos últimos 10 años, se observa que todos han estado ligeramente infrautilizados y, por tanto, de alguna forma no se ha rentabilizado convenientemente la gran inversión que suponen las grandes carenas; probablemente por las reducciones presupuestarias de las consignaciones para los gastos de funcionamiento.

Los submarinos *S-70* operativos podrían hacer una media de 165 días de mar anuales, próxima a los máximos teóricos que pueden alcanzarse por horas de funcionamiento, siempre y cuando se tomen unas medidas restrictivas para reducir horas a los diesel y el MEP. Naturalmente, dadas las durísimas condiciones de la habitabilidad a bordo, para poder incrementar los días de mar es necesario incrementar las dotaciones en una proporción parecida para que se pueda rotar, de tal forma que el esfuerzo a lo largo del año para cada persona represente una cifra parecida a la actual, de unos 100 días, que se considera asumible.

Por otro lado, ya se ha expuesto la necesidad operativa actual de tener la posibilidad de operar en teatros litorales lejanos, con despliegues que pueden alcanzar los seis meses de duración. Hasta ahora, los despliegues estaban limitados por el mantenimiento calendario a un periodo operativo máximo de cuatro meses. Actualmente se está estudiando la posibilidad de hacer despliegues de submarinos *S-70* de mayor duración fuera de la base, efectuando un periodo de mantenimiento programado en un puerto que cuente con posibilidad de apoyo logístico FLS (*Forward Logistic Support*). Para esta posibilidad es obvio que se necesita relevar a la dotación en zona para que no superen un máximo razonable de meses a bordo de forma continuada. Para ello, el AJEMA ha ordenado crear la Unidad de Reserva de Dotaciones de Submarinos (URDOSUB), con una plantilla algo superior a la orgánica de un submarino *S-70*.

El recurso más importante y difícil de obtener, como todos sabemos por experiencia, es el de personal. Si además estamos hablando de personal altamente especializado y cualificado, cual es el caso de los submarinistas, se comprenderá la importancia de la reorganización necesaria para rentabilizar al máximo los puestos de plantilla que desaparecen con la baja de la Serie 60. Además, no hay que olvidar los compromisos contraídos por las industrias y empresas españolas, con el apoyo de personal de la Armada, en los programas de construcción de los submarinos *Scorpena* para Chile y para Malasia, así como la necesidad de personal que va a suponer la incorporación de los submarinos Serie 80, que a partir del año 2010 navegarán con los de la Serie 70.

Con los recursos de personal disponibles, tras la baja de los dos primeros submarinos *S-60*, se puede completar la plantilla de la OVAS, de los *S-70* y de los dos *S-60* aún en activo, y crear la URDOSUB. También se podrán cubrir puestos de marinería profesional en la Base y Escuela de Submarinos.

La URDOSUB no sólo posibilitará los despliegues de submarinos *S-70* a teatros lejanos, sino que también permitirá aumentar los días de mar de dicha clase de submarinos, ya que se pretende que cuando no esté prevista en un semestre la necesidad de relevar a la dotación de un *S-70*, por no estar programado un despliegue a teatro lejano, será necesario que se adscriban a un submarino *S-70*, durante un mínimo de un periodo operativo y de mantenimiento, para que mantengan su cualificación profesional, tanto en los puestos y cometidos de guardias de puerto y guardias de mar como en su capacidad para efectuar los mantenimientos de primer escalón. Con este sistema, los submarinos *S-70* operativos que no estén en gran carena podrán dejar en tierra a parte de su dotación, repartiendo el esfuerzo a lo largo del año, de tal forma que el submarino puede aumentar sus días de mar anuales y cada miembro de la dotación no tendría que superar un máximo de días de mar fijado.

Misiones, cometidos y capacidades del submarino *S-80*

La mayoría de los cuadros de mando de la Armada conoce los sucesivos retrasos que ha sufrido el programa *S-80*, de tal forma que muchos no se pueden creer que por fin el *S-80* sea una realidad. Mi opinión personal es que, a la postre, el retraso ha sido beneficioso para el proyecto, porque ha sufrido una transformación tan grande, con respecto al proyecto original, que algunas opiniones sostienen que habría que haberle cambiado el *S-80* por un *S-90*. Personalmente yo me inclino porque debería haberse denominado *S-100*, porque en muchos aspectos va a suponer un salto tecnológico tremendo, como lo ha supuesto nuestra magnífica fragata *F-100*.

El *S-80* inicial era el programa de un submarino convencional «clásico», que representaba la continuidad de los programas de los *S-60* y *70*, introdu-

ciendo las mejoras tecnológicas y de diseño de los años 90. He entrecomillado el calificativo clásico porque, al igual que sus predecesores, sus requisitos operativos estaban de acuerdo con los cometidos anteriores al final de la Guerra Fría, acentuándose sus capacidades ASW (muy silenciosos, cota máxima superior a la de los S-70, torpedos doble propósito...).

En el año 2001 el AJEMA ordenó revisar y elaborar un nuevo documento de Requisitos de Estado Mayor (NSR) del S-80, a la vista de los nuevos cometidos y prioridades de las misiones que demandaba la nueva situación geoestratégica mundial y las probables para el futuro, así como las principales características y capacidades que deberán tener para cumplir con esos cometidos y esas misiones. Por tanto, el programa de construcción de los submarinos S-80 pretende obtener unas unidades adaptadas a las necesidades de la defensa nacional, obtenido a partir de unos requisitos operativos deducidos del escenario en el que actuarán, misiones que se le encomendarán y amenazas más probables.

En el documento aprobado se especifica que «estas unidades deberán tener un alto grado de nacionalización e innovación tecnológica, ser diseñadas y construidas en España, la mayoría de sus componentes adquiridos de la industria nacional, y con los programas de software específicos del programa en propiedad de la Armada».

El «nuevo» S-80 es un submarino diseñado, priorizando sus características, para llevar a cabo las siguientes misiones principales por orden de importancia:

- Ataques selectivos a tierra con misiles de crucero a larga distancia.
- Operaciones de guerra naval especial. Evacuación de no combatientes (NEO). Combat SAR/TRAP. Operaciones de minados ofensivos.
- Protección de fuerzas desembarcadas en operaciones donde no se quiera arriesgar a unidades de superficie propias por presencia de sistemas de defensa de costa, aviación de ataque o misiles antibuque. Contará con misiles antibuque y torpedos pesados de doble propósito y largo alcance, comunicaciones por satélite, red Link e integración en el sistema de mando y control.
- Reconocimiento y vigilancia. Potenciación de los medios de inteligencia del submarino, visuales, acústicos, oprónicos y electrónicos, para permitir efectuar operaciones de vigilancia, reconocimiento e inteligencia (ISR), y misiones I & W con visión en todo tiempo (medios oprónicos) y de la forma más discreta posible gracias a su sistema AIP.
- Protección de una Fuerza Naval. Su participación será «integrado» mediante sus comunicaciones por satélite, sistemas de mando y control, sensores y armas de largo alcance, contribuyendo a la defensa ASUW y ASW de la Fuerza Naval.

- Disuasión. Proporcionando al mando la capacidad estratégica de negar su presencia en un escenario determinado cuando efectivamente se encuentra allí, o al contrario, afirmar su presencia cuando se encuentra en cualquier otro lugar; de ahí la importancia de poder contar con un sistema AIP que le haga muy discreto y que le haga superar las capacidades de los submarinos nucleares a la hora de operar en aguas litorales.

En los presupuestos para este año 2003 hay seis millones de euros para los principales programas de investigación, desarrollo e innovación tecnológica, principalmente para el sistema AIP, para el sistema de control de plataforma y para el desarrollo del programa, de tal forma que todo estará listo para poder firmarse la Orden de Ejecución del S-80 en este año 2003. Para la factoría de la empresa Izar de Cartagena y para otras empresas españolas, como Isdefe, Faba, Indra o Sacs, estoy seguro de que el S-80 representará un éxito muy similar al que ha representado en el mundo de la construcción naval nuestra F-100.

Ad Utrumque Paratus (algunos submarinistas lo traducen como «no toquéis los aparatos», en una versión ciertamente libre de nuestro lema).

LA TRANSFORMACIÓN EN LA OTAN

Miguel A. FERNÁNDEZ Y FERNÁNDEZ

En este artículo se ofrece una visión de lo que significa la transformación de las fuerzas armadas en los Estados Unidos, de su influencia en la transformación de la OTAN, de la evolución de SACLANT hacia un mando de transformación, y se apunta su estructura y relaciones.

Sobre el cambio

El cambio en cualquier organización, no sólo en las militares, debe de ser una actitud permanente y no enunciarse como un objetivo a corto plazo. La necesidad de cuestionar cada proceso, cada decisión y sus resultados ha de venir dada por la fluida condición de las circunstancias, por la mudanza de las situaciones, de las condiciones del mercado, de la competencia o de la amenaza y ha de obligar a un revisionismo de carácter permanente y siempre constructivo.

Nuestros ejércitos han experimentado cambios a lo largo de su historia. Quizá un ejemplo próximo fue la reorientación del carácter de las fuerzas de superficie en nuestra Armada, orientadas a la lucha antisubmarina, cuando desapareció la amenaza soviética. Y todavía más reciente es la supresión del Servicio Militar Obligatorio, que está afectando a las Fuerzas Armadas en su totalidad. Son cambios que se han visto reflejados en los sistemas y recursos, pero en muchos casos han supuesto también un cambio de mentalidad.

Ningún cambio es fácil. Ya Maquiavelo, hace varios siglos, en *El Príncipe*, afirmaba:

«No hay nada más difícil de emprender,
más peligroso de dirigir,
o más incierto en su éxito,
que la introducción de un nuevo orden de cosas.»

Cambio significa innovación, para la cual hay que tener fe en el futuro. La innovación, que es fundamento de futuro, no puede alcanzarse a menos que el nivel superior de la organización haya declarado un compromiso inquebrantable hacia su consecución mediante la mejora continua de la eficacia. Sin ánimo de anticipar conclusiones, parece evidente que si cambio significa futuro, habrá que concentrar el esfuerzo en investigación y educación.

Sería demasiado sencillo afirmar que la transformación militar significa simplemente la adquisición de nuevos sistemas de armas o la supresión de sistemas obsoletos. Es más que eso, es un proceso continuo y una actitud mental, que se cifra en tres elementos:

- El intelectual, para que el soldado tenga la agilidad mental necesaria para adaptar sus capacidades a misiones sin precedentes.
- El cultural, pues hay que estimular y recompensar el hecho de que el combatiente asuma riesgos, siguiendo las instrucciones recibidas pero de acuerdo con su propio juicio.
- El tecnológico, ya que la tecnología de la información será decisiva. El C4ISR (la capacidad de mando, control, comunicaciones, ordenadores, inteligencia, vigilancia y reconocimiento) es el elemento de unión del esfuerzo de transformación.

Transformación militar en los Estados Unidos

Con la desaparición de la amenaza soviética, en los Estados Unidos se puso en marcha un ambicioso programa de reducción drástica de instalaciones y personal, pero también de mejora de las capacidades futuras.

Desde el comienzo de este proceso quedó claro que la transformación sería un proceso continuo, sin fin. Significa un esfuerzo constante de anticiparse al futuro mediante el desarrollo de conceptos, procesos, organizaciones y tecnología. Ahora bien, como todas estas áreas están íntimamente relacionadas entre sí, cualquier cambio que se produzca en una de ellas tendrá un efecto inmediato en las demás.

Los militares en este país, igual que en muchos otros, tratan de hacer la transición de la era industrial a la era de la información, pero sucede que la reducción de los costes de tecnología de información de gran calidad la hace más accesible a potenciales enemigos que no tienen por qué ser, precisamente, unas potencias económicas. Los Estados Unidos no se van a enfrentar necesariamente con competidores de su talla económica en el futuro, pero las tecnologías de la información igualan las expectativas de potenciales enemigos. Alguien dijo, de forma muy gráfica, que como las FAS de los Estados Unidos es la medida de referencia para los demás, si no se transforman se les proporciona a los adversarios un blanco fijo.

En los Estados Unidos se concede un papel relevante a la experimentación, que consideran fundamental para descubrir nuevos conceptos operativos. Admiten la necesidad de asumir riesgos al probar conceptos avanzados, entendiendo que una actitud conservadora no conducirá a ninguna parte, nos anclará en el pasado y no dará respuesta a los retos del futuro.

Constituye un ejercicio de prudencia y equilibrio acertar en la transición de los sistemas heredados a los nuevos desarrollos: la tecnología de la información, las redes y las mejoras de las capacidades de los sensores y armas deben de recibir una prioridad más alta en la asignación de recursos. Antiguos sistemas pesados, con gran dependencia logística de material y personal y basados en una amplia infraestructura de adiestramiento, deben de ser los que paguen la factura de las nuevas capacidades fundadas sobre la velocidad de despliegue, el empleo de la fuerza y su sostenibilidad. Éstos serán los nuevos baremos por los que medir la eficacia de la fuerza.

La transformación militar, hoy en día, está basada en las nuevas tecnologías, y entre ellas quizá la más importante es la «tecnología de la información». El impacto de la información en el campo de batalla se demostró por primera vez durante la operación DESERT STORM. En ella se emplearon nuevas armas de ataque de gran precisión. Dos años más tarde, A. Toffler dijo que las naciones hacen la guerra del mismo modo que crean riqueza. El discutir por la historia de las armas nos llevaría, a través de los sucesivos cambios y transformaciones, por el arco, la flecha, la cota de malla, el caballo, la armadura, la alabarda, la pólvora, la ametralladora, la coraza, el tanque, el avión, el portaaviones, etc. Es bien conocido. La era agrícola y la industrial tuvieron su estilo característico. Hoy, sin embargo, sucede algo todavía no muy bien asumido, vivimos en la era de la información, y la guerra estará también basada en la información.

En los Estados Unidos, las FAS comenzaron desarrollando distintos conceptos para llevar a cabo esta transformación:

- La Navy optó por la *Network-centric warfare* mediante el uso de la tecnología de la información para conectar las fuerzas digitalmente y así multiplicar su conocimiento de la situación, su flexibilidad y eficacia.
- La Fuerza Aérea concentró sus esfuerzos en las *Effects-based operations*, encaminadas a destruir las conexiones entre los distintos elementos de las redes económicas y políticas del enemigo con un mínimo de daños colaterales.
- El Ejército de Tierra apuntó por lo que calificó de *operaciones rápidas y decisivas*, es decir, la llegada rápida al conflicto y la entrada decisiva en acción antes de que el enemigo pueda reaccionar.

El ataque reciente a Irak confirma que estos conceptos se han aplicado por la coalición US-UK, y están conformando la nueva forma de actuar de unas fuerzas militares en pleno proceso de transformación.

Estados Unidos *versus* OTAN

Existe una gran preocupación por la creciente divergencia en capacidades entre los Estados Unidos y los demás aliados. Se observa que dicha divergencia irá en incremento a no ser que la OTAN se provea de los mecanismos para actualizarse y renovarse. Esto que se conoce como el bache tecnológico está acentuado por un desfase intelectual cada vez mayor, si por intelectual se toma el entendimiento de nuevos conceptos bélicos. Si no tomamos medidas será muy difícil llevar a cabo operaciones en coalición en el contexto de la OTAN, pues se verán imposibilitadas por la falta de ese entendimiento común que nos impedirá no solamente poder operar conjuntamente, sino incluso el poder apoyarnos mutuamente.

No hay mecanismos en la Alianza en la actualidad para subsanar esto. El compromiso de la Cumbre de Praga ha dado el primer paso a la transformación mediante una nueva estructura de mando y de fuerza, y una definición de las capacidades necesarias. La respuesta de las naciones ha sido entusiasta, pero la materialización concreta no es muy esperanzadora. En realidad, no hay ninguna autoridad con suficiente poder y peso que asegure la interoperabilidad y la transformación de las capacidades de la Alianza. Es por ello, entre otras razones, por lo que nace la propuesta del *Allied Command Transformation (ACT)*.

El proceso hacia la transformación en la OTAN

Como se ha expuesto, la Alianza se enfrenta actualmente a numerosos problemas de redefinición de su misión y sus capacidades. La diversidad en la naturaleza de las amenazas en un mundo cada vez más global, unido a la revolución en la tecnología de la información, hace muy difícil predecir el tipo y escala de capacidades militares que serán relevantes en el futuro.

Los ejércitos, en la mayoría de los países aliados, están sufriendo grandes cambios. Algunos países, como España, pasan de unas Fuerzas Armadas de reemplazo a otras profesionales; otros cambian sus tradicionales ejércitos «territoriales» a ejércitos de «proyección de fuerzas»: casi todos han comprendido que deben de evolucionar de la era industrial a la era de la información. Sin embargo, estos cambios se están llevando a cabo a distintas velocidades y de diferentes modos, lo que hace que la respuesta de la Alianza a esta situación sea muy irregular, debido también a la distinta percepción que las naciones tienen de la amenaza, dando lugar a una creciente y significativa divergencia en las capacidades militares. El hecho es que, aunque se hayan fijado unos objetivos comunes, la respuesta de las naciones no cubre las expectativas al mediar siempre los intereses nacionales. Ha sucedido con las medidas ante la proliferación de armas de destrucción masiva (WMD), el apoyo a Turquía durante el conflicto de Irak o los compromisos de capacida-

des de la última Cumbre de Praga. En algún momento las naciones han de reaccionar y abrazar decididamente el proceso de transformación.

Se hace preciso comenzar por los pasos oficiales dados en los Estados Unidos, para luego encajar lo que está sucediendo en la OTAN.

En abril de 2002, como consecuencia de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, se establece el *Unified Command Plan*, donde se contemplan las misiones de los mandos de combate y las responsabilidades de los mandos funcionales, así como la necesidad de contar permanentemente con una seguridad militar nacional.

Entre otras decisiones relevantes se libera al US Joint Forces command de su área geográfica de responsabilidad, permitiéndole así concentrarse en la transformación de las fuerzas militares, lo que se haría efectivo el 1 de octubre de 2002. En este momento relevan al general Kernan, COMJFCOM y SACLANT en su gorra OTAN, por el almirante (USN) Giambastiani, al tiempo que dejaban SACLANT en manos del deputy almirante Forbes (UKN). Se cumplía así la decisión del SECDEF de dedicar al COMJFCOM completamente a sus tareas nacionales, liberándolo de cualquier otra tarea. También se manifestó Mr. Rumsfeld en el sentido de no desear un mando OTAN en CONUS con responsabilidades operacionales. Surgieron voces desde la otra orilla del Atlántico y, después del correspondiente periodo de consultas y la presión diplomática de sus socios europeos para mantener el vínculo trasatlántico, Mr. Rumsfeld accedió a la posibilidad de un mando en su territorio, pero dedicado a la transformación de la OTAN y sin responsabilidades operacionales. Por todo ello, el pasado mes de junio el almirante Giambastiani asumió su otra gorra como comandante supremo del mando de transformación (SACT).

En la declaración de la Cumbre de Praga en noviembre de 2002, como consecuencia de los sucesos del 11 de septiembre, las naciones de la Alianza deciden realizar un esfuerzo para la transformación y adaptación de la OTAN a la nueva situación. Así, con respecto a la estructura militar deciden establecer un mando estratégico para operaciones con CG en Bélgica y otro mando estratégico para transformación con CG en los Estados Unidos y con presencia en Europa, responsable de la transformación permanente de las capacidades militares y de la promoción de la interoperabilidad de las fuerzas de la Alianza. El 19 de junio de 2003 se activa el CG del SACT y el 17 de julio de 2003 se procede al cambio de autoridad del JHQ North, Stavanger, asignándole nuevas tareas para establecer el *Joint Warfighting Center*. El 8 de agosto las naciones aprueban el *Peace Establishment* de los mandos estratégicos y el 1 de septiembre queda establecida la nueva estructura del CG del SACT.

El futuro mando de transformación (ACT)

Podemos definir la transformación en el seno de la Alianza, de forma concisa, como el proceso de desarrollo e integración de innovaciones, doctrina

y equipamiento, con objeto de mejorar la efectividad e interoperabilidad. La transformación es un proceso que comprende la evaluación del futuro teatro de operaciones; la identificación de los conceptos conjuntos futuros a nivel estratégico; el desarrollo e integración de los nuevos conceptos operacionales, doctrina, organizaciones y capacidades; la experimentación de nuevos conceptos y tecnologías y la implementación de las mejoras en las capacidades militares.

A la hora de definir la idea por la que se configure el futuro mando de transformación, se pensó que, para dar una forma coherente a las actividades del ACT, sería preciso establecer una serie de procesos conceptuales ligados entre sí, complementarios a su modo, que se definen a continuación, pero que podrán ser modificados conforme el proceso de transformación madure y así lo aconseje:

Strategic Concepts, Policy and Requirements Identification

El análisis de los futuros teatros de operaciones servirá de base, en este proceso, para desarrollar conceptos y procedimientos que mejoren las capacidades militares y lograr, además, la interoperabilidad de las fuerzas. De este modo se articula aquí la visión militar de la Alianza a largo plazo, fijando el marco conceptual para el desarrollo posterior de capacidades, se identifican los requerimientos de capacidades a largo plazo y se estudian soluciones a las carencias operacionales a corto plazo.

Capability Planning and Implementation

En este proceso se consolida, se valida y se da prioridad a los requerimientos establecidos anteriormente, y se promueve la implementación de capacidades financiadas, nacional o multinacionalmente, mediante el adecuado proceso de planeamiento. También se contribuye a la rápida puesta en práctica de medidas urgentes para contrarrestar las carencias operacionales a corto plazo.

Joint and Combined Concept Development, Experimentation, Assessment and Doctrine

Este proceso promueve la integración de las capacidades combinadas y conjuntas para mejorar la eficacia e interoperabilidad de la Alianza. Para ello:

- Crea, desarrolla y armoniza los conceptos conjuntos y combinados.

- Conduce y sincroniza los experimentos de conceptos combinados y conjuntos, y evalúa sus resultados con objeto de obtener soluciones innovadoras.
- Estudia y evalúa los ejercicios y operaciones, y recopila lecciones aprendidas con objeto de mejorar la efectividad de los mandos y fuerzas OTAN, e introduce estas lecciones en el proceso de la transformación.
- Determina las necesidades doctrinales que garanticen la comprensión y aplicación de conceptos, tácticas, técnicas y procedimientos adecuados.

Future Capabilities Research and Technology

ACT estará presente, facilitará los programas de trabajo científico o coordinará todos aquellos programas de investigación y tecnología en apoyo de la transformación de capacidades militares, en estrecha colaboración con el USJFC, de otras organizaciones nacionales y de las distintas agencias de la OTAN.

Joint Education and Training

Como se afirmaba anteriormente, la clave es investigación y educación. Es preciso, por tanto, educar y adiestrar al personal en los nuevos conceptos y doctrina conjunta en procedimientos, y en todo lo que signifique interoperabilidad. Esta misión será dirigida por el ACT, en estrecha cooperación con centros y escuelas de la OTAN e instituciones nacionales y multinacionales.

Estructura del ACT

Para tener éxito en la transformación de las capacidades militares de la Alianza, el ACT necesita establecer relaciones con numerosas entidades externas, y esto ha de realizarse mediante el uso de la tecnología de la información en el desarrollo de una red robusta que facilite el control, la comunicación y transmisión de directivas y la realimentación necesaria.

Se debe establecer una relación sólida con el USJFC basada en nuestras mutuas capacidades. Esta relación garantizará el poder trabajar de igual a igual, de modo que a ambos lados del Atlántico se perciba la existencia en Norfolk de un Cuartel General Estratégico Aliado independiente pero ligado al mando similar en los Estados Unidos, y obteniendo los beneficios de dicha relación. Para ello, el nuevo ACT HQ deberá ser conjunto y atraer a personal

muy cualificado. Este proceso ya ha comenzado con recientes nombramientos.

El HQ debe ser suficientemente pequeño como para tener capacidad de respuesta rápida, pero tener también suficiente peso y fuerza para tener credibilidad al operar, mano a mano, con el USJFC. Asimismo debe ser capaz de hacer uso eficiente de los recursos asignados y de cumplir su misión satisfactoriamente.

No se busca una subestructura complicada que pueda diluir la responsabilidad, comprometer nuestros objetivos o disipar nuestra energía. Los nuevos elementos clave, con base en Europa, son un Staff Element en Bélgica dedicado principalmente al Defence Planning, un Joint Warfare Centre en Noruega, un Joint Force Training Centre en Polonia y el actual Joint Analysis and Lessons Learned Centre en Portugal. Por último, y bajo control directo de SACT, se encuentra el Undersea Research Centre. Todos éstos se complementarán con otras agencias ya existentes y organizaciones tales como el Research and Technology Organisation (RTO) y la NATO Command Control and Consultation Agency (NC3A), con las cuales se están estudiando nuevas relaciones. Para la NC3A se propone tomar el control del Scientific Program of Work. Con respecto al NATO School of Oberammergau inicialmente se tomará el puesto de Chairman of the Board of Advisers, y se discutirá el futuro a largo plazo.

Cuartel General del ACT: localizado en Norfolk (Estados Unidos), en las actuales instalaciones de SAACLANT, y tendrá una relación muy directa con el USJFCOM. Actuará como punto focal de la OTAN en lo que se refiere a conceptos combinados y conjuntos, investigación, tecnología, educación y adiestramiento. En el CG se optimizará y promoverá el proceso entero de transformación, pero tendrá una representación en el CG de la OTAN.

Staff Element: en Mons (Bélgica) se localizará el elemento del CG del ACT y que servirá de enlace con el IMS, IS, ACO, las naciones y varias agencias, organizaciones y escuelas, principalmente para temas de planeamiento de defensa y de recursos, pero también como necesario elemento de unión en otros procesos de transformación como CDE, educación, JWC.

El Joint Warfare Centre (JWC): bajo la dependencia directa del ACT estará basado en Stavanger (Noruega), con objeto de promover y conducir el análisis y la experimentación combinada y conjunta, los desarrollos doctrinales necesarios para alcanzar las capacidades necesarias y la interoperabilidad de las fuerzas. Apoyará al ACT con sus medios para simulaciones y modelos operacionales. Coordinando con el JALLC, localizado en Portugal, aprovechará las lecciones aprendidas, introduciéndolas en la red del proceso de transformación. El JWC llevará a cabo el adiestramiento y el desarrollo de los nuevos conceptos y doctrina para los staffs, en particular la NATO Response Force y el Combined Joint Task Forces (CJTF). Se adiestrará a estos CG en las más modernas tecnologías de combate, se les invitará a experimentar los

nuevos conceptos y llevar a cabo adiestramiento simulado por ordenador, dirigido por personal experimentado. Se desarrollarán de inmediato «lecciones aprendidas» de operaciones y ejercicios, y se introducirán en el adiestramiento. Aquí es donde se logrará la interoperabilidad de la OTAN entre aliados y PFPs.

El Joint Force Training Center (JFTC): en Bydgoszcz (Polonia) asistirá al ACT y ACO en el adiestramiento táctico en ambientes conjuntos. Se espera que sea el centro, que lleve a cabo el adiestramiento y la validación de la NRF, así como dónde se efectúen los experimentos. Su forma definitiva está aún por determinar.

El Joint Analysis And Lessons Learned Center (JALLC): ya establecido en Lisboa (Portugal). Tiene como misión el análisis de las *lessons learned* de ejercicios y operaciones, y contempla el envío de personal al campo de operaciones. Asiste a ambos mandos estratégicos y es una herramienta importantísima en lo que afecta a doctrina, prácticas y adiestramiento.

El Undersea Research Center: basado en La Spezia (Italia), seguirá llevando a cabo investigación no duplicada con programas nacionales, integrando los esfuerzos de las naciones que apoyan estas investigaciones subacuáticas.

Escuelas: otros centros que tendrán una relación muy robusta con el ACT serán los dedicados a la educación y formación de líderes y especialistas. ACT será responsable de que su formación esté de acuerdo con los requisitos de transformación que se establezcan, coordinando programas y supervisando la educación militar combinada y conjunta de los individuos para asegurar la adopción de ideas respecto a transformación.

Centros de excelencia (COE): estos centros son financiados por las naciones. Su utilización debe ser coherente con el esfuerzo de la OTAN, pero en el futuro pueden y deben promocionar la mejora de determinadas capacidades en la Alianza y en los países PFP. Está prevista la creación de un centro para *Maritime Interdiction Operations* en Grecia.

Consideraciones finales

El proceso de transformación ha comenzado. Con la activación del SACT, el pasado 19 de junio de 2003, se ha restablecido el enlace con el USJFC, cuando su comandante adquirió la «doble gorra» como «Supreme Strategic Commander» de la OTAN. Las responsabilidades operacionales de SACLANT se han transferido a SHAPE. La nueva estructura del CG se ha implementado el 1 de septiembre, y ya hay un PE provisional. Ya se ha contemplado en el plan de implementación a medio plazo la construcción de infraestructura para el JWC y el JFTC. Se ha llevado a cabo un seminario en el JWC de Stavanger sobre «Observaciones iniciales en la guerra de Irak»,

con objeto de desarrollar lecciones aplicables a la conducción de futuras operaciones por parte de la OTAN. Y en el momento de redactar este artículo se está liderando un «Juego de la Guerra» para las ministeriales del próximo 18 de septiembre.

Pero también hay muchos otros problemas de importancia capital para una transformación real en el puro ámbito militar de la Alianza que necesitarán ser atendidos paralelamente:

- La diferencia entre el compromiso declarado por las naciones con respecto a determinadas actividades o programas y la impotencia de financiarlos adecuadamente con el Nato Military Budget. Se ven actualmente en peligro los ejercicios CBRN, con Rusia y Ucrania, con los PfP y el Diálogo Mediterráneo.
- La aprobación de paquetes de capacidad (CP) para la realización del concepto de CJTF, así como la optimización del proceso de planeamiento de defensa hacia algo más eficaz y enfocado a conducir la transformación de las capacidades de la Alianza.
- El SPOW, programa científico de trabajo, que se ha quedado corto en 13 millones de euros, con lo que proyectos muy importantes se quedan sin financiar para 2004.
- La necesidad de mejorar el Integrated Resource Management. Los tres pilares del NSIP, O & M y personal necesitan de una coordinación, priorización e integración.

Como se ve, también estos aspectos afectan al ámbito del ACT de un modo u otro. Es importante que la Alianza dote al mando de transformación de los recursos necesarios para cumplir su misión de diseñar las capacidades futuras de las fuerzas de la Alianza y asegurar su interoperabilidad.

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

DICIEMBRE 2003



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2003
DICIEMBRE
TOMO 245



Nuestra portada: Los dragaminas *Genil, Ebro* y *Odiel* atracados en el puerto de Ibiza durante el crucero de despedida de la Segunda Escuadrilla de Dragaminas, que causó baja en la Armada el pasado 5 de noviembre.

(Foto: E. Zafra).

CARTA DEL DIRECTOR 715

CARTAS AL DIRECTOR 717

LAS MARINAS DE GUERRA DESPUÉS DEL 11-S

LAS PRINCIPALES MARINAS DE HABLA HISPÁNICA
Camil Busquets i Vilanova 719

TEMAS GENERALES

ECONOMÍA Y ESTABILIDAD MUNDIAL 731

Capitán de corbeta *José María Godín Porto*
LA ARMADA EN LA ESCUELA SUPERIOR DEL EJÉRCITO (1941-1964) 741

Doctor en Historia Militar *Jesús María Ruiz Vidondo*
LITIGIO A LA VISTA POR EL HMS *SUSSEX*
Juan Manuel Gracia Menocal 747

TEMAS PROFESIONALES

PERSPECTIVAS ACTUALES DE LOS SISTEMAS DE PROPULSIÓN AIP CON CÉLULAS DE COMBUSTIBLE 753

Doctor ingeniero naval *Luis López Palancar*
LA CUARTA ESCUADRILLA: ROMPIENDO CADENAS 763

Capitán de corbeta *Carlos Castro Cortina*
MI SOLUCIÓN A UN PROBLEMA CINEMÁTICO
Vicealmirante *Tomás García-Figueras y Romero* 769

HISTORIAS DE LA MAR

UN SIGLO DE «GRIS NAVAL» 773

José M. Barceló-Fortuny
POST EL CANO CIRCUMDEDISTI ME 785

Manuel Maestro
BARCELÓ Y EL FINAL DE LA PIRATERÍA BERBERISCA 797

Capitán de navío *José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán*

EL «CHIFLE» DEL CONTRAMAESTRE 807
Subteniente mecánico *José Manuel Solloso Gracia*

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIENTO AÑOS...

EFEMÉRIDES

VIEJA FOTO

ANECDOTARIO MARINERO

MISCELÁNEA

CINE CON LA MAR DE FONDO

LA MAR EN LA FILATELIA

IN MEMORIAM

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: 076-03-008-7

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Pasco del Prado, 5
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
FERROL.—*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librería. Real, 71.
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: viacxclusivas@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

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

Con ocasión del anuncio oficial del compromiso del Príncipe de Asturias, varios medios de comunicación han difundido que su futura esposa —si se sigue la tradición de anteriores bodas reales celebradas en Madrid— saldrá, hacia la catedral de la Almudena, del palacio o palacete (ambos términos han utilizado los medios) que la Marina tiene en el paseo del Prado, próximo a la plaza de Cibeles.

Sobre tal información —que al respecto hemos recibido varias consultas en nuestra redacción, así como algunas cartas al director, que con estas líneas aprovechamos para contestarlas—, hay que aclarar que, aunque no sea exacta, no han ido desencaminados quienes la han difundido. Su falta de rigor es cuestión de lugar y fechas, pues tal palacio de Marina es actualmente el Cuartel General de la Armada, anterior sede del Ministerio de Marina, inaugurado el 16 de julio —festividad de la Virgen del Carmen, patrona de la Marina— del año 1928, mientras que la última boda real celebrada en España, la de don Alfonso XIII con doña Victoria Eugenia de Battenberg, tuvo lugar el 31 de mayo de 1906. Pero en aquella ocasión, la futura reina sí salió hacia la iglesia de los Jerónimos del entonces Ministerio de Marina —Palacio del Tocador le llamó la prensa de la época—, antiguo palacio de Godoy (lugar que hoy ocupa el Centro de Estudios Constitucionales), contiguo al edificio del Senado, cuya fachada principal da frente a la plaza de la Marina Española.

En 1879, doña María Cristina de Habsburgo y Lorena, para desposarse con don Alfonso XII, también salió del aquel edificio, el mismo que el Príncipe de la Paz, en una benéfica «operación inmobiliaria» a su favor, convirtió en 1807 en la sede del Ministerio de Marina.

Para terminar, la inveterada tradición oral sobre la escalera monumental que impresiona a todos los que traspasan el portón de la entrada principal del Cuartel General de la Armada. Es de estilo imperial de doble tiro, de mármol jaspeada con casetones de alga marina, y se cuenta que si se construyó con tal magnificencia fue para que, siguiendo la tradición, sirviera de marco en la salida de las futuras reinas de España camino del altar nupcial.

El próximo 22 de mayo, nuestros queridos lectores podrán comprobar las dotes proféticas de los que la proyectaron y, en todo caso, si se pasaron o no con la escalinata de marras.



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 dpi.** 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, y número de teléfono de contacto del autor, deberá figurar su firma.

CARTAS AL DIRECTOR

Activo, huidizo... José Luis Díez

En relación con este artículo de la REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado noviembre, me gustaría recordar públicamente que los tres oficiales detenidos, sentenciados y fusilados en Málaga son el capitán de fragata Casimiro Carre Chicarro, el capitán de corbeta Otón Sánchez-Vizcaíno del Río y el alférez de navío Antonio Carlter Vega-Murguía. Esto, según las mismas fuentes bibliográficas que cita el propio autor del artículo. Esas mismas fuentes parecen dar la razón al autor cuando omite juzgados, entre detención y sentencia, distancia ésta que separa ejecución legal de asesinato. Y así parece haber sido en este caso, pues ninguno de los tres oficiales citados está entre los del tristemente célebre consejo de guerra del Tofiño, donde se dictaron dieciséis penas de muerte. Entre ellas, cinco para el comandante y oficiales del Almirante Valdés, que no pudieron escucharlas por haber sido asesinados, en la mar, la víspera del consejo. El capitán de navío Cerezo, en su obra Armada Española Siglo xx, sitúa el asesinato de los oficiales del Díez en Málaga el 20 de septiembre de 1936.

En cuanto a la óptica de los historiadores sobre el combate de Gibraltar, recomiendo vivamente al lector acudir directamente, en la obra citada, a los partes de campaña de ambos comandantes, ya que hablan por sí solos, así como a los juicios del jefe de la Flota republicana —nada sospechoso de connivencia con los vencedores— sobre la competencia del comandante del Díez para la misión que se le encomendaba.

Por último, no comprendo del todo bien el episodio del disfraz. Simular una silueta de un barco neutral puede ser, como dice el título, una táctica activa e incluso huidiza. El secuestrar civiles, exponerlos a las vicisitudes de los combatientes —lo que les costaría la vida— y arbolar la bandera de un país neutral no es valiente ni anecdótico, es simplemente delito.—Teniente coronel de Infantería de Marina José L. Torres Domingo. Nápoles, Italia.

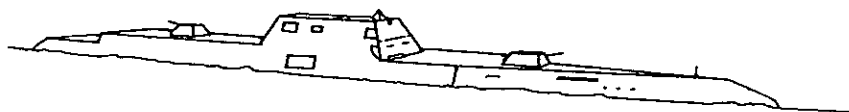
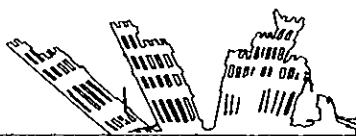
Laureada de Madrid

En el artículo Don Luis González de Ubieta, almirante de la Flota republicana, publicado en el cuaderno agost-sept., 2003, se dice que fueron tres los condecorados con la Laureada de Madrid —los generales Miaja y Rojo y el capitán de corbeta González de Ubieta—, cuando, en realidad, al menos fueron cuatro. Ese cuarto fue el teniente coronel de Aviación Leocadio Mendiola Núñez, que siendo comandante atacó con su aparato Katiuska la base aérea de Senia de Montsiá, inutilizando el aeródromo y destruyendo varios cazas Messerschmitt. Con anterioridad, Mendiola había bombardeado al acorazado Deutschland, surto en el puerto de Ibiza.



Hay que añadir que Mendiola no llegó a recibir la Laureada de Madrid debido a que la guerra finalizó antes de completar los trámites burocráticos para entregarle la condecoración que se le había concedido. El héroe republicano, al finalizar la guerra marchó al exilio y regresó de nuevo a España en 1967. Posteriormente el Gobierno español le concedió el empleo de coronel del Ejército del Aire.—J. A. Fernández Oliver. Coronel de Artillería (DEM) (R). Ibiza.

Las Marinas de Guerra después del 11-S



LAS PRINCIPALES MARINAS DE HABLA HISPÁNICA

Camil BUSQUETS I VILANOVA

Cuando se escriben estas líneas, en el título genérico que agrupa bajo un mismo tema esta serie de trabajos cabría añadir «...y también de la guerra de Irak». Porque, aunque haya quien no opine precisamente así, es harto probable que tan atípica guerra no deje de comportar consecuencias. Por el momento, aún bastante imprevisibles e impredecibles, pero de las que ya están empezándose a ver algunas muestras.

No es de prever que las referidas consecuencias lleguen al extremo de ser percibidas por las principales marinas de habla hispánica, cuando menos de un modo notorio, aunque sí cabe en lo posible que les alcance alguna que otra salpicadura.

Argentina

Tanto por corresponderle por orden alfabético como por el hecho de ser la única que libró una guerra formal en años recientes, creemos que debe ser la primera del elenco.



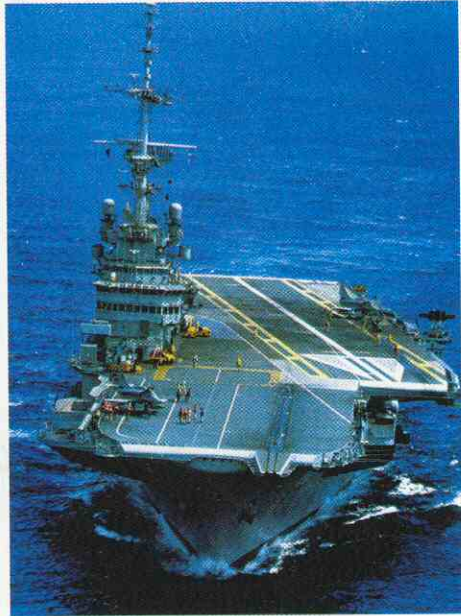
Portaaviones argentino *25 de Mayo*.

Pasada la conmoción que para la ARA constituyó la Guerra de las Malvinas (las pérdidas oficialmente reconocidas fueron: Argentina: 5 buques, 90 aviones, 18 helicópteros y 748 muertos, y entre 800 y 1.000 heridos. Por el Reino Unido: 6 buques, 2 aviones, 10 helicópteros y 255 muertos, más 770 heridos), así como los inmediatos años posteriores, y a lo que hay que añadir los actuales momentos económicos, las posibilidades de reposición de unidades obsoletas parecen tan sólo relativas.

De ahí que la baja del portaaviones *25 de Mayo* se pueda ver como algo irreversible que marcará el futuro de la ARA. Pensando con cierta lógica, y habida cuenta de la existencia del portaaviones brasileño *Sao Paulo* (ex *Foch*) en América del Sur, es probable que Argentina sienta la necesidad de disponer de un portaaviones; pero tal necesidad, que pasó a la letra impresa hacia julio de 2002, no parece pueda ser contemplada hasta, en el mejor de los casos, la próxima década, pues como es más que sabido Argentina se halla sumida en una profunda crisis económica. Hecho que a buen seguro hipoteca el mantenimiento de su Armada, así como la simple sustitución vegetativa de los buques que son dados de baja.

El tema surgió a partir de 1998, en que las reparaciones del *25 de Mayo* se convirtieron en baja definitiva. En mayo de 2002, con ocasión del ejercicio conjunto argentino-brasileño ARA EX en el que tomó parte el portaaviones *Sao Paulo*, ex francés *Clemenceau*, se barajó incluso la posibilidad de que se implementase una fuerza aeronaval conjunta, en la que la base móvil iba a ser

el citado portaaviones y la escuela de vuelo la argentina de Punta Indio. Pero dificultades de operatividad de los aviones navales argentinos desde la cubierta de dicho buque con su carga completa hicieron que la ARA dirigiese su mirada hacia un posible portaaviones de unas 15.000 ó 20.000 t de desplazamiento, el cual podría estar en servicio hacia 2012, o algún buque equivalente, habiéndose pensado, incluso, en cambiar una parte o la totalidad de su flota de aviones embarcados por STOVL. Si tal camino fuese el finalmente adoptado, cabría la posibilidad de pensar en diversos buques aptos para tales aviones, desde los *Invincible* británicos hasta el propio *Príncipe de Asturias* español, el cual, en aquellas fechas, estará ya próximo al fin de su vida activa de primera mano. De cualquier modo, caso que la adopción del avión STOVL acabase por convertirse en un hecho, se podría asimismo pensar en otras soluciones, como sería el caso de uno de los buques que más llamó la atención en estos últimos años, el tailandés *Chakri Naruebet*. Un buque que al ser producto totalmente español cabría tuviese excelente acogida y, por qué no, posibilidades de financiación en la propia madre patria.



Portaaviones *Sao Paulo* (A-12) de la Marina de Brasil.

Bolivia

La Armada boliviana como tal es reciente. Fue fundada en 1963 y recibió este nombre en 1982. Debido a que sus espacios operativos son fluviales (cuenca del Amazonas, con los Ichilo, Mamore, Tienes, Yucuma, Orthon, Abuna, Beni y Madre de Dios) o lacustres (principalmente, lago Titicaca), su flota está formada por unidades menores, en particular lanchas. Su unidad más reciente es un catamarán de enseñanza botado en el lago Titicaca en mayo de 2001, con un porte de 160 toneladas.

Recientemente (abril de 2003), el político boliviano Evo Morales propuso la idea de un puerto tripartito Bolivia-Chile-Perú, desde el cual poder exportar el gas boliviano. Si la propuesta se vializase, cabe en lo posible que Bolivia pudiese llegar a disponer de una marina militar marítima.

Colombia

La principal misión que desarrolla la Armada colombiana es la lucha contra el narcotráfico; de ahí que del total de sus 112 unidades combatientes, las patrulleras, con sus 96 unidades, acaparen el 85 por 100 del total. El resto de las unidades son cuatro submarinos (dos *midjet*), cuatro fragatas y ocho lanchones anfibios (una LCM y siete LCU). A ello hay que añadir 66 auxiliares diversos. Para los que los conocimos no deja de resultar, digamos, emotivo comprobar que entre las patrulleras colombianas hay tres que anteriormente fueron españolas, los *Recalde* y *Cadarso*, dos de los llamados patrulleros de bola, así como el *Cormorán*, buque que llegó a sentar plaza en la Armada española de un modo más bien atípico por circunstancias que aquí no vienen al caso.

En general cabe apuntar que debido al gran interés que la lucha contra el narcotráfico, en especial cocaína, representa para los Estados Unidos, la US Navy suele colaborar activamente con la Armada colombiana, supliendo aquello de que ésta no disponga, en especial medios y sensores sofisticados para la descubierta y aprehensión de las embarcaciones traficantes.

Costa Rica

Tanto por sus mínimas dimensiones (sólo 350 personas), material de que dispone, así como por su propio nombre (Servicio Nacional Guardacostas), el cometido de la Armada costarricense queda limitado a la persecución y aprehensión del contrabando, en especial narcotráfico, en un servicio que resulta de gran interés a los Estados Unidos. De ahí que la práctica totalidad de embarcaciones sea de origen norteamericano y procedente de su Coast Guard. O de nueva construcción, pero asimismo de constructores de aquel país (Swiftships, Morgan City, Luisiana).

Hasta el momento y en los casos más importantes, las fuerzas navales de este país han contado con ayuda de la propia Marina norteamericana. De hecho existe un tratado entre ambos países para combatir el narcotráfico en el cual se contempla la presencia de tropas armadas de los Estados Unidos en el territorio costarricense. Dicho tratado tiene una duración de 10 años y fue aprobado a últimos del pasado siglo. A partir del momento de su firma, una fragata o cutter del US *Coast Guard* suele estar permanentemente basada en Punta Arenas.

Existe un proyecto para potenciar el Servicio Nacional Guardacostas, cuyas embarcaciones serían mayores y más rápidas. Se prevé incluso que las actuales ametralladoras de 12,7 mm, que constituyen el armamento casi estándar de la flota, se sustituyan por alguna artillería ligera/media.

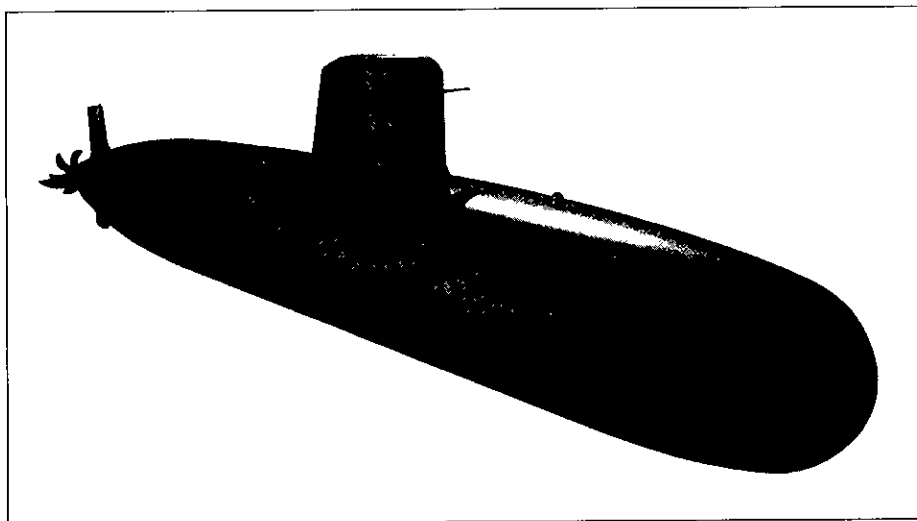
Cuba

Aunque los principales anuarios coincidan en adjudicar a la llamada Marina de Guerra Revolucionaria cubana unos efectivos del orden de las 2.000 personas, incluido un grupo de 500 infantes de marina, y un total de 35 embarcaciones —incluida la Guardia de Fronteras—, no parece muy realista concederle total fiabilidad a tal información. Muy en especial habida cuenta las vicisitudes de todo orden en que vive inmerso aquel país, las cuales, de modo más o menos periódico, aparecen en algunos medios informativos.

Su fuerza naval está formada exclusivamente por antiguas unidades rusas y coreanas, con lo que unos buques cuyo mantenimiento debe resultar ya de por sí complejo, cuando no literal y simplemente complicado, debido a las circunstancias que atraviesan los respectivos países de procedencia, es probable que estén en un estado un tanto precario, por lo cual cabe suponerles un estado operativo tan sólo relativo.

Chile

De entre todas las armadas de América del Sur, la chilena es la que pronto dispondrá de los dos submarinos más modernos del subcontinente, pues los dos *Scorpene* construidos por DCN/Izar entrarán en servicio en 2004 y 2006. Con ello se iniciará el cumplimiento del ambicioso programa naval que, según las informaciones habidas, aquel país tiene programado.



Submarino de la Armada chilena *Scorpene*.



Fragata *Lynch* de la Marina chilena.

Las principales unidades de dicho programa naval parece serán un buque AOR o logístico (*Future Fleet Replishment Oiler*), cuatro patrulleros de altura (*Offshore Patrol Vessel*) destinados al servicio chileno de Guarda Costas y las fragatas de la clase *Tridente* (*Future Surface Combatant Program*) que, aunque en principio se dijo iban a ser ocho, es una cantidad que varía a menudo.

La adquisición de estas ocho fragatas *Tridente* —que al parecer han sido reducidas a tan sólo cuatro—, y que en según qué momentos se consideró iban a ser simples MEKO aunque con capacidad de operar con el helicóptero NAS 232, no parece estar muy clara, sino más bien un tanto confusa. Incluso a nivel técnico, pues cada uno de los posibles licitadores a su construcción ofrece su propio modelo.

Según informaciones publicadas, el costo de cada unidad se evalúa en 239 millones de dólares, con un total para el programa de 955. Se construirían en el propio Chile por Asmar y comenzarían en 2006, con entregas en 2010, 2012, 2013 y 2014. Parece ser que su costo quedaría repartido en 13 presupuestos, desde 2008 a 2020, por lo que no deja de llamar la atención el hecho de que el primer buque vaya a comenzarse un par de años antes de contar con la consiguiente asignación presupuestaria.

En el salón Exponaval de 2003 se supo que entre los varios astilleros que iban a ofertar buques para dicho programa figuraban Royal Schelde, Izar, Armaris, Blohm & Voss, Daewoo, Finncantieri, Northrop Grumman, Bae

Systems, Rosboronoexport, Tenix y Lockheed Martín, más dos equipos, uno canadiense y otro danés. El 20 de marzo de 2003 el presidente de Chile, Sr. Lagos, habló sólo de tres buques nuevos y otros tres viejos, por lo que cabe albergar la sensación de que cuanto se diga al respecto tiene una fuerte carga especulativa y como tal debe mirarse con lupa... y harto recelo.

Máxime cuando en diciembre de 2002 se supo que Chile y el Reino Unido se habían puesto de acuerdo en la venta de la *Sheffield*, una fragata de la clase 22, por un precio de entre 35 y 45 millones de dólares. El buque se prevé sea entregado en octubre de 2003, una vez modificado según las necesidades chilenas.

El AOR se prevé tenga un desplazamiento del orden de 30.000 t, y debe estar en servicio en 2009, para lo que se comenzaría el próximo 2004, con costo de unos 40 millones de dólares americanos.

De los patrulleros tan sólo ha trascendido su costo estimado —25 millones de dólares— y un desplazamiento aproximado —1.600 t—, así como que se construirían, como todos los demás buques, por Asmar, en Talcahuano. Es de temer que dicho astillero se las vaya a ver y desear para apechar con semejante programa de construcciones, ya que se preven, si todo funciona según los planes previstos, del orden de 65.000 t en una docena de años, sin contar que se trata de ocho o nueve buques de los que tres o cuatro unidades serán de combate «puras», a lo que habría que añadir el mantenimiento de las unidades en servicio, así como *overhauls* de buques de otros países que se realizan en aquella factoría, como es el caso de los submarinos de la clase 209/1300 ecuatorianos, por ejemplo.

La última noticia respecto a las fragatas —del pasado agosto— indica que el 29 de dicho mes habían pasado su oferta nueve de los once candidatos iniciales (Armaris; Bae Systems, Daewoo, Izar, Horizonte Sistemi Navali, NGSS —Northrop Grumman Ship Systems—, Rosboronoexport, De Schelde y un consorcio alemán del que no se indica composición). El monto total de la operación está cifrado en 960 millones de dólares USA. Para noviembre de este año la Armada de Chile deberá haber decidido los tres candidatos más firmes, después de evaluar todos los proyectos, y entre diciembre de 2003 y durante todo 2004, arreglar todos los detalles, con lo que en 2005 se pueda firmar el contrato.

La construcción comenzaría en el 2006, con las tres unidades a construir en Chile o, por el contrario, una a construir en la factoría del ganador y dos en el propio Chile. Con objeto de cubrir el lapso de tiempo hasta la entrada en servicio de las primeras unidades, se está estudiando la posibilidad de acudir al mercado mundial de segunda mano, para lo que se cree haberse recibido interesantes ofertas de los Estados Unidos en forma de dos destructores de la clase *Spruance*.

Creemos aventurado opinar algo al respecto de si la llegada de unidades norteamericanas, con tecnología propia y distinta de la británica (por las *Lean-*

der) e italiana (por las *Esmeralda*), puede comportar una decisión que favorezca a NGSS en detrimento de las otras opciones. Por lo que a Izar se refiere, y dada su actual y estrecha colaboración con Lockheed debido a la construcción de las *F-100* españolas y las *Nansen* noruegas, tal vez se pueda considerar que, de salida, goza de una posición casi privilegiada. No en vano es el astillero proyectista y constructor de las fragatas Aegis más modernas del mundo —*De Zeven Provinciën* y *Sachsen* aparte, pero todas ellas con el APAR, de Signaal—. Caso que Chile decidiese optar por la tecnología norteamericana —o española/americana—, se produciría algo similar a lo que acaeció en los años 60 en España, en que la tradicional tecnología naval británica se batió en retirada ante la norteamericana.

Aunque al respecto deba recordarse también que el hecho se debió tanto más a un colosal despropósito del *premier* británico Mr. Wilson, que dio un portazo a los deseos españoles. Pero aquella pataleta es algo que nunca se les podrá agradecer suficientemente a los ingleses por lo que ha valido.

Ecuador

Vaya por delante el desconocimiento de la existencia de planes futuros de expansión de la Marina de guerra ecuatoriana.

No obstante, habida cuenta de que sus dos únicas fragatas pertenecen a la clase *Leander*, y que se obtuvieron ya de segunda mano, Ecuador es uno de los países que en los planes comerciales de los distintos astilleros, así como en los análisis de *consultings*, surgen periódicamente como los posibles candidatos a la compra/construcción de algún buque de este tipo. Estas dos fragatas (*Presidente Eloy Alfaro* —ex HMS *Penelope*— y *Moran Valverde* —ex HMS *Danae*—) cumplen, respectivamente, los 40 años de servicio este año y el próximo 2007, por lo que cabe considerar que su sustitución comienza a resultar urgente.

Visto el estado en que deben hallarse estas dos fragatas, hay que pensar en que la espina dorsal de aquella flota está formada por su media docena de corbetas de la clase *Esmeralda*, buques de construcción italiana que están cumpliendo los 20 años de vida en la presente década. Mediada la pasada década se supo de un programa para actualizar sus sistemas de comando y control de fuego: programa que no se ha podido llevar a cabo debido a la sempiterna problemática presupuestaria. De hecho cabría pensar que las circunstancias por las que atraviesa la Marina de Guerra ecuatoriana no deben ser excesivamente favorables, toda vez que en la edición del *Jane's Fighting Ships* del presente año aparece la noticia de que los lanzatorpedos de 324 mm ASW de dos de los seis buques se han pasado a las fragatas ya citadas —o se han canibalizado, lo que a fin de cuentas es lo mismo— con objeto de mantenerles en servicio los suyos.

El Salvador

La Fuerza Naval de El Salvador está compuesta por pocas y pequeñas embarcaciones. Se estima que en estos momentos ya deberían estar en servicio dos nuevos patrulleros de 100 t y 20 nudos contratados en 1999 con ASMAR, muy similares a los de la Armada chilena, y de los cuales se esperaba su entrega en 2001. Las últimas nuevas al respecto es que su entrada en servicio puede retrasarse debido a dificultades presupuestarias.

Asimismo, es posible que se incremente con un OPV cedido por el Coast Guard de los estados Unidos. Se pretende que este buque cuente con cubierta de vuelo y facilidades para operar con helicópteros. Como sucede con casi todos los países del área, y debido al tráfico de drogas, los Estados Unidos están muy interesados en que todos ellos dispongan de fuerzas navales propias que puedan colaborar con las norteamericanas.

Este país es uno de los que no reivindican ZEE, pero, como sucede con Nicaragua, sí reclama unas aguas territoriales de 200 millas.

México

Un hecho nos llama poderosamente la atención de la Marina Nacional de México: la carencia de submarinos, aunque tal peculiaridad haya sido una constante a lo largo de su historia. Pero en un continente donde es difícil hallar una marina de dimensiones medias que no disponga de este tipo de buques, es algo que no nos deja de sorprender un tanto.

Los últimos buques que ha recibido la Marina Nacional de Guerra son los cañoneros (PG, cañoneros-patrulleros) de la clase *Oceánica*, basados en los anteriores *Holzinger*, a su vez un desarrollo de los *Uribe* españoles que se construyeron en la década de los 80. La Armada mexicana presenta, pues, un alto número de buques con cometido de vigilancia oceánica y/o costera, no en vano, de 179 buques 148 son patrulleros de diversos tipos.

Habida cuenta del poderoso vecino del norte y de la densidad del tráfico de drogas por el golfo de México, tal vez constituya una necesidad ineludible mantener aquellas aguas lo más libres y expeditas posible de traficantes de todo pelaje, y con mayor motivo después de las últimas amenazas de Al Qaeda, no fuese a repetirse otro atentado terrorista como el del 11-S, aunque esta vez sobre un escenario y medio más acuáticos.

Como buques propiamente de combate, que probablemente a causa de su acusada vetustez sirvan más bien de patrulleros de alta mar que no de otra cosa, dispone de nueve unidades: dos antiguos *Fram*, cuatro *Knox*, dos *Bronstein* y un DE.

La Marina mexicana presenta una peculiaridad que, con excepción de la filipina, aunque en menor cantidad, la hacen casi única en el mundo. Nos refe-

rimos a que aún mantiene en servicio los 17 guardacostas tipo PG de la clase *Auk* de la Marina estadounidense, que le fueron cedidos en los años 70 del siglo pasado. Estos buques fueron construidos durante la II Guerra Mundial y ofrecen una silueta muy característica, con dos grandes chimeneas y, cosa rara en los buques norteamericanos, un saltillo a la altura del puente que parte en dos la cubierta. La serie al completo fue remotorizada en los años 1999-2002.

Nicaragua

Este país, el mayor de todo América Central, dispone de 765 km de costa repartidos en 446 bañados por el mar Caribe y 319 por el océano Pacífico. Curiosamente, y pese a ello, este país no reclama una ZEE, aunque sí lo hace por unas aguas territoriales de 200 millas. Lo que tal vez venga a ser lo mismo.

Según el *Jane's* 2003/2004, su Armada está formada por 59 lanchas de las que las más importantes son tres embarcaciones de procedencia israelí y 39 t de desplazamiento. Las otras 56 (de las que 51 son clase *Eduardoño*, de fabricación colombiana, 10 m de eslora, y dos *Yamaha* fuera borda de 400 CV) se nos antojan bastante más adecuadas para una lucha informal/atípica —¿guerrillas?— que no para un combate ortodoxo.

De cualquier modo y al respecto, cabe no olvidar la historia reciente de este país, pero lanchitas de este porte no parecen aptas ni tan siquiera para la lucha contra los «narcos».

Perú

La Armada peruana posee el buque con la mayor artillería de todo América y tal vez del mundo, pues su *Almirante Grau* (ex *De Ruyter*) sigue armado aún con las originales ocho piezas de 152/53 mm en cuatro torres dobles. El resto del armamento de este buque parece haber sufrido los embates de la falta de presupuestos, pues, enviado a Holanda para proceder a una actualización general, acabó vuelto a Perú con sólo una parte de las obras realizadas. Y la proyectada canibalización del destructor *Ferré* (un *Daring*), al que se le iban a desmontar sus Exocet MM-38 para sustituir los Otomat del *Grau*, no parece que por el momento vaya a efectuarse.

Hecha esta digresión preliminar, digamos que asimismo es la armada que posee un mayor número de submarinos (seis alemanes 209), algunos de los cuales utilizan baterías de fabricación española. Un hecho que no deja de resultar ciertamente llamativo, pues este tipo de buques no parecen como muy necesarios para según qué marinas.

Junto a ellos se hallan un antiguo destructor británico (*Ferré*, ex *Decoy*) y

un cuarteto de fragatas *Lupo*, de las que dos se construyeron en Italia en los últimos años 70 y otras dos en El Callao (Sima) en la siguiente década, siendo en su momento —y nos tememos que sigan siéndolo— los mayores buques militares construidos nunca en la costa del Pacífico sudamericana. En verano del pasado año llegaron noticias indicando que la Armada del Perú se hallaba interesada en las cuatro *Lupo* que Italia dará de baja hacia últimos de este año, hecho que parece se retrasa probablemente debido a que los italianos pretenden aprovecharlas hasta el último momento. Cabe suponer que con ello prolongará la vida de las suyas, canibalización por medio, o simplemente sustituirá unas por otras, si bien unificando equipos y servicios.

Uruguay

Este pequeño país, cuyos buques lucen las iniciales ROU (por República Oriental del Uruguay), y cuya capital, Montevideo, ha quedado por siempre relacionada con el hundimiento del acorazado de bolsillo alemán *Admiral Graff Spee* en diciembre de 1939, está construyendo una nueva base en punta Lobos.

Por lo que se refiere a sus unidades y, en los tres últimos años dio de baja cuatro buques, pero ninguno de alta.

La espina dorsal de su flota la componen tres corbetas de origen francés de la clase *Commandant Riviere*, recibidas en los primeros años 90, pero cuyas botaduras se realizaron durante la década de los 50 del pasado siglo. Sus estados operativos, pues, pueden considerarse algo precarios. A ello hay que añadir tres patrulleras-cañoneras, asimismo de origen francés, aunque en este caso se recibieron «de caja» en 1981, y una cierta mezcolanza de buques de diversas procedencias, entre los que se hallan tres —en su momento fueron cuatro, pero uno se perdió por colisión— dragaminas de la antigua DDR, de tipo costero.

Venezuela

La espina dorsal de la Armada de Venezuela está compuesta por sus seis fragatas *Lupo* y dos submarinos 209 alemanes. No deja de llamar la atención el hecho de que varios países sudamericanos posean estos submarinos. Si se mira el tema con cierta suspicacia, cabría albergar la sensación de que en tal hecho debió influir bastante, además de la propia calidad del tipo de buque, alguna otra circunstancia menos habitual.

Aunque en un principio se previó que las grandes carenas de las seis *Lupo* se realizasen a partir de 1992, y por Ingalls en los Estados Unidos, lo cierto es que ello no comenzó hasta el pasado 1998, entregándose las dos primeras

—F-21 *Mariscal Sucre* y F-22 *Almirante Brión*— mediado el pasado año. Para los dos siguientes, y probablemente para la última pareja, los trabajos se efectuarán en Puerto Cabello, con soporte técnico y asistencia de la propia Ingalls.

La unidad más moderna de la Armada de Venezuela es el logístico *Ciudad Bolívar* (AORH), de construcción coreana (Hyundai), el cual se entregó en octubre de 2001. Es similar a otros de las armadas de Nueva Zelanda y República de Corea. Con este buque aquella Marina ha aumentado de un modo considerable su presencia en la mar, puesto que sus unidades no necesitarán regresar a puerto con tanta frecuencia como antes.

Conclusión

Hasta aquí esta sucinta exposición de las posibilidades y unidades de las principales marinas de habla hispana. Parece evidente que las alegrías de los años 70 y 80 del pasado siglo, en que se dotaron de cierta cantidad de buques nuevos, en especial submarinos, fragatas y patrulleros, pasaron a mejor vida por obra y gracia de las realidades presupuestarias.

Con todo, y pese a las indiscutibles y notorias dificultades económicas por las que atraviesan muchos de aquellos países, merece resaltar que son bastantes los que a trancas y barrancas consiguen mantener en servicio un número apreciable de unidades, ni que sea teniendo que recurrir a la canibalización.

Por lo que hace referencia a nuevas unidades, hemos visto asimismo que, pese a todo, se intenta construir alguna que otra, ni que sea con grandes dosis de «imaginación presupuestaria».

De cualquier modo, las marinas de habla hispana adolecen, en conjunto, si bien en especial la argentina, única que lo tuvo en tiempos, de la falta de portaaviones, algo que sí tiene la única marina no hispana de Sudamérica: la de Brasil. Ni que se tratase de buques más o menos híbridos desde los que operar con aviones STOVL, pues al fin y al cabo este avión demostró con creces su valía en las Malvinas.

Pero mucho nos tememos que entretanto no mejoren las circunstancias de todo tipo que imperan por aquellos lares; habrá que esperar algún tiempo para ver navegar un portaaviones propio por aquellas aguas.



ECONOMÍA Y ESTABILIDAD MUNDIAL

José María GODÍN PORTO



Introducción



LOS conflictos se desatan por intereses nacionales o de grupo, generalmente por los del estado o sociedad agresora, y en esos intereses, inevitablemente, subyace un sustrato económico. En el artículo «El enemigo global» (REVISTA GENERAL DE MARINA, julio 2002) se hacía un estudio sobre las relaciones existentes entre los conflictos y la economía. Tres eran los males actuales citados que se superponían a los naturales ciclos económicos: 1) el agotamiento actual de la revolución de las nuevas tecnologías —exceso de oferta—; 2) la especulación sobre las economías recién liberalizadas y la inestabilidad intrínseca a la zona que rodea a Israel por sus recursos naturales y choques culturales. Fruto de ello aparecen grandes bolsas de pobreza y desesperación como caldo de cultivo de grupúsculos antisistema.

La tan deseada estabilidad mundial continúa lejos. ¿Es que la comunidad internacional es incapaz de lograr que el beneficio económico se distribuya equitativamente a todos los lugares de la tierra? ¿Son las protestas contra la globalización una mera expresión de marginalidad o les asiste algún tipo de razón? Este artículo, siguiendo la línea trazada en el anterior, pretende ahondar en las posibles causas de falta de estabilidad de esta nueva era en el plano de la economía y, en particular, en los problemas que están encontrando muchos países para participar del nuevo modelo en condiciones aceptables. Si la globalización sigue por los derroteros actuales, la continua ascensión y caída de la riqueza de los países en vías de desarrollo y el descontento social continuarán amenazando la paz.

La globalización, ¿un fenómeno nuevo?

Entre los años 150 y 50 a. de C., el Imperio Romano logró unir bajo su gobierno a la práctica totalidad del mundo conocido. Civilizó a multitud de

tierras incultas y las dotó de gobiernos, incluso manteniendo sus propias instituciones anteriores. Organizó e hizo funcionar de manera óptima la agricultura y la industria, a la vez que fomentaba un excelente entramado de infraestructuras. Extendió el comercio, abrió líneas de comunicaciones y les impuso una lengua común, en paralelo a las autóctonas, que acabaron en muchos casos por desaparecer —al revelarse inútiles—. Les dio leyes justas basadas en el Derecho Romano y promovió unos derechos sociales mínimos, tales como el seguro de desempleo, en forma de reparto de alimentos.

Fue probablemente el primer caso en que el mundo conocido tuvo un entramado que podría llamarse algo así como global. Donde la importación y exportación sin aranceles fueron una realidad por primera vez en la Historia; y si llegó a caer fue por su propia decadencia, disparada por las intermitentes sucesiones de gobernantes corruptos y sin escrúpulos, o incapaces, llegados al poder por medios violentos, cuando no por el mero privilegio de la herencia. Pero la globalización del siglo XXI avanza por derroteros inciertos, quizá porque precise gozar, antes que de cualquier otra cosa, de estabilidad: la *pax romana* sobre los pilares de un marco legal conveniente, situación a la que todavía no hemos sabido llegar.

Qué es la globalización

Podemos definir la globalización como la capacidad que tienen los pueblos de interactuar de forma rápida, mediante:

- La reducción de aranceles, tiempos y costes en el transporte.
- La facilidad, del flujo del capital, la información y las personas.
- La importancia del *americano* —el nuevo latín— como idioma vehicular.

Su potencial es inmenso. El acceso a la información es un don inapreciable en campos como los de la tecnología, la medicina, la enseñanza, los servicios, el entretenimiento o la comunicación en sí. Pero en el campo económico, donde *a priori* podrían recogerse innumerables beneficios, la realidad es que los últimos años nos vienen sobresaltando con casi continuas crisis que saltan de Asia a Sudamérica, a Rusia, a Alemania o a Japón. Tanto a países emergentes como a potencias industriales, y cuyos gobernantes, por unas causas u otras, llegan a un momento dado en que las cuentas no les salen.

Tras la caída de los países soviéticos, el modelo occidental se ha visto consolidado a los ojos de los principales líderes mundiales como el *único*. Pero el resultado de la *receta única* puede no ser siempre el conveniente, ya que no tiene en cuenta los ingredientes: las distintas culturas, religiones, antecedentes históricos o grados de desarrollo de partida de cada pueblo en sí, y

no hay modelo de sociedad que se pueda consolidar de espaldas a la mayoría de la población sin que se produzcan sacudidas sociales.

Condicionantes iniciales para la estabilidad

El nacimiento y posterior apogeo de una sociedad justa y equilibrada precisa unos pilares sólidos en que apoyarse para comenzar su desarrollo. Esto es común a todas las colectividades; ya sean imperios, naciones o un mundo global de difusas fronteras.

Ningún mercado es capaz de desarrollarse de manera independiente sin que se llegue a una situación de capitalismo cruel. El mercado necesita de regulación, de fijar salarios mínimos, condiciones de trabajo dignas, protección social, sanitaria y contra el desempleo. Existe la necesidad de promover industrias no rentables en zonas específicas, de llevar infraestructuras y energía a todas partes, de subvencionar actividades (ya sea por su necesidad o por dar trabajo), de invertir en investigación y desarrollo, de extender la educación, de proporcionar acceso a la cultura y fomentar la igualdad de oportunidades. También es necesario un control de tipos de interés y del valor de la moneda; hay que actuar sobre los aranceles a la importación, sobre los beneficios obtenidos por la venta rápida de activos para sacar el capital al exterior, etc. Y en los momentos de recesión existe la necesidad de un organismo público que de trabajo, financiando las infraestructuras que faciliten el posterior crecimiento en el siguiente ciclo expansivo.

Todas estas obligaciones las ejercen a nivel nacional los estados. Pero nadie suple a esta figura en el entorno global, y las reglas del juego no están claras. ¿Quién manda aquí?, ¿quién interviene para controlar las desviaciones del mercado, proteger a las personas, etc.? La ONU promovió determinados organismos internacionales para intentar de alguna manera controlar los procesos. Pero el vacío de poder es más que evidente y la actuación de tales organismos viene siendo, desde los años 50, en claro beneficio de los grandes y coercitiva con los no desarrollados. Existen varios *tiburones* que se benefician en las aguas revueltas y dirigen los procesos macroeconómicos.

Los actores principales

Tras el gran batacazo de la Segunda Guerra Mundial, fruto en buena parte de las teorías de la necesidad de autosuficiencia del estado, patrocinadas por las escuelas de pensamiento alemanas y recogidas fielmente por el partido nazi, la comunidad internacional —bueno, para ser más exactos, la comunidad de los vencedores— sintió la necesidad de crear organismos supranacionales multinacionales que fomentasen las buenas relaciones entre los estados. Tras

el sendero iniciado en la vertiente política por la ONU, se continuó propiciando la creación de multitud de organizaciones unidisciplinarias. Algunas de ellas de intención y resultados anecdóticos, pero otras capaces de aglutinar cotas extraordinarias de poder y de influencia de cara a la estabilidad mundial. Así, los *tiburones* de la globalización son los siguientes:

Los Estados Unidos

El país más poderoso por economía, influencia política y poder militar, y que ha decidido emplearse firmemente en la defensa avanzada de sus intereses económicos mediante todo tipo de presiones. Sus empresas de tecnología, bienes, servicios e industria venden en los cinco continentes y son las más interesadas en la consolidación del modelo. Tienen fábricas y cadenas de montaje por todo el mundo, encargan la manufactura de productos a miles de empresas extranjeras buscando mano de obra barata; dan mucho trabajo, pero también recogen grandes beneficios. Sus bancos, contra los que muy pocos pueden competir, controlan los ahorros de los ricos y prestan como y a quien quieren, en lógica defensa de sus accionistas. Como todo líder no deja a nadie indiferente; genera desde la admiración y el seguidismo al odio más visceral.

El G-7 (ya G-8 con Rusia como artista invitado)

El grupo reúne a los líderes de los países más potentes económicamente, dando a Rusia un asiento de privilegiado, probablemente por su potencial militar y la necesidad de su aquiescencia. Sus decisiones pesan sobremanera en el desarrollo mundial: si los siete grandes están en sintonía, el resto sólo puede asentir y seguir aguas. Nuevamente los Estados Unidos se constituyen como el más grande entre los grandes.

El Fondo Monetario Internacional (FMI)

Organismo internacional —pagado por todos— creado en 1944 a raíz de la Conferencia Monetaria y Financiera de la ONU. Tenía inicialmente la misión de cooperar en la reconstrucción de Europa, y posteriormente se le encomendó la de supervisor global, responsable de evitar sobresaltos mediante el ejercicio de la presión política y económica sobre aquellos países que no cumplieren sus deberes de cara a la macroeconomía y pudiesen desestabilizar el delicado equilibrio del conjunto mundial. Se relaciona directamente con los ministros de Hacienda y los bancos centrales nacionales, y cuenta con grandes cantidades de dinero que puede prestar a los países en vías de desarrollo para

ayudarles a superar sus posibles crisis. Tiene una enorme capacidad coercitiva, ya que sólo presta a quien cumpla sus normas. Como consecuencia inmediata, los países con problemas no pueden tomar sus propias decisiones para salir de las recesiones. Su presidente siempre ha sido un europeo, aunque los Estados Unidos, y en particular el Departamento del Tesoro, como accionista principal, cuentan con un derecho de veto efectivo.

El FMI cuenta con otro extraordinario modo de ejercer el poder en la forma de sus informes anuales sobre la economía de los diferentes países. Un *suspensio* del FMI a un país emergente equivale al alejamiento inmediato de la inversión extranjera privada. Mientras, los países industrializados *pasan* de sus recomendaciones —incluida España, como lo ha reflejado con frecuencia nuestro Vicepresidente económico—; para los emergentes la inversión extranjera es directamente proporcional al puesto obtenido en el *ranking*.

El Banco Mundial (BM)

Otro organismo público internacional, o sea, subvencionado con el dinero de todos los contribuyentes del mundo. Si el FMI actúa en el plano de la macroeconomía, el BM, su hermano pequeño, actúa a nivel estructural. Controla en qué dilapidan los estados díscolos el gasto público, cuál es su política económica, el funcionamiento de sus instituciones financieras y sus políticas comerciales derivadas. Aunque sus préstamos se supone que son más concretos y específicos que los del FMI (principalmente financiar infraestructuras para luchar contra la pobreza), la verdad es que, con frecuencia, ambos organismos han tenido que actuar en conjunto cuando los dineros del FMI se vieron incapaces para afrontar todas las necesidades. Ambas organizaciones tienen a su director espiritual en el G-7, como no podía ser menos, dado el carácter de su tarea y el sistema de elección totalmente opaco de sus dirigentes. Su presidente siempre ha sido un norteamericano.

La Organización Mundial del Comercio (OMC)

Nacida en 1995, ayer como quien dice, con el espíritu de fomentar el libre flujo de bienes, de ejercer como foro de negociaciones comerciales y para constituirse en garante del cumplimiento de los convenios. Es de gran importancia, como lugar donde se toman decisiones, aunque no es un organismo con capacidad ejecutiva como tal. Es el responsable indirecto de la bajada continua de aranceles para aquellos productos que exporta el primer mundo, sin que se consiga, por el contrario, que estos privilegiados reduzcan las subvenciones y políticas proteccionistas con que mantienen sus actividades del primer sector relativamente a salvo de la competencia de los más pobres.

En sus salones se *ablanda* a los países en vías de desarrollo para abrirse a la liberalización que los grandes les imponen.

En la composición de los organismos citados se heredaron varios de los problemas originales del Consejo de Seguridad de la ONU y que tanto han venido afectando a la capacidad de reacción de la comunidad internacional: el predominio de los países vencedores de la Segunda Guerra Mundial, que obtuvieron cómo botín el derecho a decirle al mundo como se iba a tener que organizar de cara al futuro y con la acción de oro que da el derecho al veto y a elegir a los líderes de los organismos que manejan el dinero. ¡Qué paradoja!, los supervisores de la democracia no han permitido que ésta llegue a los organismos que ellos mismos han impulsado.

Las teorías macroeconómicas: ¿control férreo o incentivos?

Cuando un país entra en recesión, uno de los mayores problemas es el de determinar cuál es el modelo de economía que le conviene según su coyuntura específica. Los *tiburones* han venido tendiendo a imponer a todos los países en vías de desarrollo la receta clásica única: 1) la austeridad presupuestaria; 2) la liberalización de los mercados; 3) la privatización de empresas públicas; 4) los altos tipos de interés (buscan entrada de capital extranjero al aumentar el beneficio del que presta, y 5) el control férreo de la inflación. Con todo esto pretende evitar que el país en cuestión gaste demasiado en su sector público, viva por encima de sus posibilidades, se endeude en un proceso acumulativo, su sistema financiero se tambalee por la eclosión de impagos a los créditos y llegue a un momento en que su PIB no sea suficiente ni tan siquiera para pagar los intereses de su deuda externa. Hay que tener en cuenta que el FMI presta grandes cantidades de dinero, pero sus funcionarios tienen como obligación el que puedan ser devueltas en tiempo; es por ello que, o se hace a su manera, o no hay crédito. Tiende a buscar retornos a corto plazo, por eso las políticas que *recomienda* frecuentemente son de malos resultados cara tanto al corto como al medio plazo. Lo peor es que los países en fuerte recesión lo primero que hacen es cancelar el pago de su deuda externa y lo segundo es solicitar su renegociación o condonación.

Otra chapucilla típica del FMI ha sido la de intentar impedir la devaluación de las monedas de sus tutelados (para evitar la caída del valor de sus exportaciones y evitar la falta de confianza de los inversores) mediante la inyección de cientos de millones de dólares en comprar los *pichiqueiros* en cuestión. Todas estas monedas cayeron sin remisión y lo único que se logró con el intento fue dar más tiempo a los especuladores. Cuando el pichiqueiro está a punto de desplomarse, el especulador vende los que tiene y compra dólares; cuando la devaluación llega, con esos dólares vuelve a comprar pichiqueiros y así, en unos días, ha ganado el mismo porcentaje en que dicha moneda se haya

devaluado (comisiones e impuestos a parte). El proceso es fácil y rápido; cuando se hace con cantidades abultadas de dinero, la ganancia es espectacular y toda la inyección de capital del FMI y del Banco Central del país víctima está en los bolsillos de los financieros extranjeros. Pero el daño a corto plazo al tejido financiero local y al empresarial es considerable, y suele redundar en despidos masivos.

Pero, en cambio, la realidad es que el mundo occidental, desde los tiempos de Clinton, cuyo equipo de asesores económicos modeló un nuevo estilo, ha dejado de apoyar la receta clásica para sí mismo. Inflación, paro y crecimiento son vistos ahora como tres componentes fundamentales e indivisibles de la macroeconomía. Todas las medidas que se tomen deben de ir destinadas a lograr su correcto equilibrio; actuar exclusivamente contra uno de ellos no suele dar resultado. Uno se puede apretar el cinturón todo lo que quiera y mantener un buen control de la inflación; pero si no hay crecimiento, el paro aumentará irremisiblemente y la revolución social se hace inminente. Liberalizar las empresas en países en vías de desarrollo, cuando no están preparadas para competir con las americanas y europeas, es conducir las a la ruina segura en pocos meses. La entrada del capital extranjero, beneficiosa a corto plazo por la entrada de tecnologías y apertura a nuevos mercados, suele debilitar a las empresas locales y poner la mayor parte del ahorro en manos de bancos extranjeros que luego concederán los créditos en función del interés de sus accionistas; esto tiende a dejar sin capital a la pequeña y mediana empresa (caso de Argentina), lo cual estrangula el crecimiento nacional. Subir los tipos de interés para desacelerar la economía, controlar el flujo de capital mediante severos impuestos a la compra-venta de activos financieros para detener la inflación es poner cadenas a la iniciativa privada. Los países en vías de desarrollo que han seguido los modelos económicos impuestos por el FMI, para poder acceder a los créditos suyos y del BM, han sido el mejor de los pastos para la especulación internacional —cosa que el estudio inicial nunca tiene en cuenta, ya que es *un factor externo no previsible*—.

En España hemos visto claramente en los últimos años el despegue económico resultante del abandono de las teorías clásicas, centradas en la inflación, por las más avanzadas de carácter expansivo, donde la bajada de los tipos de interés, de los impuestos y las privatizaciones y liberalizaciones graduales, junto con un buen control del endeudamiento público y la flexibilización del mercado laboral en busca del pleno empleo, han proporcionado crecimiento sostenido, mejora de las prestaciones sociales y reducción del desempleo, mientras que a la inflación sólo se la mira de reojo. Pero todo esto es peligroso, ya que deja al país abierto a la competencia con las potentes multinacionales que pueden llegar a monopolizar muchas de las actividades —lo que a la larga les permite fijar los precios de los bienes y servicios—. En momentos de recesión, el capital extranjero tiende a emigrar a lugares más estables, y si el tejido industrial autóctono no es fuerte y las empresas nacio-

nales competitivas, los problemas estarán servidos. Es la causa de las frecuentes llamadas a la competitividad de las empresas nacionales que oímos por la televisión.

¿Por qué ese miedo exacerbado a la inflación?: la respuesta que propone Joseph E. Stiglitz (1) (Nobel de Economía 2001) es sencilla: disminuye el valor de lo que se le debe a los acreedores (que suelen ser los organismos financieros) y destruye a las empresas con alto grado de endeudamiento. La inflación es vendida como el *coco* en muchas facultades de económicas y empresariales del mundo y combatida con celo por casi todos los ejecutivos formados en el mundo de la banca. Pero la realidad es que se puede crecer y tener pleno empleo aunque exista cierta inflación.

Pero existen algunos países que han logrado tanto desarrollo como obtener algunos fondos del FMI sin seguir sus recetas. Un ejemplo claro es el de China, que sigue un lentísimo proceso de liberalización de su economía, al ritmo que fijan sus dirigentes, y que les está llevando por un camino de varios lustros de crecimiento muy por encima del de la media mundial. Pero está claro que son pocos los que tienen otros valores distintos a los financieros —militares o estratégicos— como para poder mantener su criterio firme ante las presiones. Los famosos dragones del sudeste asiático son otro caso; fundamentalmente Taiwan, Malasia y Corea del Sur, y aunque sufriesen una fuerte crisis en los noventa, continúan con un crecimiento medio muy satisfactorio. En Europa destacan Polonia y Hungría, que han superado una excelente transición a la economía de mercado ignorando los consejos del FMI.

Los efectos sobre las personas

Actualmente, y pese al gran desarrollo tecnológico alcanzado, el mundo es un lugar duro para vivir. Más del 45 por 100 de la población mundial es pobre de solemnidad, con una renta *per capita* inferior a los dos dólares/día. La acción decidida del FMI y otros de los *tiburones* citados de la globalización han empobrecido o ayudado a empobrecer con sus recetas a países tan diversos como Argentina o Rusia, barriendo a la clase media y poniendo la riqueza en manos de unos pocos. Mientras que los tiburones han conseguido reducir bajo mínimos los aranceles que se pagan por industria, tecnología, bienes y servicios, no ocurre lo mismo con la agricultura, que continúa fuertemente subvencionada y protegida en el primer mundo, fundamentalmente en los Estados Unidos. El diferencial entre desarrollados y no desarrollados aumenta.

Todos somos conscientes de los problemas de corrupción que afectan a los países no desarrollados. Pero sería demasiado fácil echarles a ellos todas las

(1) *El malestar en la globalización*. Ed. Santillana, 2002.

culpas y caer en los aforismos típicos de que los pobres lo son porque no quieren dejar de serlo. Tan falso como decir que los obreros son todos unos vagos o que los empresarios son una raza de opresores sin escrúpulos. No hay sociedad que pueda prosperar si nadie se preocupa de dotarla de educación, infraestructuras y un marco propicio para su desarrollo moral y material. Por supuesto, no todo es culpa del mundo occidental. Por la corrupción grandes cantidades de dinero son desviadas de su propósito inicial a las arcas de sus gobernantes —de ahí quizá el supercontrol que pretende ejercer el FMI—. Algunas de esas sociedades son grupos de tribus en guerra permanente sin nada que pueda emular la acción de un estado serio. La falta de educación y cultura dificultan enormemente el desarrollo. Existen desigualdades sociales mantenidas a propósito, alegando cuestiones religiosas que mantienen a grandes sectores de la sociedad en el más absoluto de los analfabetismos, fuera del mercado laboral y con una significativa pérdida de capital humano. Las mafias locales aparecen allá donde el dinero del FMI comienza a aflorar y queda atrapado en bolsas de jefecillos locales que aprovechan las privatizaciones de las empresas estatales para posteriormente vender sus activos y sacar el capital obtenido al más provechoso mercado exterior. El desarrollo requiere no sólo dinero, sino también medidas de transformación social paralelas, legislativas y de orden público, sin las cuales la ayuda exterior será meramente una breve anécdota. Mientras, en los países emergentes surge también un nuevo modo de entender las cosas. Líderes de nuevo cuño, como el brasileño Lula, comienzan a proponer la reconversión del ya G-8 en un G-20, con representación de otros grupos de naciones que quieren tener voz propia en el futuro de este mundo que tenemos que construir para todos.

Conclusiones

Durante la segunda mitad del siglo xx los organismos de las Naciones Unidas se han fiado de la mano invisible de Adam Smith, teoría según la cual se esperaba que la existencia de una economía global liberalizada y, consecuentemente, con unas oferta y demanda casi infinitas formase un libre mercado perfecto que no precisase la existencia de un estado regulador. La práctica revela que esta teoría es del todo errónea. La comunidad internacional desarrollada esperó en los 70, 80 y 90 que la conocida como economía de la filtración (según la cual el enriquecimiento de las capas más altas acaba redundando en trabajo para las más bajas) extendería por gravedad los beneficios de la globalización a los más pobres. El resultado final ha sido que en grandes partes del mundo, tanto los ricos como los pobres lo son respectivamente más.

El concierto macroeconómico global no está organizado en igualdad de condiciones; de hecho habría que preguntarse si está mínimamente organiza-

do. Al igual que en el citado artículo, el «El enemigo global» se sugería la dificultad de lograr un orden mundial justo mientras se mantuviesen composiciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que responden a realidades de hace 50 años, mientras la riqueza esté en manos de las sociedades financieras y éstas decidan cuándo, cómo y a quién prestan capital, los organismos públicos internacionales obliguen a aplicar recetas occidentales anticuadas a países no occidentales, y la especulación a corto plazo está fuera de todo control, será muy difícil ayudar a los países emergentes a ponerse al día. Mientras existan bolsas de paro, incultura, pobreza e indignación será difícil lograr estabilidad, y sin esta última, el dinero no viene; es un lazo cerrado.

Los organismos teóricamente responsables, dependientes de la ONU, son en buena medida directamente cocausantes de las desigualdades que dicen combatir, puesto que responden a intereses privados de grupos de presión. Además, no dejan de ser aquello que quieren eliminar en otros países como causa de la ineficacia: un grupo de funcionarios de una empresa pública que no se juega nada personal con sus decisiones. Existe la imperiosa necesidad de un *estado* o acuerdo global capaz de corregir las desviaciones del mercado y proteger a los más débiles; como otra alternativa nos queda la incesante subida de los grupos antiglobalización o la salida de conjuntos de países del sistema actual —una especie de nuevo nacionalismo excluyente basado en uniones regionales de intereses— como estuvo a punto de hacer Asia, a finales de los 90, cuando amenazó con crear su propio Fondo Monetario Asiático.



LA ARMADA EN LA ESCUELA SUPERIOR DEL EJÉRCITO (1941-1964)

Jesús M. RUIZ VIDONDO
Doctor en Historia Militar

Introducción



A preparación de los coroneles del Ejército de Tierra no tenía entre sus enseñanzas temas referentes a la Marina entre 1923 y 1931, solamente se trataba la defensa de costas. La Escuela Superior del Ejército (ESE), a partir de 1941, sí se ocupó de tratar temas de la Armada. ¿Qué puesto ocupó la Armada en este Centro?, ¿cómo se estudiaron los temas de la Armada? Son preguntas que intentaremos contestar.

La legislación y las misiones

Una de las misiones principales de la ESE era mantener en los altos mandos y en sus auxiliares la unidad de doctrina. Dentro de los fines y los medios de la ESE se quería desarrollar el concepto de la colaboración de los tres Ejércitos. Desarrollaban el concepto totalitario de la guerra, tendiendo con la enseñanza a capacitar generales de Tierra, Mar y Aire para actuar en colaboración con el predominio natural de uno de esos elementos sobre los demás, según los casos.

La ESE tenía varios tipos de cursos, entre los que destacaban: Curso de Mandos de División (CMD), Curso de Mandos de Cuerpo de Ejército y Ejército (luego sería llamado Curso de Información para Generales (CIG)), Curso de Servicios y Curso de Logística. El CMD estudiaría, profunda y ampliamente, el Arma Naval. El CIG se ocupaba del empleo táctico de las fuerzas navales y su participación en la guerra.

La cooperación de los tres Ejércitos en 1964 aconsejó buscar escalones comunes en la formación del personal de las Fuerzas Armadas que pudiese permitir, junto a la compenetración moral e intelectual de una acción conjunta, un conocimiento recíproco de la doctrina y de las posibilidades operativas y logísticas de cada Ejército.

Era importante para la coordinación de las acciones de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire el estudio de la doctrina militar conjunta y la formación de Mandos Superiores y de Estados Mayores Conjuntos.

La reorganización de la ESE en 1964 tenía como una de las misiones principales el mantener relación con la Escuela Superior de Marina para asegurar la unidad de doctrina y espíritu de cooperación necesarios para la misión encomendada.

La Marina en los ciclos de la ESE



En los cursos finales de los años 40 fueron tomando cada vez más importancia, dentro de los diferentes ciclos, los estudios sobre la guerra marítima. Uno de los temas generales en 1942 fue la guerra marítima. El CIG de 1947 trataría la evolución de la táctica naval (la batalla naval tenía cada vez más interés, sus métodos y tácticas eran distintos al terrestre).

Los estudios se ocupaban de dos aspectos principalmente: táctica y estrategia. Estos dos aspectos dedicaban especial atención a la Marina.

Entre los criterios y métodos seguidos en la redacción del programa aparecían los siguientes: presentar el panorama

general de la guerra, su estudio comenzaba en el teatro de operaciones y se daba tanta importancia a la intervención de la aviación y de la Marina como a la del Ejército de Tierra (de esta forma se pretendía abrir los más amplios horizontes a los futuros altos mandos e interesar a los generales de los otros ejércitos con el estudio de los problemas de los suyos respectivos en combinación con los del Ejército de Tierra), y destacar los criterios orgánicos seguidos por las grandes potencias en la organización de sus fuerzas de Tierra, Mar y Aire.

Se tenían muy presentes las enseñanzas de la Segunda Guerra Mundial. Como resultado de estas enseñanzas era obligada la consideración y estudio de la técnica de las operaciones anfibas de ataque y defensa de costas.

Las *Conferencias de Técnicas Especiales* de 1951 incluían el estudio de los puertos en su aspecto militar.

En 1957 la Marina se estudiaba en casos concretos de desembarco marítimo, defensa de costas y ejercicios de teatros de operaciones. En *estrategia* y en *organización y doctrina* trataban las fuerzas navales del bloque occidental y del oriental.

En el ciclo de *Conferencias de Interés Militar* de 1958 hubo una conferencia dedicada al estrecho de Gibraltar.

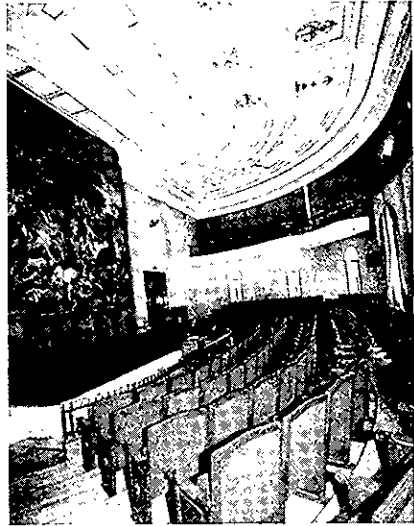
Dentro de táctica y servicios de 1959 se enviaron a los concurrentes por correo una serie de conferencias que versaban sobre la preparación obligada para llegar a la resolución de los ejercicios, y unos cursillos que desarrollaban los casos de cooperación que para la Marina desarrollaba nuestra doctrina provisional.

El CIG de 1960 presentaba el problema de la guerra como un integral en el que debía considerarse una sola estrategia en lugar de estrategias separadas de Tierra, Mar y Aire.

En 1964 hubo un *Ciclo de Técnica del Mando y del Empleo de Grandes Unidades*, que trataba sobre: evolución de las ideas sobre cobertura naval; operaciones anfibia; situación marítima en esos momentos, y las fuerzas navales del bloque occidental y del bloque oriental.

Las consideraciones sobre el *Programa de Técnica del Mando y del Empleo de Grandes Unidades* planteaban una situación que abarcaba la Península Ibérica y los países ribereños del Mediterráneo occidental. Se estudiaba el marco más elevado de la guerra: las decisiones de los mandos conjuntos y de las fuerzas de Tierra, Mar y Aire. Para todo ello se exponían los conceptos estratégicos, y los criterios orgánicos y doctrinales que conformaban la organización y empleo de las Fuerzas Armadas de las distintas grandes potencias. Las fuerzas navales y la cooperación aérea, terrestre y naval en ciertas operaciones era tratada.

En los servicios, en especial en el primer grupo (*Servicios de Mando*), se daba: los transportes por vía navegable, marítima y aérea. En Logística se estudiaban los servicios en las fuerzas navales.



La guerra marítima

Ante la importancia de los temas marítimos en la guerra desde 1951 hay un ciclo dedicado a la *Guerra marítima*, en el que estudiaban: las comunicaciones marítimas, las armas navales, el buque de guerra, las formaciones navales, el combate naval, las bases navales, diferentes aspectos de la guerra marítima en las dos guerras mundiales, las operaciones combinadas, el ataque a costas, la defensa de costas y el ataque al tráfico comercial.

En 1959 se incluyeron los desembarcos en la era atómica.

Se intentaba dar una visión de carácter general de las posibilidades de las fuerzas navales, y presentar un cuadro de su organización, misiones y actuación aislada y combinada con las fuerzas de Tierra o del Aire. No se descendía al detalle. Uno de los puntos esenciales, a partir de 1952, era la defensa de costas por tropas de Tierra y con apoyo, o no, de otros ejércitos. Otro de los puntos esenciales fue la colaboración con las fuerzas aeroterrestres.

El ciclo de *Estudios sobre guerra marítima*

En 1954 y 1955 hubo un ciclo sobre *Estudios sobre guerra marítima*. Este ciclo se ocupó de: campaña submarina en las dos guerras mundiales; las operaciones combinadas, y las posibilidades de España en el aspecto marítimo dentro de la política internacional.

Se quería dar una visión general de las posibilidades de las fuerzas navales, considerado su actuación aislada o combinada con las fuerzas de Tierra o del Aire, y ver el papel marítimo que podía corresponderle a España en el marco de la política internacional.

Profesores y concurrentes

El Ministerio del Ejército enviaba invitaciones para que en cada curso el ministro de Marina convocase a representantes de la Marina. Estos representantes iban a los cursos de la ESE. Además, había un profesor de Marina en la ESE. Cada año tiene sus peculiaridades, pero, por regla general, se pedían dos representantes de cada Ejército para cada uno de los cursos. Dos representantes de la Marina para el CMD y dos para el CIG. Los representantes de la Marina se intentaba que estuviesen destinados en la Escuela de Guerra Naval. A casi todos los cursos del CIG asistieron contralmirantes de la Armada.

Siempre había personal ajeno al profesorado de la ESE que desarrollaba conferencias comunes a los dos cursos. Este personal venía, entre otros, de la Marina, siendo sus graduaciones entre capitán de navío y capitán de corbeta.

El 3 de marzo de 1960 el curso de Servicios había ido adquiriendo una mayor importancia. Había dejado de ser un curso para jefes de Intendencia y Sanidad para integrar en él a todos los demás servicios, y el CIG, que se había elevado al nivel de teatro de operaciones, incluida la plena actuación de la aviación y la Marina, haciendo de él un curso de gran utilidad para los tres ejércitos. Era necesario revisar, a juicio del teniente general director de la ESE, las plantillas del profesorado en la ESE. Había que elegir un general de división como director del curso, que requería reunir unas circunstancias excepcionales no sólo por su importancia señalada, sino por la participación

en ellos de generales del Ejército de Tierra y Aire, y almirantes de la Marina, «entre los que conviene extremar el mantenimiento del prestigio de esta escuela».

En todos los cursos se solicitó a los Ministerios de Marina y Aire el nombramiento de concurrentes para los cursos en la ESE. La aviación siempre mandó uno o dos concurrentes. La Marina hubo veces en que no llevó ningún concurrente por necesidades de servicio. El nivel del profesorado era muy alto. Los miembros de otros ejércitos que asistieron a la ESE fueron en Marina 21 contralmirantes y 43 jefes.

Conferencias

El teniente general director Carlos Asensio Cabanillas agradeció en una conferencia en 1954 al ministro de Marina el que a través de conferenciantes y concurrentes hacían recordar la situación en ese momento: la unidad de la defensa nacional y la necesidad de coordinar y sumar todos los esfuerzos para una sola finalidad.

El teniente general director Rafael García Valiño resaltó en una lección la necesidad de unión entre los tres Ejércitos, unidad que cada vez iba adquiriendo mayor importancia. Agradeció la atención y el espíritu de colaboración con que seguían el curso los concurrentes jefes de Marina.

Visitas y viajes

La ESE, a lo largo de su historia, tuvo diferentes tipos de viajes y visitas. Había una serie de visitas típicas que fueron a constructoras navales, escuelas y academias de los tres ejércitos, astilleros y talleres navales, arsenales y bases navales. Fueron constantes, durante los años 40, las visitas y los estudios sobre la artillería de costa y el tiro en el Estrecho. Las fábricas solían ser elegidas por su importancia y por los materiales que construían.

Cuando se realizaban viajes a zonas vitales para nuestra defensa, en la que tenía una importancia esencial otro Ejército, se invitaba a un jefe de otro Ejército para explicar la situación. Éste es el caso del Estrecho, que solía ser explicada por un miembro de la Marina, en su aspecto marítimo, y por un miembro del Ejército del Aire, en su aspecto aéreo.

Una serie de viajes fueron a las islas, al Estrecho y a las costas del Mediterráneo y del Atlántico. Los viajes a Baleares daban la oportunidad de estudiar el desembarco de Jaime I y de los republicanos en la Guerra Civil. Los viajes al Estrecho y a Marruecos fueron constantes durante los primeros años de la década de los 40. Los estudios geográficos militares de la zona del Estrecho prestaban una especial atención a la interdicción del mismo. Las baterías de

costa, los aeródromos y las carreteras de las islas fueron visitadas por los concurrentes en cada viaje a Canarias.

Los viajes tuvieron que tener siempre en cuenta la situación internacional y la económica. La falta de recursos impidió en algún momento el viaje a las islas.

La llegada de los americanos hizo que se viajase a las bases. Desde 1964 se realiza viaje a Canarias.

Conclusiones

- La temática de la Armada tuvo mucha importancia en los estudios de la ESE, incluso con la creación de dos cursos monográficos.
- Fueron diferentes los puntos de vista estudiados.
- La ESE incluyó los estudios sobre temas marítimos, algo que no había ocurrido en los cursos de coroneles, entre 1923 y 1935.
- La llegada de material americano amplió los estudios relativos a la Armada.



BIBLIOGRAFÍA

- Archivo de la Escuela Superior del Ejército.
Archivo de la Escuela de Guerra del Ejército de Tierra.
Biblioteca de la Escuela de Guerra del Ejército de Tierra.
Ejército. *Revista de las Armas y de los Servicios*. Servicio de Publicaciones del EME. Madrid, año LII, núm. 622, noviembre 1991.
- RUIZ VIDONDO, Jesús María: *La Escuela Superior del Ejército. Antecedentes y desarrollo del centro de formación de la elite militar española (1923-1964)*. Tesis doctoral inédita, Pamplona, 2002.
- VV. AA.: *Escuela Superior del Ejército (1941-1991)*. Talleres del Servicio Geográfico del Ejército. Madrid, 1992.

LITIGIO A LA VISTA POR EL *HMS SUSSEX*

Juan Manuel GRACIA MENOCA
Presidente de la Asociación
de Rescate de Galeones Españoles



UANDO se hundió este barco de guerra inglés en el año 1694, en el estrecho de Gibraltar, comenzó una historia marítima que muy lejos de quedar dormida para siempre, como ocurre en la mayoría de los naufragios, despertó hace muy pocos años con inusitado interés a través de la sociedad de cazatesoros norteamericana Odissey cuando esta compañía comenzó, en aguas españolas, la búsqueda del *Sussex* con sus tesoros. Motivo que presumiblemente

va a dar lugar a litigios jurídicos entre algunas instituciones españolas y el gobierno inglés, con la presencia en el mismo de la Junta de Andalucía y la sociedad norteamericana mencionada, que fue contratada por el Gobierno inglés para localizar este pecio y extraer los tesoros que transportaba este navío cuando se hundió.

Este barco de la Armada inglesa formaba parte de una flotilla que se dirigía hacia las costas francesas y que estaba al mando del almirante Wheeler, con una tripulación de 500 hombres y dotado con 50 cañones, encontrándose a la altura del estrecho de Gibraltar, con un fuerte temporal que dio lugar a que se hundiera rápidamente, salvándose solamente dos personas. Este buque transportaba unos caudales de 10 toneladas de oro y 100 toneladas de plata, es decir, aproximadamente unos 4.600 millones de euros en valores actuales, según estimaciones del Gobierno británico. Los ingleses enviaban estos caudales para la compra de voluntades del duque de Saboya Víctor Amadeo II para aliarse con Inglaterra contra el Rey Sol Luis XIV, quien se consideraba entonces un elegido por Dios para liderar Europa y el resto del mundo.

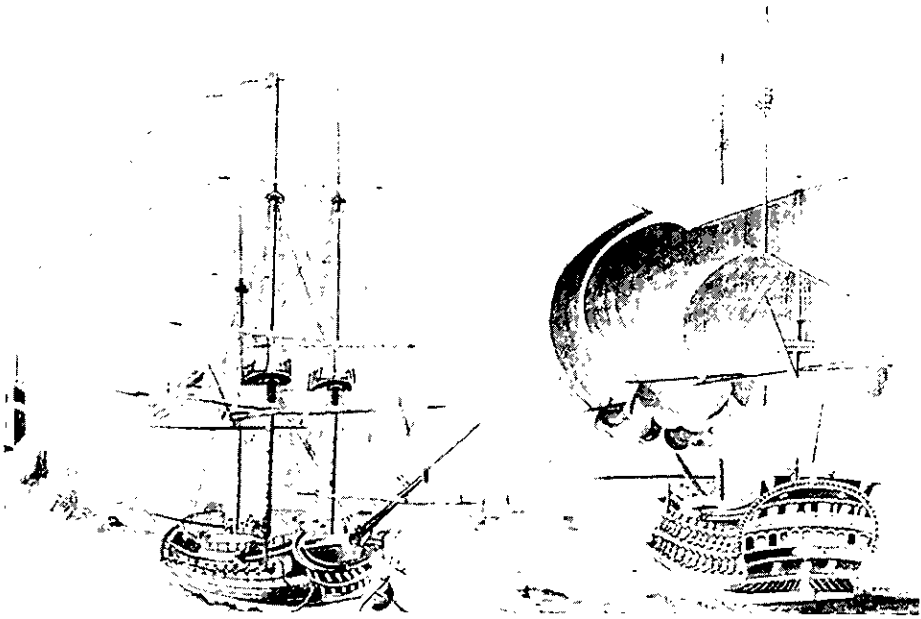
Después del naufragio del *Sussex* en aquel año, a una profundidad aproximada de unos 900 metros, apareció en el día de su hundimiento el cuerpo sin vida del almirante inglés Sir Francis Wheeler, con su camisa de dormir, en una playa de Gibraltar, e inmediatamente fue el anuncio para que el duque de Saboya tuviera constancia de que no recibiría el dinero prometido para aliarse con Inglaterra, hundiéndose también sus pretensiones económico-políticas juntamente con el *Sussex*.

Más de 300 años después de este episodio, en una zona comprendida entre la playa de Sotogrande, San Roque y Estepona, la sociedad Odissey Marine

Exploration INC comenzó en el año 2001 la búsqueda del tesoro del barco inglés, como mandataria del Gobierno inglés para la localización del pecio y del tesoro que se pudiera extraer. Odissey tiene su sede central en Tampa (Florida) como otras tantas sociedades de cazatesoros de galeones españoles, que también radican su sede en esta ciudad norteamericana. Tampa es, y ha sido por excelencia, un centro de reuniones de las personas cuyo objetivo es la búsqueda de tesoros en el mar, los llamados *wrakers*. Esta sociedad, ahora contratada para el *Sussex*, tiene como presidente a John C. Morris y como director general a Greg Stemm, que son los que han acordado con los ingleses un contrato de localización y extracción. Entre sus cláusulas figuran algunas, como por ejemplo que si Odissey consigue rescatar un tesoro valorado en 45 millones de dólares, obtendría un 8 por 100; si el tesoro ascendiera de 45 a 500 millones de dólares, obtendría un 50 por 100, y un 40 por 100 si superara los 500 millones de dólares, y el resto de estos porcentajes serían para el Gobierno inglés, hasta completar el 100 por 100 del total. No obstante, este contrato también en Inglaterra ha levantado bastantes susceptibilidades, como las que ha expresado en sus manifestaciones Mr. George Lambrick, director del Consejo de Arqueología Inglesa en York, cuando ha preguntado a las autoridades inglesas si este proyecto es para proteger el patrimonio cultural subacuático o es por el dinero que se piensa obtener del tesoro hallado. Las evidencias son tan claras que en este tema del *Sussex* no se proponen proteger el pecio, sino lucrarse con él.

En el año 2001 la sociedad norteamericana Odissey solicitó un permiso de búsqueda del *Sussex* al Ministerio de Asuntos Exteriores español vía Ministerio de Cultura, que se le concedió al considerar que el posible pecio estaba en aguas españolas y para evitar cualquier diferencia que pudiera haber con el Gobierno inglés; se suscribió una autorización porque de acuerdo con el Tratado de Utrech España sólo entregó el peñón de Gibraltar sin que Inglaterra tuviera derecho a las aguas que lo rodean. Esta postura mantenida por el Gobierno español fue a la postre la que indujo a dar este permiso en una zona determinada, pero la sociedad norteamericana Odissey no lo cumplió correctamente porque sus prospecciones llegaron hasta cerca de Sotogrande, y es aquí cuando aparecen los primeros problemas legales debido a que la Junta de Andalucía se percata de que existe esta compañía norteamericana sin permiso suyo para operar en proyectos arqueológicos subacuáticos, ya que las transferencias de arqueología subacuática están dadas por el Ministerio de Cultura a la Junta de Andalucía, en este caso y, por tanto, estas autorizaciones a terceros competen exclusivamente a la autonomía andaluza.

Después de este primer incidente entre las administraciones españolas por el *Sussex*, hemos sabido que inicialmente se han dado instrucciones a la sociedad Odissey para que se abstenga de continuar la búsqueda de este barco sin requerir antes el permiso del gobierno autonómico, porque las primeras muestras que dice la empresa norteamericana que ha extraído de sus prospecciones



Navíos español e inglés encontrándose de vuelta de través. Anónimo español, siglo xviii.
(Acuarela sobre papel, Museo Naval, Madrid).

siembran muchas dudas respecto a que correspondan al barco inglés (un cañón holandés). Hay algunas declaraciones como la de David Miles, jefe de Arqueología del patrimonio inglés, que expresa que son muy pocos indicios para saber si el cañón encontrado pertenecía al barco inglés, lo cual significa que el permiso dado por el Ministerio de Cultura no tendría validez actual al no recuperar concretamente un objeto del *Sussex*, por lo que no existe ninguna evidencia de que sea el cañón encontrado de este barco.

El buque de guerra *Sussex* sigue gozando de inmunidad soberana, de acuerdo a lo que España suscribió en el Convenio de la UNESCO para el patrimonio subacuático, aunque esté localizado el pecio en el mar territorial español o zona contigua con otro estado. Por otra parte, España es soberana también de permitir o no el acceso al pecio por parte de terceros y, por tanto, autorizar cualquier tipo de búsqueda del mismo. Si España no permite a los ingleses, vía la compañía norteamericana Odissey, buscar el *Sussex*, la Junta de Andalucía tampoco podría en derecho acceder al mismo sin autorización de Inglaterra. Aquí se dan dos alternativas: la primera, que no exista permiso alguno por parte española para que se continúe la búsqueda del *Sussex*, con lo cual quedaría el pecio intocable; segunda alternativa, que las autoridades españolas lleguen a un acuerdo con las inglesas, y aparte de la protección

arqueológica se pudieran extraer estos caudales con los acuerdos pertinentes. En este caso es donde habría que tener en cuenta a la empresa norteamericana y a la Junta de Andalucía, reiterando que el convenio internacional sobre protección del patrimonio subacuático, que se adhirió España en la UNESCO, establece que los países costeros son propietarios de los barcos hundidos en aguas territoriales, aunque dice muy claro que antes de excavar el yacimiento arqueológico se debe informar al estado del pabellón del buque hundido, pero el convenio dice también que se consideran inviolables los buques de guerra, estén donde estén hundidos, lo cual complica más la búsqueda del *Sussex*, porque éste era un buque de guerra de la Armada británica. Además, la Junta de Andalucía se ha dirigido al Gobierno británico para comunicarle que también necesita autorización para trabajar en las aguas territoriales que corresponden a Andalucía, como ya decía anteriormente.

Se establece la autorización de los estados para llevar a cabo cualquier actividad sobre el patrimonio cultural sumergido en su zona económica exclusiva o en su plataforma continental, considerando la obligatoriedad de notificarse al estado cualquier actividad que se intente en esas zonas, dando al mismo la facultad para imponer sanciones. Concretamente, que cuando se descubra un pecio en las 12 millas territoriales, donde la soberanía del país costero es absoluta, éste deberá informar al país del pabellón. Si el hallazgo del pecio se ha producido en la zona económica exclusiva o en la plataforma continental (entre 12 y 200 millas, con excepciones), el país costero necesitará consultar y, a su vez, deberá cooperar con el estado del pabellón, pues sin su permiso no podrá intervenir el buque. En aguas internacionales la soberanía del pabellón primará sobre cualquier otra causa.

Finalmente, a este posible conflicto entre administraciones se ha sumado un ciudadano español llamado Luis Valero de Bernabé, que a primeros del mes de junio de 2003 ha informado a la prensa que tiene registrado el yacimiento del pecio del *Sussex* y, de acuerdo con la ley española del Patrimonio Histórico de 1985, le da derecho al 50 por 100 de lo que se halle, porque su localización ha sido casual, y por ello ha reivindicado los derechos de hallazgo ante el Ministerio de Cultura y la Junta de Andalucía. Exactamente estos derechos se los ha cedido a cambio de un 10 por 100 de un futuro beneficio la compañía italiana Impresud, que cuando realizaba trabajos de batimetría geofísica del fondo en el estrecho de Gibraltar para la Red Eléctrica Española es cuando detectaron por sonar de barrido lateral las formas de dos pecios, de los que él considera que podían ser el *Sussex* y el otro el galeón español *Santa Ana la Real*, que se hundió en el año 1620 cuando iba cargado de caudales a Filipinas. Impresud, la compañía italiana, el 20 de diciembre de 2002 presentó en la Dirección General de Patrimonio del Ministerio de Cultura una solicitud de derechos de hallazgo sobre estos dos pecios, de acuerdo con los artículos 41.3 y 44 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico, y posteriormente se dieron a estas instituciones españolas las situaciones exactas de estos pecios.

Los Ecologistas en Acción han efectuado declaraciones con el fin de denunciar ante la Comunidad Europea y ante el Ministerio español de Medio Ambiente que la decisión de recuperar al *Sussex* podía causar al lecho marino de la bahía de Algeciras grandes daños al remover muchos fondos donde habitan más de mil especies diferentes. En este punto tengo que decir que estoy totalmente de acuerdo, que cuando se estudia un pecio en sus profundidades se debe tener en cuenta la biodiversidad existente para que a las especies que lo habitan se les de el tratamiento adecuado, no diezmando las mismas, sino creando condiciones muy similares en su hábitat. Principio que debe imperar en los hallazgos arqueológicos, y por ello nos congratulamos de estas exigencias, vengan de donde vengan.

Seguramente seguiremos recibiendo más información del pecio del *Sussex*, con posibles matizaciones jurídicas entre el Gobierno inglés y las instituciones españolas, con un aspecto asombroso a resaltar: que el Gobierno inglés haya contratado a una sociedad de cazatesoros norteamericana para extraer los caudales de este barco inglés hundido, aunque hace varios años ya hubo un precedente, cuando el Gobierno inglés contrató a una sociedad de salvamento privada para recuperar casi todos los lingotes de oro del destructor *Edimburgo*, que se había hundido a consecuencia de un ataque submarino de los alemanes en la Segunda Guerra Mundial, cerca de Murmansk, durante el transporte de este oro desde Rusia a Inglaterra. Con este bagaje de contratar, por parte de los estados, a sociedades de cazatesoros para la búsqueda de pecios en aguas españolas o internacionales se marcan unas pautas a seguir, que pueden desembocar en problemas jurídicos como el que ahora nos atañe. Y para que no se repitan estos enfrentamientos que pueden terminar en los tribunales, participo que a los españoles interesados en nuestro patrimonio subacuático, nos tendría que servir este caso del *Sussex* como un ejemplo clarísimo para definir en el futuro la política a seguir de las investigaciones españolas de nuestros pecios y nunca supeditarlos a que existan sociedades extranjeras de cazatesoros, salvo que aceptemos que no tenemos en España la tecnología necesaria para un proyecto arqueológico en un pecio que está a novecientos metros de profundidad y, por tanto, tengamos que acudir a sociedades extranjeras como la que ha contratado el Gobierno inglés.



TEMAS PROFESIONALES



PERSPECTIVAS ACTUALES DE LOS SISTEMAS DE PROPULSIÓN AIP CON CÉLULAS DE COMBUSTIBLE

Luis LÓPEZ PALANCAR
Doctor ingeniero naval

Preámbulo



ACE relativamente poco tiempo ha comenzado sus pruebas el submarino *U-31*, primero del tipo *212-A*, encargado por la Bundesmarine a los astilleros Howaldtswerke y Nordseewerke, y cabeza de serie de las otros cuatro unidades encargadas a los citados astilleros por Alemania.

En breve también se lanzarán las dos unidades del mismo tipo encargadas por Italia, y se está comenzando a trabajar en los tipos *214* con destino a Grecia y Corea del Sur.

Característica común de todas estas unidades es la de poseer un sistema AIP basado en Células de Combustible alimentadas por hidrógeno almacenado en tanques construidos en hidruros metálicos. Los buques del tipo 214, que inicialmente iban a llevar un sistema parecido, pero usando como combustible primario metanol, del que por medio de un sistema de reformado se obtendría el hidrógeno, se han cambiado en su diseño, pasando a utilizar un sistema igual al instalado en este primer submarino *U-31*.

Teniendo en cuenta las características geoestratégicas de España y las misiones de su Arma Submarina, es plausible considerar que no se seguirá el ejemplo en los nuevos buques *S-80* de los tipos *212-A* construidos en Alemania e Italia, y los *214* que se construirán para Grecia y Corea del Sur.

En efecto, si consideramos los posibles teatros operativos de las unidades anteriormente mencionadas, nos encontramos que el teatro operativo de los submarinos germanos serán los mares Báltico y del Norte, con distancias sumamente reducidas. Otro tanto ocurre con Italia, cuya flota está confinada en el Mediterráneo, por lo que sería este mar el principal teatro de operaciones, y aún más los mares Adriático y Tirreno. El caso de Grecia es similar al de Italia, pero con unos posibles teatros operativos aún más restringidos (mares Egeo y Jónico). Corea del Sur tiene como posibles teatros operativos para sus unidades subacuáticas los mares del Japón y el mar Amarillo. Es decir, todos estos países tienen como posibles zonas de operaciones de sus unidades subacuáticas mares de extensión reducida y aguas poco profundas, para los que son suficientes unidades costeras.

El caso de España es totalmente diferente. No sólo puede ser el Mediterráneo el posible teatro operativo de nuestros submarinos, sino el océano Atlántico y el mar Cantábrico. En el caso español, son precisas pues unidades oceánicas.

El objeto del presente artículo no es otro que el de dar a conocer los últimos desarrollos en la tecnología de las Células de Combustible para su aplicación a la propulsión AIP de submarinos convencionales.

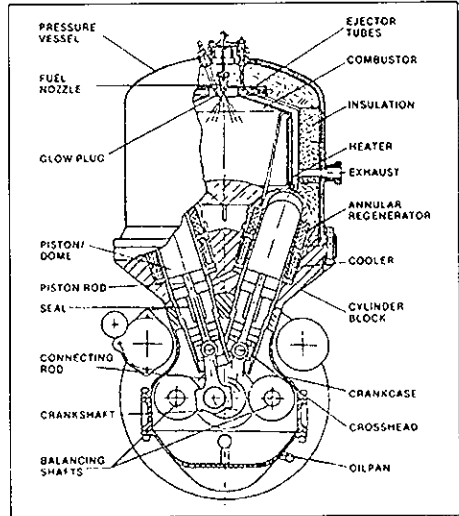
Posibilidades de sistemas AIP con Células de Combustible

En el momento actual, como ya se comentó en otro lugar, existen tres alternativas principales de sistemas AIP: los motores Stirling, las Células de Combustible y los sistemas CCD (*Ingeniería Naval*-junio/julio 2001, «Pasado, presente y futuro de los sistemas de propulsión anaerobios en submarinos»).

En principio, cualquiera de los tres sistemas es aplicable a un submarino convencional, ya que el sistema MESMA es autodescartable debido a su alto consumo de oxígeno y a su nula implantación a nivel mundial.

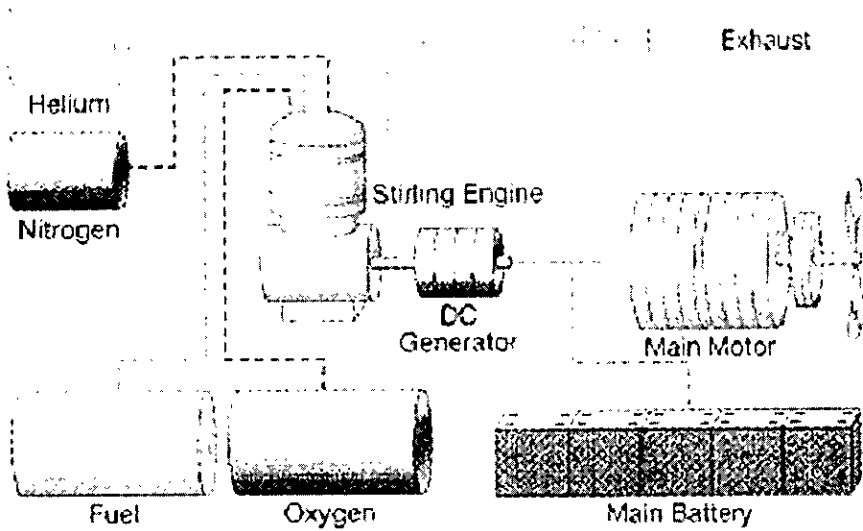
Los motores Stirling

Los motores de ciclo Stirling son utilizados únicamente por la Marina suca en los submarinos tipo Golland. Son pequeñas unidades tipo V4R-275, con una potencia unitaria de 75 kW, a todas luces insuficiente para un buque del tipo S-80, pero perfectamente factibles para pequeñas unidades de sólo 1.500 toneladas en inmersión y con zonas operativas muy restringidas. Por otra parte, el volumen de almacenamiento de oxígeno para generar 1 kW de potencia es muy elevado (del orden de 1,85 litros), y a esto debemos añadir el hecho de que a bordo del buque, además de los tanques de oxígeno, deben llevarse otros gases, como nitrógeno y helio. Presentan la ventaja de que el oxígeno necesario para el funcionamiento de estos motores no es preciso que tenga una pureza extra-



Sección de un motor Stirling.

El funcionamiento de estos motores no es preciso que tenga una pureza extra-

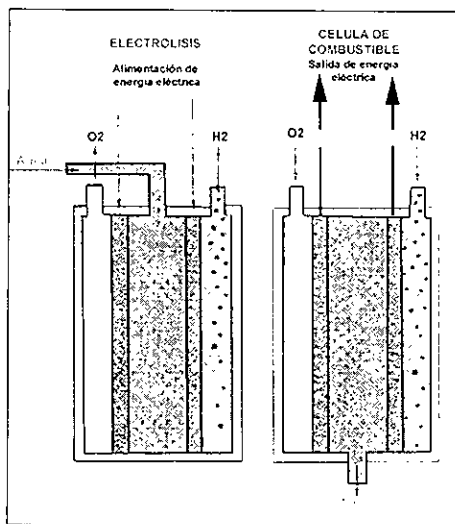


Esquema de instalación de los motores Stirling.

ordinaria, por lo que no es precisa una infraestructura portuaria especial para el reavituallamiento de este elemento.

El principal problema radica en la poca potencia de estos motores, que ha sido la causa de su rechazo por otras armadas interesadas en proveer a sus submarinos de un sistema AIP fiable, seguro y de coste equilibrado.

Las Células de Combustible



Principio general de funcionamiento de las Células de Combustible.

Éste es el sistema en el que se tenía depositada más confianza hasta el presente; ello ha sido causa de que los submarinos de los tipos 212-A y 214 lleven este sistema como AIP. Sin embargo, los propios diseñadores de estos buques empiezan a tener sus dudas respecto al momento de selección de esta solución, ya que la misma no está absolutamente madura para su uso en submarinos, y ya se adelanta que en el nuevo tipo 216 se cambiará el sistema.

Sin embargo, para comprender las razones de estas dudas de última hora es preciso hacer una corta revisión de cuáles son los principios de este sistema.

Como todos sabemos, el principio del sistema no puede ser más simple: en esencia es el proceso inverso a la

electrolisis, pero con una reacción controlada del oxígeno y el hidrógeno.

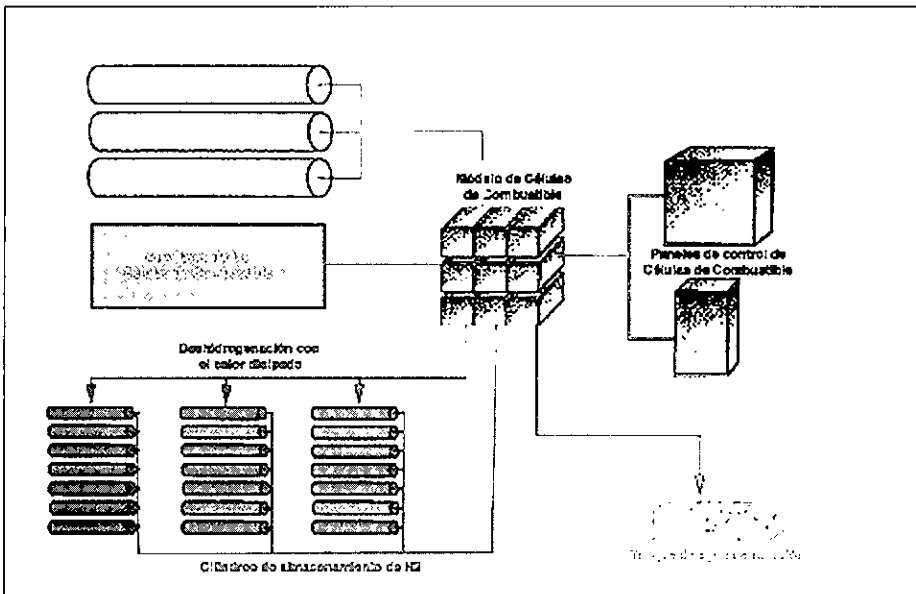
En función de la temperatura de funcionamiento de estos equipos existen diferentes tipos de Células de Combustibles; para los submarinos se han elegido hasta ahora las de tipo PEM (*Proton Exchange Membrane*), por ser las que funcionando a baja temperatura tienen mejor rendimiento y posibilidades de desarrollo futuro.

Un cierto número de células de combustible, el equipo auxiliar y la electrónica correspondiente están montados en un módulo de Células de Combustible (FC), situado en un recipiente hermético sometido a un pequeño exceso de presión con nitrógeno. En el transcurso de los últimos diez años se han investigado un gran número de diferentes tipos de células. Estas pruebas han demostrado que la utilización de Células de Combustible tipo PEM implica un considerable incremento en la densidad de potencia en comparación con las

células de tipo alcalino usadas a bordo del submarino *U-1* en 1988. Ésta es una de las razones por las que las células PEM han sido elegidas para su integración en los submarinos de la clase *212-A* para las armadas alemana e italiana y, posteriormente, para los nuevos buques griegos y surcoreanos del tipo *214*. En la actualidad, se ha conseguido una producción en serie de módulos de células de combustible de 30, 50 y 120 kW, cumpliendo con todas las características estimadas en la fase de diseño. En función de los requisitos de potencia de salida y de la tensión, los módulos de Células de Combustible individuales (dispuestos en un *stack*) pueden ser conectados siempre en serie o en paralelo. Para las operaciones submarinas la planta está dispuesta para permitir la interconexión de la planta de células de combustible y las baterías en el funcionamiento normal anaerobio (AIP). No es necesario el mantenimiento de los módulos en el transcurso de la misión.

Otras razones que han favorecido la elección de este tipo de Células de Combustible son las siguientes:

- Bajo peso del sistema completo de células de combustible.
- Rapidez para alcanzar la temperatura de funcionamiento, y con ello, su plena operatividad.
- Mínima firma infrarroja, debido a que su temperatura de funcionamiento es muy baja.



Disposición típica de una planta de Células de Combustible.

El hidrógeno sirve como elemento portador de energía para el proceso electroquímico en el interior de las Células de Combustible, y se almacena en cilindros de hidruros metálicos situados en el exterior del casco resistente del submarino. Estos hidruros metálicos tienen espacios libres en su estructura metálica que pueden ser rellenos con átomos de hidrógeno en procesos reversibles. El calor disipado en el proceso de funcionamiento de las Células de Combustible se usa para deshidrogenar los cilindros de hidruros metálicos. De esta forma es factible, en relación con el volumen del cilindro, utilizar grandes cantidades de hidrógeno a baja presión y temperatura ambiente. Las conducciones de hidrógeno en el interior del casco resistente son de doble envuelta, y el espacio entre estas envueltas está relleno de nitrógeno para asegurar un funcionamiento seguro.

Dado que no son sensibles a los factores medioambientales, los cilindros de almacenamiento de hidruros metálicos son, por el momento, el procedimiento más seguro para almacenar el hidrógeno. Los hidruros no contienen gas libre y la cantidad de hidrógeno liberada depende de la cantidad de energía térmica producida.

El dilema planteado a los diseñadores de estos sistemas fue si almacenar el hidrógeno para la reacción química en tanques a alta presión y baja temperatura (lo que supone un peligro potencial para la seguridad del buque) o almacenarlos en tanques de hidruros metálicos, en los que por estar a temperatura ambiente y contenidos en las celdillas de hidruros no constituyen peligro alguno, pero a cambio de un poder de almacenamiento muy bajo (en la actualidad se puede almacenar solamente un 2 por 100 de H_2 de la plena capacidad del tanque). Se eligió este último sistema por las seguridades inherentes que presentaba, pero a cambio de una baja autonomía en inmersión, dado el poco hidrógeno almacenado.

El problema del reformado de los combustibles

Dados los problemas expuestos para el almacenamiento de hidrógeno a bordo de un buque tan crítico como es un submarino, lo ideal es que las células de combustible se alimentasen de hidrógeno producido a partir de un combustible más estable o con mayor capacidad de almacenamiento, como pueden serlo el metanol, etanol, gas natural, queroseno o el tradicional combustible diesel, transportados a bordo.

Sin embargo, la obtención de hidrógeno a partir de estos combustibles plantea una serie de problemas, aún no resueltos satisfactoriamente para su uso en submarinos. Este proceso de obtención de hidrógeno a partir de cualquiera de los combustibles enumerados se denomina «reformado».

El reformado de los hidrocarburos es una tecnología muy conocida en la industria petrolífera y química. No obstante, el paso de este proceso en gran

escala en plantas industriales con producción estacionaria a dispositivos ligeros, de poco peso y en pequeña escala, presenta serias dificultades, como ha demostrado la experiencia durante los últimos años.

En general hay tres tipos diferentes de proceso de reformado de los combustibles:

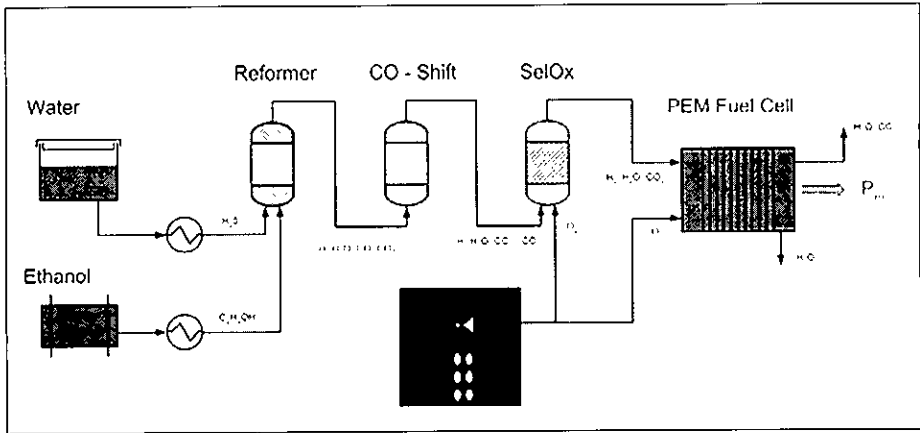
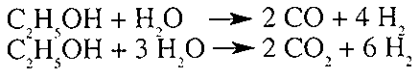
- Reformado por vapor.
- Oxidación parcial.
- Reformado autotérmico.

Si nos concentramos en el reformado del etanol, los tres procesos son aplicables. El proceso previo para eliminar el azufre (desulfurización) y romper las cadenas aromáticas y olefinas, común para los restantes tipos de combustibles, no es preciso en este caso.

A continuación, se estudian someramente los tres sistemas citados anteriormente.

Reformado por vapor

El sistema de reformado por vapor es una tecnología industrial madura, consistente en una reacción, favorecida catalíticamente, entre el combustible y el vapor. Para el etanol, las reacciones principales son las siguientes:

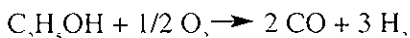


Esquema de una Célula de Combustible PEM con el sistema reformado y el de limpieza del gas.

Estas reacciones son endotérmicas y, normalmente, se llevan a cabo a temperaturas comprendidas entre los 400 y los 600° C. Son reversibles, y se alcanza el equilibrio cuando existe una gran cantidad de níquel como catalizador muy activo. El calor necesario es suministrado bien quemando combustible adicional o por medio de otra fuente externa de calor.

Oxidación parcial

La oxidación parcial es la conversión sub estequiométrica de hidrocarburos con oxígeno o aire para convertirlo en una mezcla de hidrógeno y monóxido de carbono. Pero el dióxido de carbono, el oxígeno, el agua y el nitrógeno (en caso de utilizar aire) toman parte en el proceso de reformado. La reacción principal



es exotérmica, con lo que no es precisa una fuente calorífica externa. Comparado con el proceso de reformado por vapor, el tiempo de comienzo es menor y las características de cambio dinámico de carga son mejores, pero el control de la reacción constituye por ahora el problema y la dificultad. Es una reacción adiabática en fase gaseosa (no catalizada) que se lleva a cabo a temperaturas de 1.200 a 1.500° C.

Reformado autotérmico

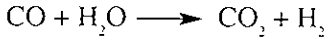
El reformado autotérmico es una combinación de los dos procesos descritos anteriormente. El reactor se alimenta de combustible, vapor y aire en una relación específica y determinada, de forma que la reacción exotérmica suministra exactamente el calor necesario para la reacción endotérmica del vapor. De forma similar al reformado con vapor, es una reacción catalítica, pero en este caso es adiabática. Las temperaturas en las que tiene lugar el proceso están en el margen de los 700 a los 850° C.

En el caso de un submarino en inmersión, y con excepción de los buques con propulsión nuclear, no existe disponible a bordo, en situación de inmersión, fuente de calor suficientemente potente para alcanzar las temperaturas de reformado necesarias.

Por otra parte, las Células de Combustible PEM utilizadas en submarinos (por ser las de menor tamaño y porque trabajan a baja temperatura) presentan una serie de características muy específicas. Tienen una tolerancia muy limitada al monóxido de carbono. En función de los materiales usados, concentraciones de CO superiores a 10 ppm constituyen un veneno para el cátodo-cata-

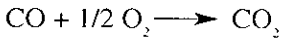
lizador e irreversiblemente inutilizan la Célula. Este proceso se llama «degeneración». Por ello, es preciso un proceso adicional al reformado de tratamiento del gas. El método más usual para reducir el CO es una reacción en dos etapas y una oxidación selectiva.

La reacción de cambio



se efectúa a temperaturas de 300-450° C en una fase primaria de alta temperatura y en una fase posterior de baja temperatura (180-250° C). Como efecto positivo, se producen cantidades adicionales de hidrógeno.

La concentración de CO del reformado puede ser reducida aún más, hasta límites inferiores a los aceptables por la oxidación selectiva. Aquí, el CO es convertido en CO₂ catalíticamente:



Alternativamente, el paso final puede ser sustituido por otros sistemas, tales como el de Absorción por Cambios de Presión (PSA, *Pressure Swing Absorption*) o separación por una membrana de aleación de paladio. En ambos casos, el hidrógeno es separado del reformado. La mezcla de gases, consistente en CO₂, H₂O y restos de CO y H₂, es evacuada, y el hidrógeno puro alimenta a la Célula de Combustible.

En resumen, dado que en una unidad subacuática no existen fuentes de calor para proceder a estos reformados, es más que dudoso que, por el momento, las Células de Combustible tengan éxito en esta aplicación.

Por otra parte, el oxígeno necesario para el funcionamiento con Células de Combustible, procedente del aire, debe tener unas características de pureza que no son los estándares en la producción de este elemento. Téngase en cuenta que las pequeñas cantidades de impurezas o gases extraños contenidos en el almacenamiento y producción normal de este elemento químico son altamente venenosas para las propias Células de Combustible; similarmente, la disponibilidad de hidrógeno en las bases y mucho menos la existencia de una red a escala mundial para la recarga de este elemento no están disponibles por el momento, y se duda mucho de que lo estén en un futuro, dado el alto riesgo que este gas implica en sí mismo.





Para conmemorar el 75 aniversario del viaje que hizo S. M. el rey Don Alfonso XIII de Algeciras a Málaga a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, lo que supuso el inicio de la vida operativa del veterano velero, SS. MM. Don Juan Carlos y Doña Sofía embarcaron en dicho buque el pasado 26 de octubre en Algeciras, desembarcando al día siguiente en Málaga. En la fotografía SS. MM. reciben en la Cámara de Oficiales un recuerdo conmemorativo. (Foto: ORP, Armada).

LA CUARTA ESCUADRILLA: ROMPIENDO CADENAS

Carlos CASTRO CORTINA



Breve reseña histórica



A historia de esta unidad comienza cuando en enero de 1964 los alféreces de navío Luis Roca Ramírez, González Tirado, José María Otero Menéndez, Emilio Bonaplata González de Mendoza, José Antonio Balbás Otal y José María Suárez Menéndez se inscribieron como alumnos de vuelo en el Aeroclub de Cuatro Vientos. Con ellos y con la experiencia adquirida se pretendía crear una escuela de pilotos de ala fija; ya se veía la necesidad de incorporar nuevas unidades que complementarían las labores realizadas por los helicópteros en servicio.

Para el Aeroclub, aquéllos eran seis jóvenes más que deseaban aprender a volar; sin embargo, un desafortunado accidente, que le costó la vida a José María Suárez Menéndez, hizo que se diera a conocer su condición de militares.

Entre noviembre y diciembre de ese mismo año se fueron recibiendo las cuatro avionetas *Piper* que conformaron el núcleo inicial de aeronaves de la Cuarta Escuadrilla, que no se hizo oficial hasta 13 años después, cuando en enero de 1977 se dieron de alta, por Orden Ministerial, en los listados del Arma Aérea.

«Trece años» estuvo la Armada sin autorización para operar con las avionetas, por ser estas aeronaves de ala fija basadas en tierra. Durante este tiempo los cuatro aparatos eran sacados casi a diario para arrancarlos y moverlos. Todo este tiempo y todas las dificultades que en su creación la acompañaron, finalmente superadas, dieron pie al hasta hoy lema de la Cuarta Escuadrilla: *Omnia vincula disruptam* (Rompiendo todas las cadenas).

Introducción

Me he animado a escribir este artículo sobre la Cuarta Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves fundamentalmente por dos motivos:

- Después de casi cuarenta años desde que esta escuadrilla inició su andadura (1964), todavía me encuentro con personas dentro del ámbito de la Armada que desconocen cuáles son las principales misiones que se llevan a cabo por nuestras aeronaves, pensando la mayoría que se dedican principalmente o exclusivamente al transporte de autoridades militares (aviones VIPs), opinión que no es del todo exacta. Considero, por tanto, que somos algo desconocidos y que este desconocimiento podría ser una de las causas de no ir mejorando en prestaciones y/o unidades con el paso de los años.
- Los recientes vuelos a Djibouti y a Bagdad han marcado un hito en distancia, en tiempo de vuelo, en número de saltos y en muchas otras complicaciones que se dieron como consecuencia de tan largos desplazamientos para este tipo de aviones.

Capacidades y misiones



El SEDEF, en su visita a Bagdad, con el embajador Bremer, jefe de la CPA (Coalition Provisional Authority), y el embajador Shavers, delegado del Gobierno británico ante la CPA.
(Foto: J. M. Castaño Fernández).

Actualmente, y desde el año 1989, la escuadrilla dispone de tres aviones *Cessna Citation II*, con capacidad para transportar cada uno hasta un máximo de siete pasajeros.

En términos generales, sus pilotos se forman después de pasar un año por la Academia General del Aire, seis meses por la Escuela de Transportes de Maticán y 2/3 meses por la Escuela de Dotaciones Aeronavales.

Las misiones que se llevan a cabo, ordenadas por porcentaje de horas de vuelo al año, son las siguientes:

Vuelos logísticos (26 por 100)

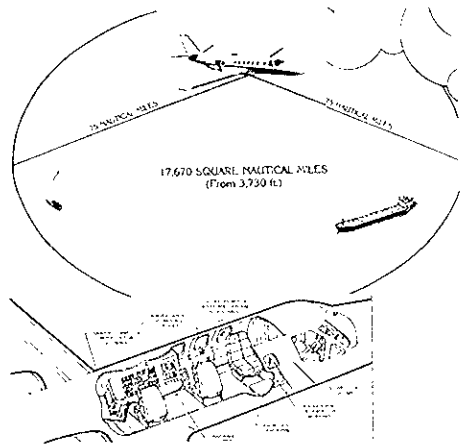
En el 2002 se transportó aproximadamente a 1.200 personas en vuelos nacionales y 80 en internacionales. El transporte de esas 80 personas supuso un ahorro de 230.000 euros (38 millones de pesetas) en billetes de avión, a lo que habría que sumar lo no gastado en concepto de dietas. La cantidad en dietas y billetes ahorrada en los vuelos nacionales es obviamente muy superior.

Otra ventaja importante, que se deriva del hecho de hacer este tipo de vuelos con nuestros propios aviones, es la flexibilidad y rapidez que supone el

llevarlos en el menor tiempo posible al aeropuerto más cercano donde tengan que desempeñar su trabajo, asistir a reuniones, transportar repuestos vitales para el buen funcionamiento de nuestras unidades destacadas, etcétera.

Traslado de autoridades (24 por 100)

Los porcentajes son aproximados y pueden variar algo de un año para otro. En este último año se ha incrementado el número de autoridades ajenas al Ministerio de Defensa, pasando a ser la Cuarta Escuadrilla otra alternativa posible cuando no hay disponibilidad de aviones del Grupo 45 del Ejército del Aire.



Versión vigilancia marítima de los aviones *Cessna Citation II*. Dispone de dos radares, sistema de detección nocturna, consola para el operador con todo lo necesario para llevar a cabo este tipo de misiones (la escuadrilla no cuenta con esta versión).

Vigilancia marítima (13 por 100)

Se informa sobre vertidos tóxicos o de combustible, contrabando, inmigración ilegal, desaparecidos o naufragios en la mar, o cualquier otro asunto de interés, manteniendo las comunicaciones adecuadas, tanto con la Guardia Civil del Mar como con el Servicio Aduanero.

Colaboraciones navales (12 por 100)

Engloba cualquier tipo de colaboración naval (comprobación Tacan, alineación de sensores y armas, etc.) y participaciones en maniobras y ejercicios diversos (NEOTAPON, GRUFLEX, CALOPCOs, etc.).

Un valor añadido para que se quiera la participación de estos aviones en los diferentes ejercicios es su sistema de visión nocturna. Dos de los aviones están preparados para montar un POD de infrarrojos.

Vuelos fotográficos (5 por 100)

La velocidad, autonomía y poco nivel de ruido hace de estos aviones una herramienta inmejorable para estas misiones. Se dispone de PODs fotográficos, aunque con frecuencia se utilizan cámaras digitales manuales.

Adiestramiento y otros (del 15 al 25 por 100)

Para el adiestramiento (instrumental, visual, formaciones, pruebas, etc.) nos quedamos con un margen que varía desde el 15 al 25 por 100, según la disponibilidad de aviones y la demanda de las anteriores misiones.

En «otros» incluimos vuelos poco frecuentes, pero que también se han dado en la escuadrilla, como pueden ser de evacuación de heridos (MEDEVAC), para los que el avión dispone de camillas, y otros todavía menos frecuentes de trasplante de órganos.

Vuelos a Djibouti y Bagdad

El vuelo a Djibouti, donde se trasladaba al ALFLOT (Excmo. Sr. D. José Antonio Balbás Otal) como máxima autoridad española en los actos de relevo del CTF150, supuso, sin lugar a dudas, un gran reto para esta escuadrilla. Nunca antes había estado tan alejada de su base una de nuestras unidades. Con sus 3.300 millas recorridas en su trayecto de ida, en 13 horas, y sus 3.450 millas y 19 horas de vuelo sin descanso de regreso (sólo interrumpidas para repostar) supusieron un esfuerzo grande para las dotaciones y una prueba no menos importante para el avión.

El vuelo a Bagdad, donde se trasladaba al SEDEF (Excmo. Sr. D. Fernando Díez Moreno), que iba como comisionado del Gobierno para la reconstrucción de Irak, significó la confirmación del buen funcionamiento y fiabilidad



Uno de nuestros aviones con el POD de visión nocturna o fotográfico incorporado.

(Foto: J. Flethes Serrano).

de la escuadrilla. Este vuelo, con sus 6.400 millas voladas en 22 horas, con diferentes paradas técnicas, tuvo como retos las complicadas gestiones para conseguir los permisos de sobrevuelo en un plazo de tiempo muy por debajo de lo normal (el permiso para sobrevolar Israel nos llegaba un minuto antes de despegar de Jordania, es decir, 15 minutos antes de sobrevolar Israel) y las adversas condiciones climatológicas

reinantes en la zona del golfo Pérsico. El propio SEDEF tuvo ocasión de comprobar cómo pasábamos de unas temperaturas que superaban los 40° C, envueltos en una nube de arena despegando de Kuwait, a unas condiciones de engelamiento y de turbulencia más que moderada, 20 minutos después, volando en curso a la capital de Irak. Esto no fue más que el preludio de las complicaciones que luego se nos iban a presentar a nivel personal en Bagdad, previsibles, sin embargo, en un país que acaba de salir de un conflicto bélico.



De izquierda a derecha, capitán de navío Martín-Oar (†); Fernando Díez Moreno, SEDEF; Miguel Benzo, embajador en misión especial, y Miguel Moro, secretario de la embajada de España en Irak. (Foto: comandante E.T. José María Castaño).

Conclusiones

El número y el tipo de aviones de la Cuarta Escuadrilla empieza a ser una limitación para las necesidades operativas y logísticas de la Armada, que dispone por otra parte de unidades navales cada vez más alejadas de sus bases. Dada la edad de los dos primeros *Cessna* (treinta años de servicio), es posible que la Armada tenga planes para complementar la dotación actual.

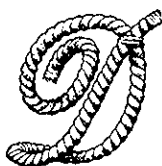
Como hemos visto, el transporte VIP es sólo una de las misiones que tiene la Cuarta Escuadrilla de Aeronaves, de la que estamos muy orgullosos, pero no es ni la única, ni la más importante, ni siquiera la más frecuente.



Las cinco fragatas de la 31.ª Escuadrilla atracadas en el arsenal de Las Palmas, mayo 1986.
(Foto: colección vicealmirante duque de Carrero Blanco).

MI SOLUCIÓN A UN PROBLEMA CINEMÁTICO

Tomás GARCÍA-FIGUERAS Y ROMERO



ESDE hace algún tiempo, cosa no habitual en mí, no leo nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA, de la que no en pocas ocasiones he sido colaborador.

Pero el otro día me comentó mi hijo que había un artículo en la del mes de mayo de 2003 (pág. 627) del capitán de navío Francisco Martínez Fernández sobre un problema cinemático. Sin duda me lo dijo porque sabe de mi afición por estos temas.

Cuando conseguí hacerme con el citado artículo, leerlo y entrarme el «gusanillo» de su estudio fue todo uno. El autor no sólo es un admirado compañero de promoción, sino un muy querido y entrañable amigo.

El problema que plantea: «Una aeronave realizando ejercicios a poniente de Portugal sufre una avería que le obliga a dirigirse lo más rápidamente posible a tomar tierra. Se encuentra a 128 millas de la costa y dispone de una velocidad máxima de 100 nudos. El viento es de 35 nudos. ¿Qué rumbo tendrá que poner para alcanzar la costa en el mínimo tiempo?». El autor resuelve el problema con varias direcciones del viento y concluye que el rumbo de la aeronave es siempre el 090°...

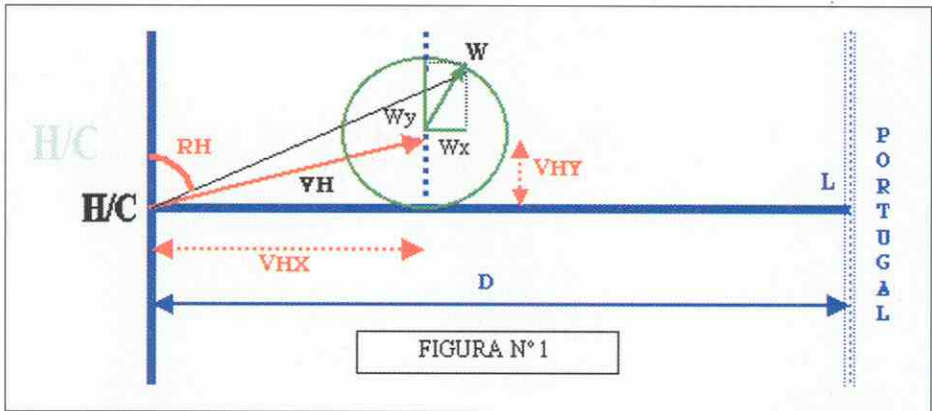
El interrogante: ¿por qué el rumbo de la aeronave es siempre el 090°?

Vamos al asunto. Vaya por delante que, a efectos expositivos, voy a trabajar con el rumbo de viento (R_w) y no con la dirección de donde viene, que es lo usual.

Solución matemática

En la figura núm. 1, como puede apreciarse, se indican el rumbo y velocidad del H/C (RH y VH) y el rumbo y velocidad del viento (R_w y W). Los componentes N/S y E/W de estas velocidades son:

$$\begin{array}{ll} \text{N/S} & V_y = VH \cos RH + W \cos R_w \\ \text{E/W} & V_x = VH \sin RH + W \sin R_w \end{array}$$



Obsérvese que la única variable de las fórmulas es RH . El tiempo que tarda el H/C en recorrer la distancia fija dada (D) es:

$$t = \frac{D}{VH \operatorname{sen} RH + W \operatorname{sen} R_w}$$

Si queremos que el tiempo (t) sea mínimo, $\operatorname{sen} RH$ tendrá que ser máximo, es decir, $\operatorname{sen} RH = 1$, lo que nos da:

$$RH = 090^\circ \text{ c.q.d.}$$

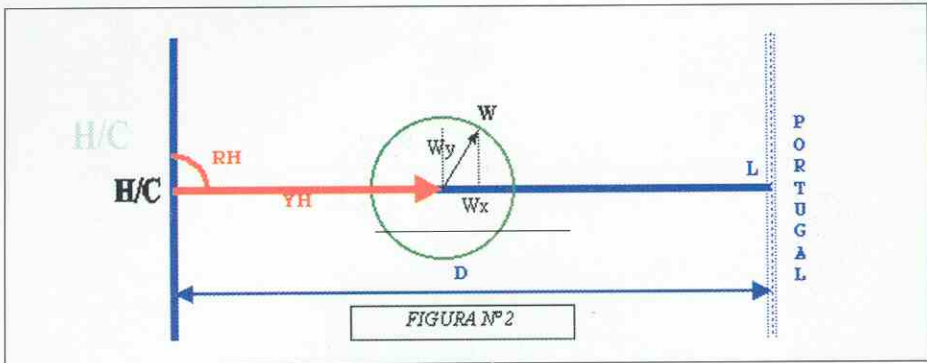
Esto conlleva que $V_y = W \cos R_w$ y la figura núm. 1 se convertirían en la figura núm. 2. Dicho esto, el tiempo que tardaría en arribar el H/C

$$t = \frac{D}{VH \operatorname{sen} RH + W \operatorname{sen} R_w}$$

y el punto de la costa donde llegará el H/C en el sentido N o S será:

$$Dy = tV_y = \frac{D W \cos R_w}{VH + W \operatorname{sen} R_w}$$

El problema, obviamente, no tendría solución cuando el tiempo (t) sea cero o negativo, es decir: $VH + W \operatorname{sen} R_w \leq 0$, lo que implica $0^\circ \geq R_w \geq 180^\circ$ y $W \geq VH$ y que $W \operatorname{sen} R_w \geq VH$. Esto se observa muy bien en la figura núm. 3.



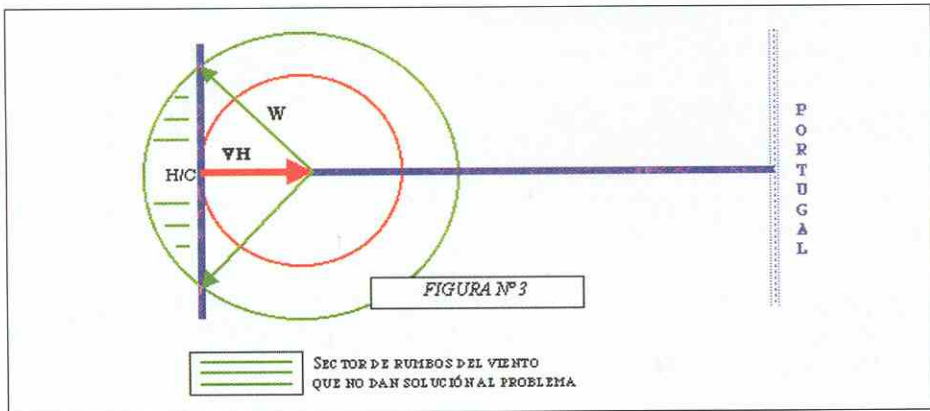
Solución cinemática

Probablemente mi amigo Paco y sus ex alumnos admiten la solución expuesta por la contundencia que tiene todo lo matemático, pero... no la verán «marinera» por no ser «cinemática».

Comprendo y comparto esa opinión, ya que en la mar, en estos casos, nuestro elemento de trabajo es la «rosa de maniobra», que nos proporciona una solución rápida, inmediata. No en vano, los problemas de «cinemática aeronaval» son «tipos» y su resolución está tipificada. No cabe la feliz idea porque podría no tenerse en ese momento.

Vamos pues a la «rosa». En la figura núm. 4 se representa el helicóptero con los vectores que sobre él actúan, y que —descompuesto el viento «W»— serían el vector VH (un círculo de radio $[VH]$), el vector W_x , W_y y un punto «L» de la costa situado al Este y a distancia «D» del helicóptero.

Normalmente, los móviles en la «rosa» son puntos (torpedo, misil, avión, helicóptero, submarino, buque, cubierta de un portaaviones, un puerto en la





HISTORIAS DE LA MAR

UN SIGLO DE «GRIS NAVAL»

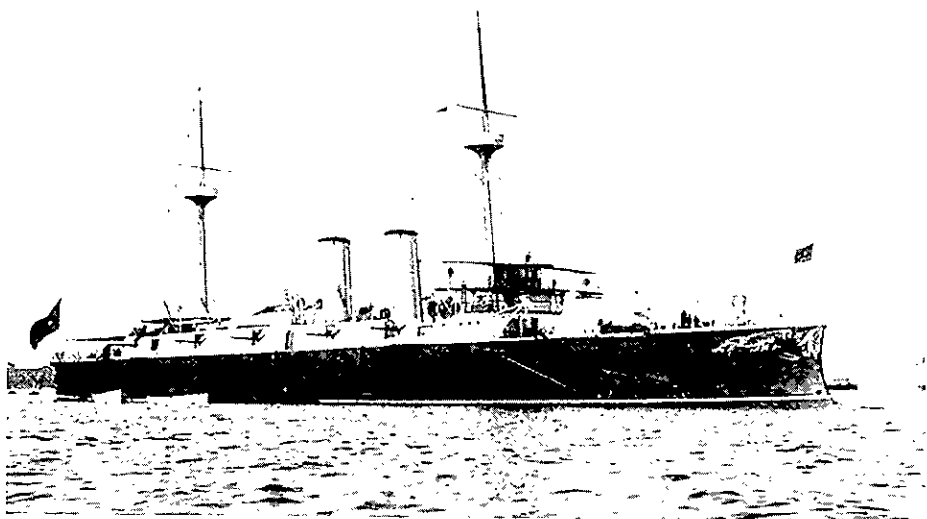
José M.^a BARCELÓ-FORTUNY



ERÁ por falta de temas mejores que uno envía una colaboración exclusivamente dedicada al revestimiento en forma de pintura de los barcos? ¿Tanto puede dar de sí un tema aparentemente tan marginal e intrascendente como éste?

Son dos preguntas que, créanlo, también nos formulamos antes de ponernos el mono de faena y empezar a desarrollar el tema. Puestos cuando menos a tratar de ser algo «originales» (siempre y cuando se acierte, la originalidad suele ser bien acogida), ¿por qué no ocuparnos de algo tan consustancial a todo buque —sea o no de guerra— como es la pintura?

¿Y por qué no, realmente? Al fin y al cabo, en un buque la pintura tiene incluso lo que llamaríamos su gran importancia, y no solamente como revestimiento para evitar en lo posible el deterioro en general que sobre aceros y otros materiales tanto propicia el ambiente marino: de la pintura de un barco, de la composición cromática, dependerá en buena medida su aspecto general e incluso su aceptación si, por ejemplo, se trata de un buque de los hoy llamados «de crucero» o de recreo.



El infortunado *Infanta María Teresa* con los colores habituales de finales del siglo XIX.

Posiblemente pocas cosas habrá tan bonitas en nuestro país como un puerto pesquero del norte, donde la viveza de los colores de los barcos de pesca en él surtos crean una postal acaso única. Viveza conseguida gracias en buena parte al cromatismo que impregna el paisaje en su conjunto: colores naturales y colores creados y extendidos por la mano del hombre, formando un todo.

Hablemos, pues, de pintura.

Una práctica milenaria

En primer lugar, habría que indagar sobre qué se entiende exactamente por pintura, al margen de su acepción como arte de pintar. La definición más ajustada sería muy posiblemente «color con que se cubre la superficie de las cosas», que es la que nos da el diccionario consultado al respecto. En una enciclopedia naval consultada, encontraríamos, en letra menuda y el aporte de algunas ilustraciones, una explicación esencialmente técnica de cómo son los distintos tipos de pinturas utilizadas en la mar, su composición química, obtención de colores, preparados al uso, formas de aplicación, etc. Pero de poco iba a servirnos todo ello porque la idea era desarrollar el tema desde otro punto de vista.

Preguntas como ¿cuándo empezaron a pintarse los barcos y por qué?, ¿acaso por una simple cuestión de estética?, ¿quizá para mejor distinguir unos barcos de otros?, ¿posiblemente como eficaz medio de protección de las maderas al principio?, y tantas otras no tenían respuesta, ni bien pensado hacía falta. Habría seguramente que remontarse a cientos de siglos atrás para hallar una respuesta razonada. De lo que no cabe duda, y existan o no rigurosos estudios al respecto, es que la pintura debió de empezar a usarse en las embarcaciones el día en que el hombre descubrió unos pigmentos que no descolorían o se diluían al contacto con el agua y que por una u otra razón produjeran un beneficio o mejora a la embarcación. Y a partir de ahí limitémonos a imaginar todo lo demás.

Habría también razones estéticas, algunas incluso poderosas. No hace muchos meses todavía, en esta misma REVISTA GENERAL DE MARINA un insigne almirante hacía, un poco de pasada, alusión a ello en un trabajo dedicado a la estética de las nuevas fragatas clase *Álvaro de Bazán*: «desde tiempo inmemorial —escribía— las embarcaciones se decoraban con una estética que influyese claramente en los oponentes, transmitiéndoles poder, innovación, misterio...». Y en esta decoración, algo importante tenía, por supuesto, que ver la pintura, que con el tiempo se transformó en algo aconsejable, y no solamente como medio de protección contra los agresivos agentes exteriores.

Trasladando el tema a la Marina de guerra en particular, poco hay que decir que no se intuya. Al principio se pintaban los barcos, además de para proteger las maderas, para darles homogeneidad en algunos casos... si ello convenía, naturalmente, puesto que una pintura poco sospechosa de ocultar un buque de guerra se convertía en un arma de doble filo para las partes en conflicto, de efectos positivos o negativos según se tratara de acosador o probable víctima.

Al fin y al cabo, la pintura ha tenido siempre bastante que ver con el engaño. No es necesario remontarnos muy lejos para encontrar ejemplos de ello en las marinas de guerra, que es de lo que aquí se trata. ¿Qué es sino un engaño —inducir a otro a creer y tener por cierto lo que no es— la pintura de enmascaramiento? ¿No hay un cierto grado de falsedad en el buque que trata de confundirse con el entorno cercano o aprovecharse de ciertas condiciones de la luz para pasar en lo posible desapercibido y facilitar con ello la acción de sus armas? Aunque históricamente se fija la Primera Guerra Mundial como el inicio del «enmascaramiento profesional» en la Marina, práctica luego generalizada y perfeccionada en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, especialmente contra ataques de la aviación, no resulta aventurado afirmar que se trata de una práctica casi tan vieja como la Marina misma.

Cierto es que el camuflaje y el enmascaramiento —conceptos distintos, aunque primos hermanos— pueden lograrse mediante distintos recursos, aunque el más efectivo y utilizado ha sido posiblemente el de la pintura. Incluso, ya en tiempos modernos, mediante pinturas especiales de enmascara-

miento electrónico capaces de absorber las ondas electromagnéticas del radar y hacerlos invisibles al radar de los barcos y aviones enemigos.

Por cierto, y que sepamos, no se ha utilizado en nuestra Marina la pintura de camuflaje, cuando menos de forma habitual. Sí esporádicamente alguna vez, como fue el caso del crucero auxiliar *Mar Cantábrico* en el transcurso de la guerra civil; o, recientemente, en las nuevas lanchas de desembarco LCM para los también nuevos LPD *Galicia* y *Castilla*. Ocupémonos, pues, de otros tipos de pintura.

Colores en nuestra Armada

La uniformidad actual de los buques de guerra, que ha dado lugar al término «gris naval», es algo todavía reciente en el tiempo. Para no retroceder excesivamente en este mismo tiempo, habremos de ocuparnos de algunos aspectos cromáticos de los buques de guerra desde mediados del siglo XIX a finales del XX, y en especial a la pintura de los buques de combate españoles, con una muy breve referencia, también, a los buques de finales del siglo XVIII.

En esta época se acostumbraba pintar los cascos de los buques de guerra de muchas maneras, prevaleciendo el negro con franjas color amarillo en las baterías. Con excepciones, naturalmente. Los hubo en la misma época pintados de rojo con franjas amarillas, de rojo con franja negra, de amarillo con franjas negras («diseño Nelson»), caso de Inglaterra; o de amarillo claro o rojo oscuro, en el caso concreto de la Marina francesa. No resultaba fácil dar con el tipo de pintura más conveniente. Se estudiaron y probaron colores que mayormente podían contribuir a camuflar su presencia confundiéndolos con el entorno en el que se desenvolvían. Así, sabemos que en una época en la que la mayoría de buques británicos iban pintados totalmente de negro, se experimentó con el verde esmeralda —«invisible al funcionar la luz exploradora»— para los torpederos.

Llega el momento, pues, en que todas las marinas abandonan aquella especie de anarquía de colores y deciden unificar el color de sus propios buques. Debemos reconocer que no nos ha sido posible recurrir a ningún tipo de bibliografía sobre tema tan concreto, acaso inexistente, para basarnos en ello. A falta de bibliografía nos hemos guiado esencialmente por otra pintura, la artística. Si el artista trata en sus obras de reflejar en algunos casos la realidad, lo que ven sus ojos, bastaba con echar un vistazo a antiguos cuadros o ilustraciones a color de épocas pasadas.

Y estos cuadros nos dicen que tras años en los que los buques de guerra se visten de distintos colores, como quien elige el color de su propio vestido, llega la uniformidad, aunque dependiendo fundamentalmente del medio marino en el que en circunstancias normales tienen que desenvolverse. Como queda dicho, la pintura busca ser también una forma de camuflaje, aunque a



Los colores de los buques de otras marinas (en la imagen, el HMS *Kent*) apenas diferían de los de los españoles en aquella época.

veces no resulte, ya que un mismo mar adquiere distintas tonalidades según las condiciones climatológicas o de luz —entre otras—, de manera que cuesta encontrar un color que se adapte como camaleón a todos estos cambios. De poco, no obstante, servirá tratar de camuflarse con la propia naturaleza si unos palos, unas velas, o más adelante una columna de humo, denuncian su presencia al enemigo. Se viste a los barcos de guerra de tantos colores que incluso resulta difícil poder precisar a qué país pertenecen. Sólo la bandera, cuando la llevan en lo alto del palo mayor o izada en el mástil de popa, permite establecer su nacionalidad, y con ello también su condición de amigo o enemigo. Hasta que la mayoría de marinas regulan los colores que llevarán sus barcos.

Reglamento de Pinturas y Reales Órdenes

En la española, que es la que aquí mayormente nos interesa, el color de los barcos se regularía especialmente a partir de la aprobación del llamado Reglamento de Pinturas de 11 de mayo de 1861, que por el artículo 1.º establecía los colores y partes del buque que debían ir pintados. Así se determinó que el costado iría pintado de negro; los navíos, fragatas y corbetas de batería cubierta, pintarían de blanco las fajas de sus baterías, a excepción de las del alcázar y castillo; para los patiportes y batines se usaría el blanco, y el negro para las bitas; los palos y las vergas, de color madera; chimeneas y manguerotes de ventilación en ocre; pescantes en blanco; botes, de negro por el exterior y de blanco por el interior, a excepción de la lancha y chinchorro, que irían de verde; las canoas de los comandantes, de color blanco; bermellón el interior de los hongos de ventilación... Una gama ciertamente colorista y sobria a la vez.



Diversos grises conformando un único gris naval. (Foto: A. Esteban García).

Había algunas variaciones con respecto a los buques coloniales, cuya obra muerta iría pintada de blanco, y rojo oscuro en las lumbres.

Por el mismo Reglamento se determinó que el cargo de las pinturas lo tuviese el condestable.

Muy pocos años después, en 1870, y por una Real Orden, se crearía la plaza de pintor en los buques de 1.^a y 2.^a clase. Orden que decía así: «Penetrado el almirantazgo de la necesidad de que en los buques de la Armada haya una persona inteligente en pintura, que reúna los conocimientos necesarios para prepararlas y, al mismo tiempo, enseñe su economía a los encargados de usarlas, ha acordado lo siguiente: 1) Se crea una plaza de pintor en los buques de primera y segunda clase (...); 2) La pintura de los buques y de todos los utensilios que se destinarán a su uso estará a cargo de los pintores (...), y 3) Los pintores utilizarán el mismo traje que los demás individuos de Maestranza, con los que alternarán para los alojamientos». En esta Real Orden se establecía también los emolumentos a recibir por su trabajo, su derecho a «disfrutar ración ordinaria en la Armada» y otros detalles que no vienen mucho al caso ahora.

Queda dicho que por aquellos años y posteriores, la mayoría de marinas pasaron a utilizar colores semejantes, de manera que, por ejemplo, buscando como referencia las ilustraciones artísticas o fotos coloreadas correspondien-

tes a los combates de Santiago de Cuba y Filipinas en 1898, puede advertirse una cierta similitud en los colores de los buques contendientes, españoles y norteamericanos. En el plano estético, incluso colorista, unos y otros eran preciosos, aunque, como en todo, haya opiniones para todos los gustos.

Prevalencia del gris naval

Ya entrados en el siglo xx se harían algunos cambios, hasta que se optaría finalmente por el gris como color único, aunque no de forma totalmente generalizada. Como quiera, sin embargo, que a través de las distintas marinas se llegaría a utilizar una gran diversidad de gamas grisáceas, no puede hablarse en propiedad de un único «gris naval», sino de varios grises. Una misma Marina, como la británica, llegaría a utilizar para pintura de sus barcos varios tonos de grises al mismo tiempo, según la zona donde operaran sus flotas. Pese a ello, sí cabe hablar, como generalidad, del gris naval.

En nuestra Armada, el paso del negro al gris se hizo por partes y también un poco a cuentagotas. El primer buque totalmente pintado de gris, por 1903 aproximadamente —se cumple, pues, justamente un siglo de ello—, sería el crucero *Cardenal Cisneros*. Apenas dos años duró pintado de este color, ya que, como es sabido, se perdió al chocar con un escollo no cartografiado cerca de Meixidos. Pese a ello persistió todavía durante algunos años el color negro en los cascos, o cuando menos un gris tan oscuro que dependiendo de la luz



Reparando detalles en zonas fácilmente oxidables. (Foto: D. Quevedo Carmona).

diurna asemejaba ser negro. Hasta que llegó la unificación: todos irían pintados de gris.

Obsérvese el poder del «gris naval» en un pequeño y casi anecdótico detalle: en la última lección para alumnos de Estado Mayor de la XLV promoción, acto celebrado en la Escuela de Guerra Naval, el director del centro utilizaría en su disertación el argumento de diversos colores para ir desgranando las tareas y actitudes a las que deberían entregarse y adoptar en adelante los nuevos diplomados. Y llegó una referencia precisamente al gris: «El color *gris plancha* —diría el vicealmirante Luis Roca Ramírez— es un color de gran capacidad cubriente y excelentes resultados tonales. Es el color que tradicionalmente ha definido a la Armada, al ser el más utilizado en la Fuerza Naval, cuya existencia constituye la razón de ser de toda la organización; el *gris plancha* debe estar siempre presente, como una luz que les guíe, en cualquier trabajo que efectúen». Se ocuparía también del *carmin de garanza*, del *amarillo de cadmio*, del *blanco titanio*, del *verde viridiana*, del *azul celeste* y del *azul ultramar*, junto a profundas y literarias reflexiones en torno a cada uno de ellos.

Gris naval o *gris plancha*, de una tonalidad u otra, éste es el color que, en definitiva, mayormente, y casi exclusivamente, vincula hoy y desde hace años a las marinas de guerra en general. Las variantes entre unas y otras quedan actualmente de manifiesto, y por lo que a las flotas occidentales se refiere, en las ya habituales concentraciones de buques pertenecientes a agrupaciones multinacionales de la OTAN o de la UE. Grises claros, grises oscuros, grises verdosos, grises azulados juntos... unidos bajo un *gris naval*, digamos que universal.

En esta pluralidad de grises cuesta decidirse por uno en concreto. Ahí sí influye el gusto personal de cada uno..., y el de quien esto escribe se inclina por el gris oscuro de la Marina de los Estados Unidos. Será, en parte, porque en la Flota del Mediterráneo —cuantitativamente tan venida a menos desde la desmembración de la Unión Soviética y el fin de la llamada guerra fría— sus buques presentan siempre un impecable estado de pintura. En sus estancias en puerto resulta incluso hasta cierto punto habitual ver algunos marineros dedicados a repintar las zonas siquiera sea levemente castigadas del barco.

Se refería, hacia 1937, un oficial de la Marina española a «lo molesta» que empezaba a resultarle la Marina inglesa, como consecuencia de la costumbre de las unidades de la *white ensing* de saltarse a la torera el bloqueo impuesto por los nacionales en la costa del Cantábrico, al proteger algunos barcos mercantes que se dirigían a puertos en poder de los llamados «rojos». Y escribía: «Siempre le tuve una gran simpatía a los ingleses. Era una simpatía instintiva producida, sin duda, porque Dickens me entusiasma, porque tiene unos magníficos equipos de fútbol, unos barcos preciosos... y además admirablemente pintados». El poder de la pintura, en suma.

En el lado opuesto, un buque en cuyo casco o superestructuras asoman

síntomas de oxidación, señales de roces con defensas de caucho, etcétera, produce no sólo un efecto negativo entre quienes lo contemplan, sino también la impresión de que se trata de un barco viejo, y como tal descuidado, casi dado ya por inservible, aun no siendo así realmente. A veces pequeños detalles influyen incluso más de lo que debieran en la percepción que se tiene de los buques de guerra (y que ni decir que también de los buques mercantes) que visitan cualquier puerto, y más aún si es un puerto extranjero. Es uno de éstos, por ejemplo, la viveza de los colores de la bandera. Una bandera descolorida o deshilada desdice no sólo del buque en la que ondea, sino también del país que representa.

En nuestra Armada, ya «de gris» —color que curiosamente en el hombre igualmente se relaciona con inteligencias especialmente despiertas que con personalidades poco acusadas—, no ha habido desde que se implantara tal color un único tono, de manera que no cabe hablar aquí de un específico «gris español». En la todavía no muy lejana década de los 70, por ejemplo, se produjo uno de estos cambios, sólo apreciable cuando coincidían en un mismo puerto uno o varios buques de la Flota, por una parte, y unidades menores o del tren naval a las que todavía no les había llegado el momento para el «cambio de piel». El nuevo gris difería en que era algo, muy ligeramente, más claro.

Submarinos multicolores

Si hay un buque que ha conocido muy distintos colores, éste es, sin duda, el submarino. En nuestra Armada cuando menos.

Los primeros submarinos clase *A*, construidos en Italia, llegaron a España en agosto de 1917 pintados de blanco, excepción de la cubierta y la torreta, que iban pintados de gris con una gruesa franja blanca en lo alto de la pequeña torreta. Y ello debido a la Primera Guerra Mundial, como señal de neutralidad. Posteriormente se optaría por el gris como único color para todos. Hacia 1930, algunos pocos de nuestros submarinos (clases *B* y *C*) fueron pintados temporalmente de color verde claro para, en ejercicios aeronavales, ensayar hasta qué punto dificultaba este color su localización por la aviación. Hasta que con el *S-31 Almirante García de los Reyes* se incorporó en 1959 también el llamado «negro OTAN», aunque los restantes submarinos en servicio siguieran pintados de gris por algún tiempo. Al decir de un alto jefe de la Armada, a aquel *E-1* (su primer alfanumérico) se le mantendría el color con el que llegó, procedente de los Estados Unidos, porque ayudaba a conferir al submarino un cierto aire de «respeto» por parte de quienes lo contemplaban. Con la incorporación de nuevos submarinos de procedencia norteamericana, ya se mantendría en todos el color negro.

También durante una breve época, en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, nuestros submarinos fueron pintados otra vez totalmente de blanco y nuevamente como seña de neutralidad, a raíz, sobre todo, de un incidente de uno de ellos, el *General Sanjurjo*, con un grupo de submarinos británicos en el Mediterráneo.

Eso, por lo que se refiere a nuestra Marina. Otros colores que cubrieron o siguen cubriendo el lomo de submarinos, además de los ya señalados, son el azul claro (en algunos submarinos de la Armada británica), el verde (Marina de Israel) y el marrón (¿Marina peruana?). Cabe aquí hacer una referencia anecdótica también al rosa, nada menos, en aquella película que en tono de comedia narraba las peripecias de un submarino norteamericano y de su dotación en aguas del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. Eso, para no olvidarnos del amarillo... en el famosísimo *Yellow Submarine*, del grupo musical The Beatles. Todos los colores del arco iris, en definitiva, e incluso alguno más. En los careneros de Bazán, en Cartagena, tendríamos en una ocasión oportunidad de ver un submarino de la clase *Delfín*, en una de las habituales obras de carena, totalmente pintado de azul chillón, creemos recordar. No iba a ser éste, por supuesto, el color definitivo, ya que se trataba tan sólo de una primera impregnación.

Otras pinturas

Por supuesto, el tema no termina aquí, hasta el punto que, cierto que a veces rizando un poco el rizo, podríamos llegar incluso a llenar bastantes páginas más sin llegar a salirnos de él. Por lo que se refiere a nuestra Marina en particular cabría, por ejemplo, referirnos con algún detalle a los zunchos o bandas de reconocimiento o identificación en las chimeneas, tan utilizados a lo largo de bastantes años: zunchos blancos, negros e incluso, en un caso que sepamos —concretamente en la segunda serie de cañoneros tipo *Pizarro*—, también de color verde. Sólo el cabeza de serie se libraba de este tipo de marcas. Eso, para no detenernos en otras marcas de identificación en las que la pintura juega o ha jugado también un papel importante, como los alfanuméricos pintados directamente en los costados, generalmente color blanco y de un color indefinido actualmente, con las llamadas marcas de identificación de baja visibilidad, que por cierto han tenido también distintas tonalidades: desde un gris más claro que el casco al principio, a uno más oscuro y sin sombreado ahora. O las letras de reconocimiento, basadas generalmente en las iniciales del barco, usadas antes del empleo de alfanuméricos, especialmente en nuestros destructores de la clase *Churruca*, que al principio las llevaban pintadas bastante a proa de los costados, blancas y a veces con rebordes negros. A este respecto parece ser que las primeras unidades en ostentar alfanuméricos de reconocimiento en los costados fueron los contratorpederos



Submarino israelí pintado de verde, color habitual en el arma submarina de aquel país.

clase *Bustamante*. Como quiera que se tardó algo en regular el tamaño y forma de aquellas marcas, salvo en los buques que formaban flotillas o escuadrillas, algunos comandantes aprovecharon para, en este sentido, hacer un poco «la guerra» por su cuenta. Los numerales de los primeros destructores clase *Fletcher* americanos, por ejemplo, se hicieron utilizando las plantillas de los buques de la Marina de los Estados Unidos, mayores que los reglamentarios entonces en nuestra Marina, lo que maliciosamente era interpretado por algunos como que lo que en realidad pretendían sus respectivos comandantes era «destacar», cuando en realidad sus barcos destacaban y se hacían ver por lo modernos que resultaban en comparación, sobre todo, con los *Churruca* todavía en servicio.

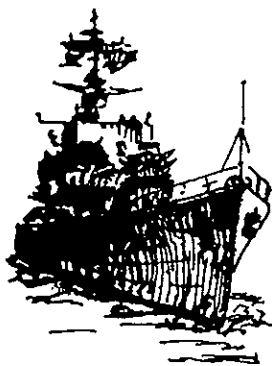
En el transcurso de la guerra civil, los barcos que cayeron en el bando nacional fueron recibiendo en su casco y superestructuras una pintura gris más oscura de lo habitual hasta entonces. Un gris, en todo caso, difícil de describir. Algunos autores se refieren a él como *ceniciento oscuro*, mientras que otros optan por describirlo como *gris plomo* o *gris almirantazgo* e incluso como *gris pavo real*, nada menos. También variaría el color de los buques republicanos, ya un poco avanzada la guerra, y por su parte la Marina auxiliar, organizada por el Gobierno vasco, se apuntó al gris claro de la *Home Fleet* británica, y en los costados la inicial del buque pintada en negro.

Volviendo a la Marina nacional, todos sus buques se distinguirían fácilmente por una banda negra en las chimeneas, abandonando los zunchos blancos y las letras de identificación anteriores al inicio de la contienda. Curioso resulta el tipo de pintura que durante algún tiempo lució el *Almirante Cervera* en las chimeneas, a base de gruesas líneas color blanco y gris, respectivamente. Los cruceros *Canarias* y *Baleares*, por su parte, llevaron además marcas de identificación aérea en los techos de las torres de 203 mm, en esta parte pintadas totalmente de negro y cruces de San Andrés pintadas en blanco. Una variante fue el techo pintado de gris, como el resto del buque, y las cruces de color negro. El *Canarias*, que se sepa, también llevaría en determinado momento la escarpela nacional pintada sobre las torres. Y el *Baleares*, en el transcurso de un corto periodo, pintados de blanco los tubos de la artillería principal.

Ni que decir tiene que, aunque sean también buques de la Armada, no visten de gris nuestros barcos escuela o de representación, color blanco ambos, mismo color que se reserva a los hidrógrafos, y el naranja «butano» para los oceanográficos.

En fin, que el tema da más de lo que incluso cabía pensar en principio. Ahí están, por ejemplo, las pinturas llamémosles «fuera de ordenanza», como fueron, no hace mucho todavía, los simpáticos dibujos en trazo rojo que adornaron los domos del sonar de proa de varios submarinos de la clase *Delfin*. En definitiva, lo que aquí queda escrito, y con objeto de no alargarnos en exceso, es tan sólo una aproximación al tema, y siempre con la pintura como principal y casi único protagonista.

Con tanto color a bordo, se entiende que en todos los buques de guerra haya un pañol de pinturas, en este caso fundamentalmente para efectuar retoques; pañol que, en el caso de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, con una sección dedicada a recoger la obra artística del personal de la Armada, puede ser también a veces «un pañol de excelente pintura».



POST ELCANO CIRCUMDEDISTI ME

Manuel MAESTRO
Presidente del Círculo de
Periodistas y Escritores del Mar



En uno de los pasajes de su obra *La vuelta al mundo de un novelista*, Vicente Blasco Ibáñez, al referirse a la travesía del océano Índico, cuenta que: «En estos mares se desarrolló un episodio trascendental de la historia humana. Un día, estando los portugueses en el archipiélago de las Molucas, cerca de Java, para cargar sus buques de especias —la mercancía más rica entonces después del oro—, vieron, asombrados, cómo avanzaba hacia ellos un navío con cruces pintadas en sus velas cuadrangulares. No venía de Occidente este buque de cristianos, o sea de Portugal; se aproximaba por el Oriente, surgiendo de su inmenso y desconocido océano. Era un resto de la flota de Magallanes, una nave española, al mando de Juan Sebastián Elcano, que acababa de atravesar la ignota soledad del Pacífico, dando la vuelta entera a la Tierra».

En aquel instante, tan bien narrado por el novelista, se acababa de llegar al epicentro de la edad de oro de los descubrimientos: hechos que presentaban las dos características principales del interés mercantil y de la expansión religiosa imperantes en los siglos XVI y XVII. En el pensamiento de Occidente, la concepción que se tenía del aspecto del mundo había cambiado: la imaginaria preponderancia de la tierra sobre el agua, lugar común de las culturas asiáticas y mediterráneas, cedía el paso a la moderna perspectiva mundial de un globo con las tres cuartas partes ocupadas por extensiones marinas. Para Elcano y su tripulación habían pasado días y días en los que, al navegar a vela, la voluntad del hombre era esclava del capricho de las aguas y del viento, y quedaban aún muchas millas por recorrer hasta que el rey Carlos, en 1522, le diese a cambio, casi tres años después de su partida, el premio definitivo: un escudo de armas con un globo y la divisa *Primus circumdedisti me*. Recompensa acerca de la que los historiadores no se han puesto de acuerdo sobre quién la merecía con mayor justicia: Elcano, Magallanes o su humilde esclavo el negro Enrique. Sometiéndolo a un juicio salomónico tendremos que Fernando de Magallanes fue quien lo proyectó y había consumado la parte más difícil de su viaje cuando fue muerto, en 1521, en un combate mantenido en una de las islas Filipinas, y Juan Sebastián Elcano, que le sucedió en el mando, quien hizo la travesía completa y culminó la expedición a bordo de la *Victoria*.

Los primeros seguidores de Magallanes y Elcano



Juan Sebastián de Elcano.

Después de aquel viaje de circunnavegación alrededor de la Tierra se han realizado y realizan, comúnmente, otros con fines de conquista, científicos, instructivos o deportivos. Y, merced a ellos, el conocimiento de la geografía y las ciencias ha tenido notables impulsos. Antes los navegantes no sabían bien a dónde iban; ahora se sabe casi todo, pero no deja de tener su misterio y porción de aventura, y cada uno de estos viajes suman, en mayor o menor proporción, nuevas dosis de conocimientos geográficos, meteorológicos o científicos. En los primeros, cuanto se veía era nuevo y se adquiría de todo ello un conocimiento somero y vago, que en los sucesivos viajes se ha ido contrastando, rectificándose la posición de las tierras descubiertas, las corrientes marinas y puntualizando los fenómenos de toda naturaleza

que acaecen en todos los parajes sucesivamente explorados.

Lo mismo que en nuestros días todo país sigue los pasos de los más poderosos, en el siglo XVI los más retrasados lo hacían respecto de España y Portugal. Los primeros que se lanzaron en sus conquistas a través del mar, tras las huellas de los iberos, fueron los franceses, e inmediatamente los ingleses y holandeses, los mismos que posteriormente construirían los grandes imperios coloniales. Pero, como semejantes empresas necesitaban cuantiosas inversiones, estas naciones recurrieron en mayor medida a la piratería, tarea en la que destacaron los ingleses que, con sus «hazañas», se convirtieron en héroes nacionales. Francis Drake, capitán corsario al servicio de la reina Isabel I de Inglaterra, fue el segundo navegante en dar la vuelta al mundo, aunque lo hizo en sentido inverso de Elcano: de este a oeste. En su viaje, que duró de 1577 a 1580, arrojó los peligros del estrecho de Magallanes, saqueó barcos y puertos de las colonias españolas, buscó en vano el paso del noroeste y recorrió las islas de las especias.

En 1595 el portugués Pedro Fernández de Quirós, navegante al servicio de España, realizó otro viaje de circunnavegación, en el que descubrió muchas islas de la Polinesia, entre ellas las Nuevas Hébridas, y encontró el continente

austral (Australia), de cuya existencia se sospechaba. Con posterioridad, los holandeses, impacientes por abrirse el camino para comerciar con Asia, organizaron dos expediciones casi simultáneas por el mar del Sur y el estrecho de Magallanes. Ambas partieron de Rotterdam con un mes de intervalo, en junio y julio de 1598. La primera sembró con sus despojos el océano y las islas asiáticas. Oliver de Noost, que mandaba la segunda, consiguió completar la vuelta al mundo, volviendo a Holanda en el mes de agosto de 1601. Posteriormente, el holandés Lemaire emprendió en 1615 otro viaje de circunnavegación, en el que consiguió reconocer la mayor parte de Nueva Holanda, descubrió Nueva Zelanda, el archipiélago de Los Amigos y Fidji. En 1673 el inglés William Campier recorrió Oceanía,

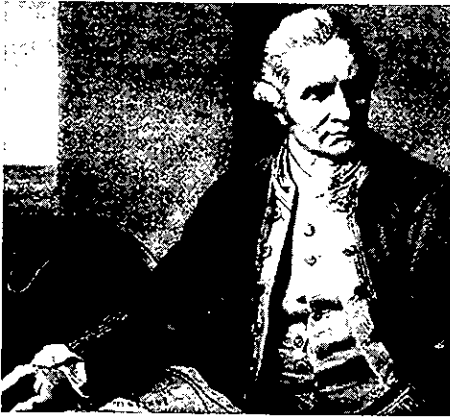


Francis Drake.

descubriendo una isla de la Papuasía a la que dio su nombre, reconociendo Nueva Irlanda, Nueva Guinea y Nueva Bretaña durante los años 1673 a 1691 y de 1699 a 1701. El almirante inglés Anisan realizó un notable viaje de circunnavegación emprendido en 1740 y finalizado cinco años después. En 1765 el comodoro inglés John Byron realizó otra nueva vuelta, en la que exploró el mar del Sur al oeste del estrecho de Magallanes y descubrió el archipiélago de las Malgraves que lleva su nombre. Por los mismos años, otro inglés, Wallis, descubrió en parecido periplo el archipiélago de doce islas que lleva su nombre y otras tierras situadas entre el cabo Buena Esperanza y Batavia.

El primer viaje de circunnavegación de la Marina norteamericana lo realizó en 1837 el comodoro Wilkes. Ese mismo año también realizó otra vuelta el contralmirante francés Dumont d'Urville que, hasta 1840, exploró los mares australes y avanzó mucho hacia el polo Antártico. Descubrió la Tierra de Luis Felipe y Adelia. En 1857 el capitán de navío austriaco Wullerstorf Urtair, al mando de la fragata *Novara*, emprendió viaje de circunnavegación dirigiéndose al Brasil, doblando después el cabo de Buena Esperanza y visitando sucesivamente las Filipinas, China, Nueva Zelanda, Taití, Chile, Perú, dobló el cabo de Hornos para visitar Montevideo, Buenos Aires y Río de Janeiro, volviendo a Trieste a los cuatro años y medio.

Las circunnavegaciones científicas



James Cook.

A los viajes puramente de exploración y conquista siguieron en el siglo XVIII otros cuyo componente principal eran aspectos científicos, como la geografía, astronomía, biología, etcétera. De éstos destacan el que en 1766 partió de Brest con la primera expedición francesa que circundó el globo con la fragata *Boudeuse* y la corbeta *Etoile*, iniciando una nueva etapa en este tipo de viajes por su marcado carácter de estudio. Al frente de la misma, iba Louis Antoine de Bougainville que, pasando el estrecho de Magallanes, exploró el archipiélago de

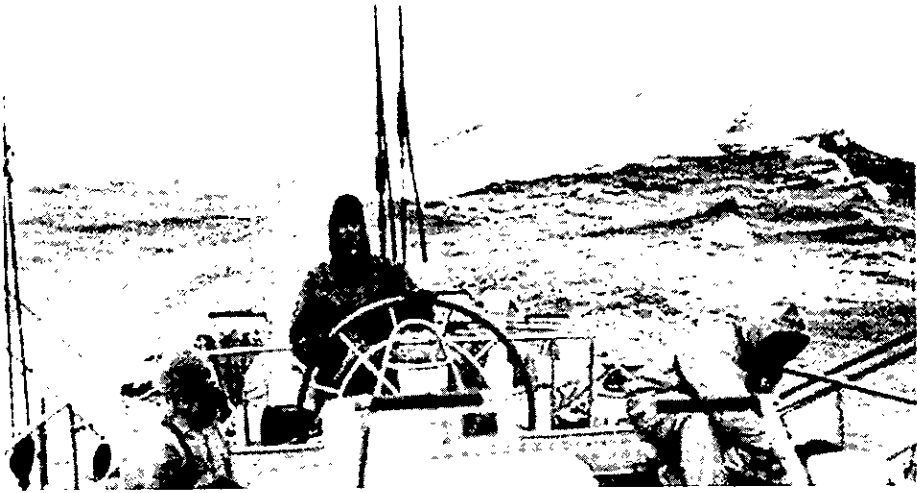
Pomotu, tocó después Taití y descubrió la mayor parte de las islas Samoa, las Hébridas, Nueva Guinea, las Molucas y Batavia, regresando a Francia en 1769, después de realizar varios descubrimientos científicos.

James Cook constituyó todo un hito en la historia de estos descubrimientos. En 1768, al mando del *Endeavour*, salió de Whitby con el objetivo principal de observar el tránsito de Venus por el disco solar desde Taití, en donde se instalaron en abril cumpliendo su propósito. Posteriormente descubrieron algunas islas del archipiélago Pomotu y las islas de la Sociedad, de las que tomó posesión en nombre de Jorge III de Inglaterra. Hizo el primer levantamiento hidrográfico de Nueva Zelanda y descubrió el estrecho que lleva su nombre. Llegó a Australia y tomó posesión de estas tierras. De aquí pasó por Nueva Guinea, Batavia y Java, llegando a Inglaterra en 1771 después de doblar el cabo de Buena Esperanza.

El italiano Alejandro Malaspina vino a España a servir en la Armada, convirtiéndose en uno de los marinos más ilustrados y de mayor rigor científico del último tercio del siglo XVIII. En 1784 emprendió la vuelta al mundo a bordo de la fragata *Astrea*, visitando muchos puertos de la costa oriental de la América del Sur, doblando el cabo de Hornos y tocando las costas del Perú y las Filipinas, para regresar a Cádiz en 1788.

Impulsados por las máquinas

Con la instalación de las máquinas de vapor en los buques se cumplió, a principios del siglo XIX, el sueño de los marinos de tener una energía indepen-



Peter Blake.

diente del esfuerzo físico que entrañaba el remo o lo aleatorio de la vela, que está siempre a merced del viento. Robert Fulton destaca entre los que revolucionaron con sus inventos la navegación impulsada con medios propios, ante los que no faltó quien pidió protección ante «monstruos que surcaban las aguas vomitando fuego para alumbrar su camino». El vapor inglés *Driver* fue, en 1842, pionero de su clase en dar la vuelta al mundo.

El primer navío acorazado que circundó la tierra fue la fragata española *Numancia*. Con 7.300 toneladas de desplazamiento, contaba con un blindaje de 14 centímetros de espesor. Construida en 1863, se incorporó a la Escuadra del Pacífico en 1865, pasando por el estrecho de Magallanes al mando del capitán de navío Méndez Núñez, acompañada del carbonero *Marqués de la Victoria*. Llegó a Valparaíso tras 82 días de navegación. Después de las acciones de la conocida como Guerra del Pacífico, emprendió viaje a Manila al mando de Antequera, formando parte de una división. Tras tocar Yakarta, Ciudad del Cabo, Santa Elena y Río de Janeiro, en donde toma el mando de la fuerza naval Méndez Núñez, llegó a Cádiz en 1868. Por la importancia que tuvo el hecho, se le entregó una placa con la inscripción *Incloricata navis quae primun terram circūvit*.

Otro viaje notable de circunnavegación fue el emprendido en 1909, cuando el vapor estaba en pleno auge, por una flota la Marina de los Estados Unidos, compueta por veintiocho unidades entre acorazados, cruceros, transportes y torpederos.

La propulsión nuclear se introdujo en la navegación con el submarino norteamericano *Nautilus*, siguiéndole otros buques del mismo tipo, cruceros,



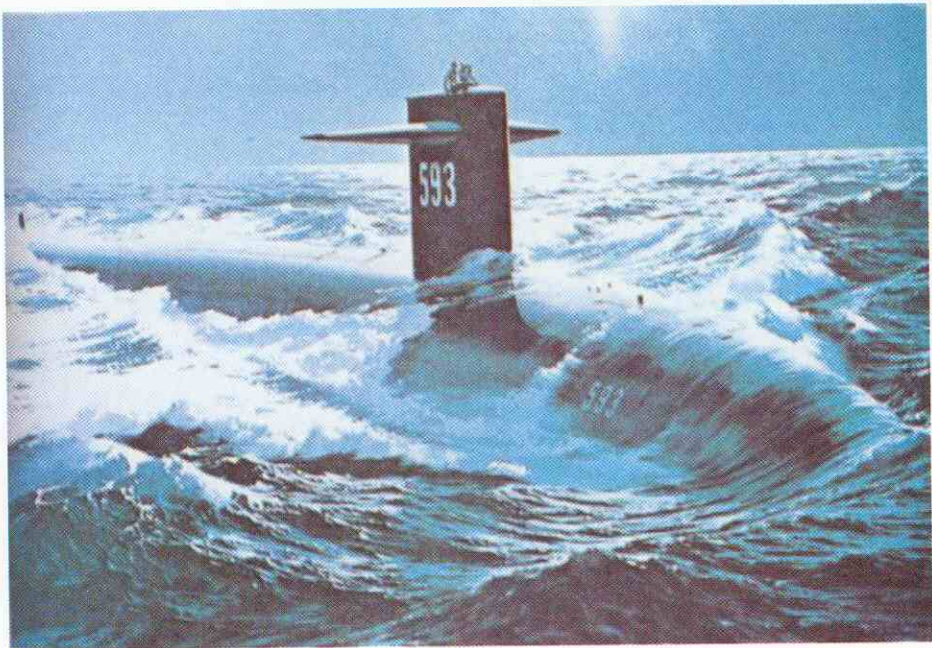
La *Numancia* cruzando el cabo de Hornos.

fragatas, pero sobre todo portaaviones. La gran autonomía que tienen estas naves es un elemento esencial para grandes travesías. El *Tritón*, primer sumergible de dos reactores, que tenía 136 metros de eslora, salió de New London al mando de Edward L. Beach el 16 de febrero de 1960, para dar la vuelta al mundo tras ochenta y cuatro días en inmersión. Una célula nuclear de combate compuesta por el portaaviones *Enterprise*, el crucero *Long Beach* y la fragata *Bainbridge* dio la vuelta al mundo en 1964.

Los navegantes solitarios

«La atracción invencible del mar —según Guyau— consiste principalmente en el peligro que representa». Y para circunnavegar el globo por sus caminos acuáticos, con la única compañía del agua y las estrellas, se necesitan unos conocimientos, coraje, convicción y fuerza moral extraordinarios. La primera vuelta al mundo en solitario es la del célebre capitán canadiense, naturalizado norteamericano, Joshua Slocum, que con el *Spray*, de 11,20 metros de eslora, zarpó de Boston el 23 de abril de 1895, volviendo al mismo

puerto el 28 de mayo de 1889 tras recorrer 48.000 millas. A partir de 1920, el norteamericano Tommy Drake, de 53 años, comienza a dar varias vueltas al mundo en el transcurso de las cuales sufre varios naufragios. El primer navegante solitario que circunnavegó la tierra pasando por el canal de Panamá fue el fotógrafo norteamericano Harry Pidgeon, que en 1921 salió de Los Ángeles para volver al mismo puerto casi cuatro años después. El primero en hacer este periplo pasando por el mar Rojo y Panamá —1928-1931— fue el norteamericano William A. Robinson; lo hizo en compañía de un marinero y con el queche marconi *Svaap*. Por el mismo tiempo, 1928-1932, otro norteamericano dio la vuelta al mundo de oeste a este por el mar Rojo a bordo del *Sturdy*. El capitán italiano F. Geraci partió de Italia en 1932, a bordo del *Memento Aude-re Semper*, volviendo al mismo país en 1935, tras pasar por el mar Rojo y Panamá, con un tripulante cambiado una vez. Harry Pidgeon repitió la vuelta al mundo con el *Islander* al salir de New London en 1932 y volver al mismo puerto en 1937. Dwight Long, de veintidós años, fue en su momento el más joven en este tipo de proezas: tras salir de Seattle con el *Idle Hour* en 1934, regresó solo a Nueva York después de cuatro años de viaje. El profesor norteamericano Strout y su esposa fueron en su momento el primer matrimonio que dio la vuelta al mundo completa: salieron de Jacksonville en 1934 y llegaron a Nueva York en 1938 a bordo del cutter *Igdrasol*. En plena Segunda Guerra Mundial, Vito Dumas es el primero en doblar en solitario el



cabo de Hornos de oeste a este y también el que da la vuelta al mundo en un año y cuatro etapas, navegando de este a oeste por el sur, siguiendo el paralelo de los «rugientes cuarenta», derrota calificada de imposible. Una de las más memorables vueltas en solitario es la del británico sir Francis Chichester, que salió en 1966 de Plymouth con el *Gipsy Moth*, de 16 metros de eslora, para hacer la circunnavegación con una sola escala en Sydney, vía Buena Esperanza; por el cabo de Hornos volvió al punto de partida después de 226 días de navegación, durante los cuales recorrió 28.500 millas y cumplió 65 años. Con esta proeza se dio inicio a la era moderna de las largas circunnavegaciones oceánicas.

Batiendo récords

A mediados del siglo xx se inicia una nueva etapa en las vueltas al mundo, en la que es protagonista principal el deporte. A bordo de pequeñas embarcaciones de vela de todo tipo, tripuladas por una o varias personas, se trata de batir récords, convirtiéndose muchos de estos periplos en auténticas hazañas. Durante el año 1969, el *Suhaili*, patroneado por Robin Knox-Johnston, es el primer barco de vela que da la vuelta al mundo sin escalas, tras haber zarpado con él otros nueve yates que abandonaron la prueba, uno a uno, a lo largo del duro recorrido. Al llegar a Cornualles, el aduanero le preguntó de dónde venía, a lo que el navegante le contestó tranquilamente: «...de Falmouth».

Entre estas competiciones de circunnavegación destacan la Volvo Ocean Race, conocida inicialmente como Whitbread. La primera de ellas salió de Inglaterra en 1973 y se realiza cada cuatro años. Las escalas en puerto tienen una duración entre diez días y tres semanas, siendo el recorrido total de unas 27.000 millas en cuatro etapas.

El Trofeo Julio Verne es una competición contrarreloj, en la que se trata de dar la vuelta al mundo y batir el récord anterior, establecido en 1993 por Bruno Peyron y su tripulación en 64 días, lo que significó completar un recorrido de 28.000 millas a una media de 18,5 nudos, alcanzando velocidades punta de 40 nudos. La salida y llegada se hace desde la Bretaña francesa. No hay pasos obligados, sólo dejar el cabo de Hornos por estribor, y no se puede parar ni hacer escalas.

La Regata del Milenio es otra competición de vuelta al mundo a vela que se caracteriza por estar regulada por una normativa muy flexible, que permite la utilización de cualquier tipo de embarcación deportiva. El recorrido dibuja un círculo alrededor del globo de oeste a este. Los barcos participantes alcanzan velocidades de 40 nudos, lo que permite realizar el recorrido en 65 días. Salió de Barcelona el 31 de diciembre de 2000. Sesenta y dos días más tarde regresaba, tras culminar el periplo el *Club Med*, que recorrió 27.409 millas a una velocidad media de 18,3 nudos.

Sir Peter Blake, asesinado en 2001 por unos piratas que asaltaron su embarcación en el Amazonas, es todo un mito en este tipo de deporte de vela. Sumó a un inmenso palmarés la mítica Whitebread (1989-90), el Trofeo Julio Verne (1993-94) y el récord de la vuelta al mundo sin escalas en 1994.

Otra vez Elcano

Hablar en España de «vuelta al mundo» se asocia, casi inmediatamente, con nuestro buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, que recientemente ha puesto fin a su décimo viaje de circunnavegación, coincidente con el 75 aniversario de su entrada en servicio.

La formación de nuestros guardias marinas pasa por un obligado crucero de instrucción en buques a vela. La Armada española había iniciado este tipo de viajes a finales del siglo XIX, a bordo de la fragata a vela *Nautilus*, mandada por Fernando Villaamil, que, en 1886, habiendo sido comisionado para la compra de material, adquirió por 12.000 duros el clíper *Carrik Castle*, de 1.700 toneladas, que fue rebautizado después. Más tarde, en 1892, nombrado comandante de la fragata y bajo su mando, realizó el viaje de circunnavegación que duró más de año y medio (noviembre de 1892 a julio de 1894), en el



que se recorrieron cuarenta mil millas a un andar promedio de seis nudos por hora.

A este viaje de estudio de nuestros futuros oficiales, siguieron los 73 del *Elcano*, que han totalizado más de millón y medio de millas. De ellos, 10 han completado la vuelta al globo por diferentes rutas: I-1928-9, II-1930-1, III-1934-5, IV-1971-2, V-1978-9, VI-1981-2, VII-1987-8, VIII-1992-3, IX-1996-7, X-2002-3. Casi todos, con partida de Cádiz y arribada en Marín.

El primero de ellos salió de Cádiz el 8 de agosto de 1928, pasando 139 días en puerto y 162 en la mar, con una velocidad media de 8,3 nudos y un recorrido total de 32.282 millas, tras visitar San Vicente, Montevideo, Buenos Aires, Ciudad del Cabo, Adelaida, Melbourne, Sydney, Suva, San Francisco, Balboa, La Habana y Nueva York, retornando a Cádiz el 28 de mayo del año siguiente.

Si para llegar a nuestro destino nos embarcamos con Julio Verne, veremos que en su obra *La vuelta al mundo en ochenta días* el protagonista Phileas Fog, al volver a su casa de Londres, cree perdida su apuesta por haber pasado ochenta y un días en su viaje alrededor de la tierra, cuando el plazo convenido era de ochenta. Mas al mirar su almanaque de pared, ve que no es jueves, como él creía, sino miércoles. Sin saberlo lleva ganado un día porque ha hecho el viaje de oriente a occidente, siguiendo el aparente curso del Sol.

De haber realizado el viaje en sentido inverso, el resultado hubiese sido contrario, perdiendo un día. Pero el saldo, para quienes realizan este periplo por la razón que sea: conquista, afán de gloria, exploración, adquisición de conocimientos o por puro placer en un crucero, no se limita a ganar o perder un día de su existencia o ganar una apuesta. Quienes han tenido la fortuna de realizar este tipo de viaje, muchos de los cuales pagaron hasta el alto tributo de sus vidas, han ganado un enorme caudal de conocimientos, el respeto y la admiración de los hombres que trabajan en la mar —ésa madrastra que trata de doblegarnos y a la que hay que dominar— y el derecho otorgado conjuntamente por Neptuno y Cibeles de ostentar el emblema *Post Elcano circumdediste me*.

Hitos y fechas claves en la circunnavegación de la tierra

1522.—Elcano culmina la Primera Vuelta al Mundo a bordo de la *Victoria*.

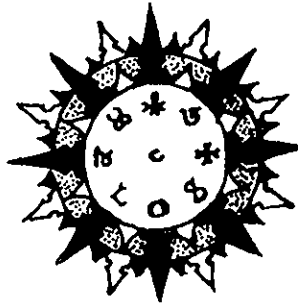
1580.—Francis Drake, al mando del *Golden Hind*, es el segundo en rodear la Tierra.

1595.—Pedro Fernández de Oviedo avista Australia, siendo el tercero en dar la vuelta.

1768.—James Cook termina su vuelta al mundo científica a bordo del *Endeavour*.

1784.—Malaspina realiza su circunavegación científica con la fragata española *Astrea*.

- 1842.—El *Driver* es el primer vapor que circunda la tierra.
- 1868.—La fragata española *Numancia*, primer buque acorazado en rodear el globo.
- 1889.—Joshua Slocum, con el yate *Spray*, da la primera vuelta en solitario.
- 1894.—La fragata *Nautilus* da la primera vuelta con guardias marinas españoles.
- 1909.—Una flota americana con 28 naves circunda la tierra
- 1929.—Termina la primera circunnavegación del *Juan Sebastián Elcano*.
- 1960.—El submarino atómico *Tritón*, primero en circundar el mundo sumergido.
- 1966.—Francis Chichester, con el *Gipsy Moth*, da en 226 días la vuelta en solitario.
- 1969.—Robin Knox con el *Suhaili* da la vuelta al mundo sin escalas.
- 1993.—Bruno Peyron da la vuelta al mundo a vela en 64 días.
- 2001.—Fallece Peter Blake tras ganar las principales pruebas de circunnavegación.
- 2003.—El *Juan Sebastián Elcano* finaliza su décima vuelta al mundo.





SS. MM. los Reyes saludan a los suboficiales del *Juan Sebastián de Elcano* antes de desembarcar en Málaga, el pasado 27 de octubre, después de haber pernoctado a bordo del velero durante la travesía Algeciras-Málaga, en conmemoración del 75 aniversario del mismo viaje realizado por S. M. el rey Don Alfonso XIII. (Foto: ORP, Armada).

BARCELÓ Y EL FINAL DE LA PIRATERÍA BERBERISCA

José M. GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN



A inseguridad de nuestras costas era un problema largamente conocido, que venía de antaño y afectaba tanto a las peninsulares como a las insulares. Ya en 1538 se decía en las Cortes de Toledo: «Desde Perpignan a la costa de Portugal las tierras marítimas se están incultas, bravas y por labrar y cultivar, porque a cuatro o cinco leguas del agua no osan las gentes estar».

En España, una vez completada la Reconquista y en posesión de grandes imperios, el mar se consideró esencialmente como vía de comunicación, adoptando actitudes pasivas ante otras posibilidades que nos ofrecía, especialmente en el aspecto defensivo, lo que hizo que se olvidasen multitud de disposiciones orientadas a fomentar la creación de astilleros, la construcción naval y el comercio marítimo, pues, a pesar de contar con el mayor imperio de la historia, los beneficios de las riquezas no se emplearon ni en un pequeño porcentaje en atender al mantenimiento de la supremacía marítima.

Con el Tratado de Utrech, firmado en 1712, España, que quedó vinculada a la Casa de Borbón, perdió además de Gibraltar y Menorca, Cerdeña y los Estados italianos. En 1732, ya la Marina había empezado a mejorar, y con las grandes dotes de organización de José Patiño, intendente general y magnífico administrador, se preparó una expedición contra Orán y Mazalquivir que, con una flota de 600 velas y un ejército de 26.000 hombres, pronto logró su objetivo, éxito al que siguió la conquista del reino de las Dos Sicilias, con lo que los buques de guerra españoles volvieron a ejercer el control en las aguas de la cuenca oriental del Mediterráneo, teniendo lugar muchos encuentros con los corsarios berberiscos, de los que hay que destacar el que tuvo Blas de Lezo con la capitana de Argel, navío de 60 cañones, haciéndole rendirse bajo el fuego de los dos castillos que defienden la ensenada de Orán. Los argelinos pidieron auxilio a Turquía, y en Túnez se mantuvo Blas de Lezo con su escuadra a la espera de la escuadra turca, que no se presentó.



Antonio Barceló, teniente general de la Armada. Anónimo español, siglo XIX. (Óleo sobre lienzo. Museo Naval, Madrid).

expedicionaria que partió de este puerto el 15 de junio y en agosto regresó victoriosa.

A Patiño le sucedió el marqués de la Ensenada, que probablemente fue el mejor organizador que tuvo la Armada española. Éste es el que tuvo las ideas más claras respecto a la piratería berberisca, dándose cuenta de que la mejor manera de combatirla era utilizando sus propias armas, pero reforzadas y bien utilizadas.

La inseguridad de nuestras costas era un problema que venía de antaño, pero si bien en las peninsulares la profundidad territorial permitía a sus habitantes establecerse a cierta distancia, abandonando la franja de litoral salvo en los puntos en que existían castillos o ciudades fortificadas, en el archipiélago balear, lo exiguo del territorio no permitía utilizar esta táctica, y la defensa era un imperativo necesario al que había que enfrentarse. Por ello, se disponía de un sistema de información capaz de detectar al enemigo con suficiente antelación para que los pobladores se pudieran refugiar y los defensores se concentrasen en los probables puntos de desembarco, sin diseminar las escasas fuerzas ante un enemigo que siempre disponía de la iniciativa.

Los piratas de Argel hacían vivir a los habitantes de las islas Baleares en continua tensión y hasta los pesqueros salían a hacer su faena armados, preparados para repeler las posibles agresiones.

Bajo la administración de los ministros de la dinastía borbónica, la Marina empieza a resurgir de nuevo, mejorando mucho el prestigio español en todo el Mediterráneo, sobre todo después de la recuperación de Orán. El corso fue también muy potenciado por el nuevo Almirantazgo. Como los corsarios eran en cierto modo navíos de guerra, en determinados casos se hacía uso de ellos a fin de cubrir las necesidades de la propia Armada, siendo una costumbre frecuente integrarlos en las armadas reales para tomar parte en acciones de guerra determinadas, y así José Patiño, cuando dirigió en 1732 el gran armamento necesario para llevar a cabo la conquista de Orán, contrató numerosas naves corsarias, entre ellas cuatro jabeques de Mallorca y cuatro de Ibiza, que se reunieron en Alicante con la flota

Antonio Barceló, modesto patrón de un jabeque que hacía el servicio de correos de Palma de Mallorca con la costa catalana, llegó a ser un auténtico ídolo en nuestras costas de levante y al espíritu que infundió en la manera de combatir a la piratería berberisca se debe en gran parte su final.

Con veintiún años recibe del rey la graduación de alférez de fragata, en Cédula Real firmada el 6 de noviembre de 1738: «...por el valor y acierto con que defendió su jabeque correo haciendo poner en fuga a dos goletas argelinas que le atacaron en ocasión que llevaba de transporte un destacamento de dragones del regimiento de Orán y otro del de infantería de África...».

La fama del «Capitá Antoni» —pues así era conocido en las Baleares— continúa en aumento y su prestigio se va extendiendo por todo el litoral, obteniendo como premio a sus servicios el empleo de teniente de fragata en 1748, aunque permanece con carácter de «graduado sin derecho a goce de sueldo alguno». Este empleo le fue concedido por haber mantenido a toda costa la comunicación con Barcelona cuando las malas cosechas ocasionaban grave penuria en Baleares, al quedar el archipiélago aislado por los furiosos temporales que azotaban sus costas y que habían producido el efecto de generalizar el hambre entre la población. Su fama salta hasta la costa africana, y en junio de 1753 los piratas berberiscos, a modo de reto, apresan en las proximidades de cala Figuera, en la entrada de la bahía de Palma, a un jabeque español, utilizando para ello una galeota. Barceló acepta el reto, y sin pensarlo dos veces se hace a la mar con su jabeque *El León*, que con su gran superficie vélica no tarda mucho en alcanzarlos. Empieza un duro combate en el que 26 argelinos luchan desesperadamente a bordo del jabeque mallorquín apresado sin querer entregarse. Barceló echa a pique al jabeque de un certero cañonazo y después apres a la goleta, que es conducida a Palma con sus tripulantes, 46 moros y turcos. Como premio es ascendido a teniente de navío, pero nuevamente con carácter honorífico.

Su sistema es siempre el abordaje, saltando el primero y esgrimiendo el chafarote, especie de alfanje con filo por un lado y algo corvo en el extremo. Su embarcación favorita, el jabeque, cuyas enormes velas exigían una gran habilidad, pero Barceló no tenía rival en ese sentido. Casi nunca se le escapaba a este gran corsario una embarcación enemiga y, sin embargo, era muy frecuente que los berberiscos burlasen a otras embarcaciones de guerra de mayor envergadura; por eso, a la hora de imponer un buque eficaz para este tipo de guerra tan específico, se consideró que lo mejor era utilizar embarcaciones similares a las que ellos utilizaban, pero mejoradas. La experiencia aportada por Barceló tomó estado oficial en la Armada a mediados del XVIII, disponiéndose la construcción de varios jabeques para dedicarlos a este fin.

El primer jabeque incorporado a la Marina es el *Gitano*, de 24 cañones, construido en el arsenal de Cartagena. Entre 1750 y 1779 se botan cuarenta jabeques. En 1768 se entrega el *Lebrel*, cuyo mando sería asignado a Barceló. Sus características eran 148 pies de eslora, 36 de manga y 15 de calado,



Antonio Barceló con su jabeque-correo rechaza dos goletas argelinas (1736). Ángel Cortellini Sánchez. (Óleo sobre lienzo. Museo Naval, Madrid).

desplazando 680 toneladas y portando 32 cañones. Al *Lebrel* le siguen los *Raimundo*, *Fulgencio*, *Leandro*, *Mercurio*, etc. Todos ellos son destinados a combatir al corso en las costas de Berbería, manteniéndose en servicio hasta que se acabó la piratería.

En el año 1756 tiene lugar un hecho muy importante en la vida de Barceló. Como consecuencia de una nueva hazaña, enfrentándose en las costas de Cataluña con su jabeque correo a dos galeotas a las que toma al abordaje, y en reconocimiento a su magnífico historial, pasa a formar parte del Cuerpo General de la Armada, esta vez con carácter efectivo. Con fecha 30 de junio de 1756 se le expide real despacho de teniente de navío efectivo, constituyendo su ascenso un caso excepcional, ya que de manera oficial se reconoce la admiración y el respeto que infundía Barceló, aunque fuera un hombre que carecía de instrucción científica y literaria.

Una vez incorporado a la Armada, el rey utilizaría continuamente sus servicios y Barceló llegaría a alcanzar los más altos grados militares. Gracias a sus capacidades militares y marineras, que le permitían manejar los jabeques con una soltura increíble, logra imponer en la Marina embarcaciones de este tipo, más maniobrables y mejor armadas que las de los corsarios berberiscos. Cada vez era mayor el número de combates sostenidos por Barceló, que mostraba en su mejilla izquierda la cicatriz producida por un balazo. En 1769 asciende a capitán de fragata, dándosele el mando de una división de jabeques en Cartagena, alcanzando poco después el empleo de capitán de navío. En el arsenal de esta capital marítima trabajaban muchos cautivos argelinos que habían sido apresados por la división de jabeques de Barceló. El «espíritu Barceló» se iba extendiendo por toda la costa de levante y el mito del pirata iba poco a poco esfumándose.

Su fama había llegado hasta la corte, y Carlos III, sintiendo curiosidad por conocerlo personalmente, le mando llamar. Al serle presentado, el rey le preguntó:

—Barceló, ¿cómo están los berberiscos?

—Señor, temiendo el nombre de vuestra majestad.

—No —dijo el rey—, el tuyo es el que temen y el que basta para hacerlos huir.

Y al despedirle añadió:

—Vete, que los moros costean porque saben que tú estas aquí.

Un hombre de estado de la categoría del marqués de la Ensenada captó rápidamente el problema que constituía la Regencia de Argel para nuestro comercio marítimo en el Mediterráneo. Por eso, recomienda al rey mantener permanentemente tres escuadras, compuestas por navíos, fragatas y jabeques, de manera que cada una por separado sea capaz de mantener a los corsarios berberiscos encerrados en sus puertos. No era partidario Ensenada de la redención de cautivos, por considerarlo un incentivo para fomentar la piratería, proponiendo destinar su importe al mantenimiento de los buques que se dedicaban a perseguirla.

Como secretario del Almirantazgo, la labor de Ensenada es excelente. Su propósito es aumentar la Marina —que desde 1751 contaba con 18 navíos y 15 embarcaciones menores— hasta 60 navíos, 65 fragatas y buques menores. Para ello, trae a España constructores, ingenieros, técnicos, etc., enviando al extranjero a españoles capacitados para que estudien la evolución del arte naval en otros países. Sin embargo, un hombre de estas características tenía que despertar el recelo de Gran Bretaña, ya que es demasiado alarmante para ellos el estado de prosperidad por el que se iba caminando, y los ingleses se pusieron a trabajar en la sombra, maniobrando su embajador con la complicidad de algunos personajes de nuestra corte, creando intrigas en contra de Ensenada y logrando que a la muerte del ministro de Estado Carvajal sea sustituido por el general de origen irlandés, nacido en Francia, Ricardo Well, afecto a los ingleses y embajador de España en Londres, acabando Ensenada por ser desterrado a Granada, y aunque Carlos III, al suceder a su hermano Fernando VI, lo rehabilitó, fue demasiado tarde.

Al morir el sultán de Marruecos, Muley-Abda-Allah, le sucedió su hijo Sidi Mohamed, que sometió a la autónoma Salé a fin de organizar la piratería de un modo más oficial para sacar su provecho, tratando de utilizar a su manera la marina de los salentinos. Sin embargo, estas medidas hicieron que los corsarios de Salé fuesen más precavidos, a lo que se sumó también el desarrollo que estaban adquiriendo las marinas europeas. Con la mediación del padre

Girón de la Concepción, superior de las misiones franciscanas, España pudo tener buenas relaciones con este sultán, concertándose un tratado a mediados de 1766, estableciéndose vicecónsules españoles en los puertos de Marruecos, concesión exclusiva de pesca en aguas marroquíes a los pesqueros españoles, acuerdos de libre comercio y otros, como expedición de pasaportes a los barcos mercantes, etc., acordándose una paz perpetua con la condición de que el corso desapareciese de las costas marroquíes. De este modo, finalizó la lucha contra la piratería berberisca en estas costas.

Ya sólo faltaba cortar con la humillante situación de Argel. En 1775, Carlos III, dispuesto a acabar con este estado de cosas, decidió el envío de una expedición contra Argel, comenzándose con gran actividad los preparativos, aunque faltó el secreto que nos hubiera permitido una explotación del factor sorpresa. De Gibraltar pudo obtener el dey de Argelia la información que necesitaba y dispuso de tiempo para concentrar sus fuerzas en Constantina, Titteri y Maskara, distribuyéndolas por la costa y reforzando la guarnición de Argel. En la amanecida del 8 de julio desembarcaron 6.000 soldados, a las órdenes del marqués de la Romana, que empezaron a avanzar por la playa hacia la ciudad, pero pronto fueron envueltos por la caballería de Constantina, siendo obligados a replegarse sobre la siguiente oleada que ya había desembarcado. Ya se encontraban en tierra 16.300 soldados y artillería de campaña que no tuvieron otro remedio que atrincherarse en la playa. A la vista de los obstáculos de que disponía el enemigo, de su fuerza y de las bajas, entre las que se contaba el propio marqués, decidió el general en jefe O'Reilly el reembarque durante la noche. Se perdieron 5.000 hombres, y el desastre no fue mayor gracias a la actuación de Antonio Barceló con sus jabeques y las fragatas de Acton que, colocándose a ambos flancos del desembarco y acercándose a tierra todo lo que permitía el calado, batían al enemigo con su artillería.

A pesar de este desastre, España no pudo conseguir ninguna operación de importancia contra Argel mientras duró la guerra contra Inglaterra, que no nos permitió distraer esfuerzos; sin embargo, poco después de firmada la paz se volvieron a tomar represalias contra los que tanto daño infligían a nuestras costas y a nuestro comercio marítimo.

La firma de un tratado de paz con Turquía parece que va a repercutir favorablemente en la disposición de las regencias de Berbería, en teoría obedientes a la voluntad del Gran Señor. Sin embargo, el negocio de la piratería era demasiado apetitoso para que el Diwan acatase la voluntad de la Sublime Puerta, y en cuanto en 1783 finalizó el sitio de Gibraltar, los argelinos recrudecieron la lucha, por lo que Carlos III decidió tomar represalias. Ahora se trataba de operaciones de castigo, y Argel, que estaba auxiliado por los gobiernos de Suecia, Dinamarca y Turquía, se preparaba para rechazarlos. La idea era efectuar una serie de bombardeos contra la ciudad de Argel con embarcaciones de poco calado, de manera que pudieran aproximarse mucho a la costa.

Por su gran prestigio fue escogido Barceló como jefe de la expedición, ya

con el grado de jefe de escuadra. Estaba la escuadra compuesta por cuatro navíos, cuatro fragatas, tres bergantines, tres balandras, nueve jabeques, tres galeones, cuatro brulotes, cuatro transportes, diecinueve lanchas cañoneras —que mandaba Federico Gravina— veinte bombarderas y diez de abordaje. Estas cañoneras habían nacido durante el sitio de Gibraltar, ideadas por el propio Barceló, y estaban armadas con una pieza de 24 (casi el mayor calibre de la época, ya que las más pesadas eran de 32 ó 36, sólo en las baterías bajas de los navíos), colocadas sobre grandes botes de remos y dotada de un parapeto plegable forrado por dentro y por fuera con una capa de corcho. Tenían 56 pies de eslora, 18 de manga y una dotación de unos 30 hombres. Estaban protegidas por un blindaje de hierro que las cubría en la obra muerta y también en parte de la obra viva. A la escuadra se incorporaron dos fragatas de la Orden de Malta.

El día 1 de julio se hace a la mar desde Cartagena. Los vientos contrarios dificultan el avance y el día 26 la escuadra recalca a quince leguas al este de Orán. Con mar gruesa del N y NE se ponen en marcha hacia la bahía de Argel, donde fondean el día 29.

Durante los ocho días que duró la operación no cesó el mal tiempo y Barceló tuvo que luchar contra la adversidad en todo momento. El día 1 de agosto dispone la formación de la línea de fuego. En avanzada se sitúan dieciocho bombarderas, colocándose en los extremos para sostenerlas las cañoneras, lanchas de abordaje, jabeques *San Blas* y *San Lino*, dos balandras y otros buques de guerra. Barceló tiene cubierta la posibilidad de que el enemigo intente una salida.

A las 1430 h se abre el fuego, que dura hasta el ocaso, lanzándose 380 bombas, que pronto dejan ver el efecto del fuego en la plaza de Argel. Responden las baterías enemigas con fuego intenso. Veintidós pequeñas embarcaciones, entre las que se encuentran nueve galeotas y dos cañoneras, avanzan en las proximidades del muelle, pero son rechazadas por nuestras cañoneras.

Al segundo día se vuelve a repetir el ataque, teniendo que refugiarse el dey en la alcazaba, ya que seis bombas estallan en su palacio. De nuevo las embarcaciones enemigas intentan atacar a nuestras bombarderas, pero la artillería de nuestras cañoneras las fuerza a retirarse. Los daños que se hacen a la plaza son de mucha importancia y el fuego aparece en varias partes de la ciudad.

A los ocho días, el objetivo principal está conseguido, ya que se trata de una operación de castigo: 572 casas están destruidas, las fortificaciones de tierra del canal de acceso tienen grandes desperfectos, el puerto y el arsenal se encuentran destrozados y las tropas turcas, desmoralizadas, abandonan los muelles. La operación ha sido un éxito, ya que a pesar de la fuerte reacción defensiva del enemigo nuestras bajas son de 24 muertos y 20 heridos. Con la munición casi agotada y ante el estado de la mar, Barceló ordena levar anclas y la escuadra llega a Cartagena el día 12 de agosto.



Reconquista de Orán. Desembarco de las tropas en el lugar llamado Las Aguadas (29 de junio de 1732). Manuel Calderón. (Óleo sobre lienzo. Museo Naval, Madrid).

El dey solicitó una tregua a través de Francia, pero al poco tiempo envió a cinco corsarios a nuestras costas, que se apoderaron de dos barcos mercantes a la altura de Palamós, lo que significaba que no había sido suficiente el escarmiento para que se aviniesen a un tratado efectivo de paz, por lo que se prepara otra expedición para el siguiente año de 1784.

Mientras Barceló efectúa los preparativos en Mallorca, destaca a dos jabeques de su escuadra para que vigilen durante el invierno los movimientos del enemigo, y monta en Mallorca un taller para confeccionar mixtos y fuegos incendiarios, donde la Maestranza de Artillería fabrica espoletas, lanzafuegos, estopines, cohetes, camisas embreadas, etc. Además, idea dos nuevos tipos de lanchas que son probadas con extraordinarios resultados.

Mientras tanto, los argelinos preparan su defensa con actividad febril al prever un segundo ataque de superior intensidad, construyendo un nuevo castillo de cincuenta cañones, ocho hornillos de balas rojas, de efectos devastadores para los barcos de la época, y sesenta nuevas lanchas bombarderas. El dey ofrece una suma de mil cequíes al que aprese a un barco de la escuadra de Barceló, reclutando además cuatro mil asiáticos en Turquía, ya que desconfía de los soldados indígenas.

En el mes de junio, Barceló, que ya es teniente general, concentra sus fuerzas en Cartagena. Con toda solemnidad entroniza en el camarín del buque insignia, el navío de 84 cañones *Rayo*, la imagen de la Virgen del Carmen, de la que Barceló era un gran devoto, y el día 28 se hace a la mar la expedición.

Durante los ataques realizados contra la plaza, Barceló recorría personalmente la línea de fuego con gran alarde de valor, resultando en una ocasión

hundida su lancha, pasando a uno de los botes de socorro para continuar recorriendo la línea. Después de ocho ataques, la ciudad había quedado tremendamente castigada y Barceló dio por finalizado el bombardeo el día 21 de julio, después de haber disparado más de 20.000 proyectiles, constituyendo nuestras pérdidas 53 muertos y 64 heridos. A continuación ordenó el regreso a Cartagena, donde se fondea el día 27.

Con relativamente pocas bajas y la pérdida de unos lanchones de remos, se había causado un severo castigo al enemigo. Sin duda, la estrategia adoptada era la adecuada, ya que se había llegado a un tipo de confrontación que el enemigo no podía soportar. A los argelinos no les preocupaba perder algunos jabeques y galeotas todos los años. Sin embargo, estos bombardeos les obligaban a concentrar sus gastos y empeño en una defensa que no les producía ningún beneficio.

Al año siguiente, 1785, al conocer el dey la formación de otra expedición, se aviene a negociar. Una división de dos navíos y dos fragatas al mando de José de Mazarredo fondeó en Argel para negociar el cese del corso y la esclavitud. Las negociaciones fueron positivas y por fin cesó este tipo de actividades por parte de los argelinos, estableciéndose consulados en los principales puertos de Argelia. Con Trípoli y con Túnez se firmaron convenios similares al de Argel. Esta amistad de España con las regencias se hizo extensiva a sus aliadas Portugal, Nápoles y Cerdeña, y a partir de entonces comenzaron a poblarse todas nuestras costas de levante, que durante siglos habían estado asediadas por la piratería berberisca.

Podemos tomar como fecha oficial de finalización de la piratería berberisca los tratados de Argel de septiembre de 1791 y de Mequinez de marzo de 1799. Sin embargo, otros países tuvieron que seguir soportando esta lacra, que no terminó totalmente hasta la conquista de Argel por los franceses en 1830.

A partir del cese de la piratería, se vuelve a repoblar la amplia faja costera de cuatro a cinco leguas que se encontraba desierta por temor a las posibles incursiones. La pesca y la agricultura volvieron a florecer en estas abandonadas costas que a partir de entonces comenzaron a mejorar su economía a pasos de gigante, y el comercio marítimo, sobre todo el catalán y el mallorquín, comienza a incrementarse y así continuará durante todo el siglo siguiente.

Estos hechos nos muestran los grandes beneficios que pueden conseguirse cuando una parte de la riqueza nacional se dedica a potenciar los medios navales y se utilizan de modo inteligente.



BIBLIOGRAFÍA

- CEBRIÁN Y SAURA, José: *Páginas gloriosas de la Marina de Guerra*.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española. Disquisiciones Náuticas*.
- MADARIAGA Y SUÁREZ, Federico de: *Apuntes Históricos acerca de la Marina Militar Española*.
- CARRANZA, Fernando de: *La Guerra Santa por mar de los corsarios berberiscos. Gaceta de Madrid: Números correspondientes a los días 28 y 30 de julio de 1784*.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval española*.
- POSADAS LÓPEZ, Eduardo: *Torres y piratas en las islas Pitiusas*.
- OCAÑA TORRES, Mario L.: *Curso y corsarios en el Estrecho de Gibraltar*.
- CASANOVAS MARQUÉS, Andrés: *Corsarios menorquines*.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Las cañoneras (I). Los Bombardeos de Argel en 1783 y 1784*. REVISTA GENERAL DE MARINA.
- HASRD, C.: *Los contactos de don José de Mazarredo con la estrategia y la táctica. La tercera jornada de Argel*. REVISTA GENERAL DE MARINA.
- LLABRÉS, Juan: *De cómo ingresó en la Real Armada el General Barceló*. REVISTA GENERAL DE MARINA. *Un encuentro de Barceló conmemorado con un exvoto.(1766)* REVISTA GENERAL DE MARINA.
- FERRER, Diego: *Apuntes para la Biografía del Almirante D. Antonio Barceló*. REVISTA GENERAL DE MARINA.
- FERNÁNDEZ GAYTÁN, José: *La Virgen del Carmen, protectora de la expedición contra Argel*. REVISTA GENERAL DE MARINA.
- RAURICH, Salvador: *La piratería berberisca en las costas de Cataluña*. REVISTA GENERAL DE MARINA. *La piratería en las costas de España y las Islas Baleares*. REVISTA GENERAL DE MARINA.
- PASTOR Y FERNÁNDEZ DE CHECA, Manuel: *Un marino algo olvidado: Barceló*. REVISTA GENERAL DE MARINA.
- MORENO ECHEVARRÍA, José María: *Antonio Barceló. Un gran marino mallorquín*. Revista Historia y Vida.

EL «CHIFLE» DE CONTRAMAESTRE

José Manuel SOLLOSO GRACIA
Subteniente mecánico



N el siglo XVI la mayoría de los oficiales que mandaban en los buques que hacían la carrera de las Indias se formaban según las tradiciones marineras del litoral Cantábrico. Estos oficiales recibían el nombre de capitanes de mar y estaban al mando de buques tanto mercantes como de guerra que superaban las 500 toneladas. Armados con aproximadamente 28 cañones de diferentes calibres, realizaban sus viajes de ida y vuelta a las Américas. El maestre era el «segundo» en el mando y colaboraba con el capitán de mar en el gobierno de la embarcación y el control, a «golpe de pito», de toda la marine-ría embarcada.

Las obligaciones del maestre eran múltiples, variadas y cargadas de gran responsabilidad. Abarcaban todo lo referente a las cuestiones navales y marineras necesarias para poder navegar con seguridad y al mismo tiempo realizaba otras funciones no menos importantes de carácter puramente administrativo, como era el abastecimiento y carga del buque, la estiba de los pertrechos, el mantenimiento del buque y la distribución de la comida, que consistía en bizcocho (1), pescado salado, tocino, cecina y mazamorra (2) cuando escaseaban los víveres. Lo mismo hacía con el agua y la bebida de la dotación. Custodiaba el botiquín y hacía las funciones de médico y cirujano, lo que dio lugar a un dicho de la época: «las manos del maestre, unguento para el doliente», y estaba capacitado para sustituir al capitán de mar y tomar el mando del buque en caso de su muerte. Según Escalante de Mendoza (1575), el maestre debía ser: «muy buen hombre, buen christiano y diestro marinero, natural de la Villa de Palos, muy verdadero, de todo crédito y confianza».

Poco a poco la carga de responsabilidad y el excesivo trabajo que tenía el maestre a bordo se fue repartiendo entre los miembros de la dotación, debido a las reformas impuestas por la tradición marinera del litoral mediterráneo, que siempre había sido más comercial y mercantil. El maestre pasó a ser el administrador de la carga que se traía de las Indias; así, cuando era plata,

(1) Bizcocho: Torta de harina de trigo cocida en el horno dos veces —*biscotto*—.

(2) Mazamorra: Guiso que se hace con las migajas del bizcocho mezclados con aceite y vinagre.



(Foto: J. M. Solloso Gracia).

tomaba el nombre de *maestre de plata*, nombramiento que daba expresamente la Casa de Contratación en Sevilla al servicio de la Corona.

El maestre fue perdiendo su prestigio marinerero, al mismo tiempo que el puesto en la sucesión de mandos, limitándose a ejercer solamente las funciones de «administrador de la carga». Juan de Hevia Bolaños escribía en el año 1619 que la labor de maestre en un barco mercante era *vil* y la equiparaba a la de un posadero o tabernero.

Las funciones marineras que controlaba y supervisaba el maestre pasaron a manos de su «segundo», el contra maestre que en la escala de mandos de la época era el subalterno (suboficial), más caracterizado para el mando y capaz de hacerse respetar por la marinería, mientras que el maestre se dedicaba a realizar funciones puramente administrativas más propias de la oficialidad.

El contra maestre, que debía saber leer y escribir, era el responsable de todos los amarres que se realizaban a bordo, supervisaba la estiba y el almacenamiento de la carga de tal manera que los bultos de menor valía y más pesados se almacenaban en las cubiertas bajas para mantener el centro de gravedad del buque. Cuando el buque se hacía a la mar, supervisaba el velamen y las jarcias, dos veces al día subía al palo mayor para comprobar el estado del aparejo, controlaba y manejaba el personal de marinería (marineros, grumetes y pajes), asignándoles los trabajos propios de su cometido, usando como símbolo de mando y orden un bastón de madera y un silbato que habitualmente llevaba colgado y a la vista. Cuando había que hacer una maniobra, ocupaba su puesto al pie del palo mayor y transmitía las órdenes que le daban los oficiales usando un silbato que le llamaba «chifle».

El Reglamento del Cuerpo de Contra maestres de la Armada, aprobado por R. D. de 20 de enero 1886, dice en su artículo 1.º: «El Cuerpo de Contra maestres tiene por objeto regir á la marinería y dirigirla en todas las faenas de la profesión, tanto á bordo como en tierra bajo las inmediatas órdenes de los oficiales de la armada».

El mismo reglamento aprueba una sucesión de artículos que hacen referencia a las múltiples obligaciones que tienen los contra maestres y, de forma especial, el «contra maestro de cargo», al cual hace alusión el artículo 118, que dice: «Para dirigir toda clase de faenas, para transmitir las órdenes del oficial de guardia en las maniobras y para comunicarse con los individuos que ejerzan á bordo determinados cargos subalternos, harán uso de los toques de pito que han sido siempre reglamentarios: economizar el dar voces durante las faenas y maniobras, é impedirá que los oficiales de mar y cabos de guardia las den sin motivo, aun con pretexto de corregir defectos ó hacer indicaciones á la gente de las vergas y cofas».



(Foto: J. M. Solloso Gracia).

Una de las misiones fundamentales del contra maestro era la «llamada a la maniobra». Para ello usaba algunas veces su voz ronca y fuerte, que los marinos no distinguían con claridad en los momentos de peligro, sobre todo en medio de una tormenta, en la cual quedaba empobrecida la voz con el ruido de las olas y del mar embravecido. Pero, con la ayuda del silbato era fácil dirigir la maniobra en medio de la tormenta, al distinguir con facilidad los tonos graves y agudos que con los diferentes significados el contra maestro emitía con el «chifflé», y así poder gobernar las velas y el buque.

El uso de este método de llamada basado en una combinación de sonidos graves y agudos tiene su origen, según los estudiosos de los temas navales, en las flotas de Roma y Grecia, que usaban una flauta o similar para dar órdenes a las dotaciones de galeotes que navegaban a bordo de las galeras de sus flotas de combate.

En el siglo XIII y durante la época de las Cruzadas, los ingleses adaptaron en sus buques esta forma de dar las órdenes con la ayuda de un silbato, que se empezó a llamar *The Call*, y a partir del año 1670 se convirtió de forma oficiosa en un objeto que daba rango y categoría a su portador dependiendo del material de que estaba hecho.

El Lord del Alto Almirantazgo daba un silbato de oro como premio, llamándose «silbato de honor». El almirante inglés Guillermo Brown fue el que implantó de forma oficial en el año 1814 el uso del silbato o «chifflé» como útil de trabajo para dar órdenes a bordo de los buques de la Marina Real inglesa. A partir de entonces el «chifflé» se convirtió en una herramienta muy apreciada. Cada oficial tenía el suyo, que generalmente era de plata, decorado



(Foto: J. M. Solloso Gracia).

con todo tipo de motivos marineros, anclas, remos, etc., y una larga rabi-za bellamente tejida y trenzada de la cual pendía el chifflero.

Los tiempos han cambiado, la propulsión es mecánica, no hay palos, no hay velas y las órdenes se dan en los barcos a través de sofisticadas redes de comunicación que hacen llegar las órdenes con suma facilidad a todos los lugares del barco; es lo que llamamos en los barcos de guerra modernos «red de órdenes generales», compuesta por altavoces-micrófonos; además existen teléfonos inalámbricos y los famosos teléfonos de excitación acústica, que funcionan gracias a la energía producida por nuestra voz sin apenas hacer esfuerzo y que dependiendo de su cometido tiene mayor o menor importancia a bordo del buque. Algunos de estos circuitos principales son el de artillería

«JP», el de maniobra «1JV» y el de máquinas «2JV». Los circuitos auxiliares están precedidos de una «X» y suelen pertenecer a servicios no vitales, pero necesarios para sustituir a los servicios principales si éstos quedan inoperativos durante un combate.

Modernamente y debido al avance tecnológico de nuestras unidades navales, se usan a bordo los walkie-talkie, facilitando con su empleo un enlace permanente y cómodo en cualquier sitio del buque, dando y recibiendo órdenes continuas, que cada vez son más sofisticada y menos inteligibles para los extraños que no conocen las siglas y los métodos que se emplean y establecen en las comunicaciones a bordo de los barcos de guerra.

A pesar de todos los avances tecnológicos expuestos, nuestra Armada, al igual que otras marinas, ha permanecido fiel a sus orígenes y tradiciones y ha conservando el «chifflero» de contra maestre, usándolo como se hacía en los buques del siglo pasado, como es el caso de nuestro buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*, donde el contra maestre de cargo situado al pie del palo mayor transmite al puente con su chifflero toda la información recogida de los otros palos del buque que le es transmitida por los contra maestres con la ayuda su chifflero, y así poder empezar una maniobra general.

En los buques de guerra modernos su uso ha quedado limitado, solamente

se usa en determinadas maniobras, tal es el caso de los aprovisionamientos en la mar, el izado y arriado de los botes, maniobra de embarcabotes, etc. En la actualidad el empleo más generalizado del chifle es el de dar los honores de ordenanza y saludar a los mandos cuando embarcan y desembarcan.

El silbato, pito, chifo o chifle (del lat. *Sifilum*), está compuesto de varias partes, que son: tambor o bola, quilla, caña, boquilla o boquel. Normalmente vienen afinados de fábrica y la comprobación del mismo se hace según las instrucciones de la hoja informativa de la Escuela de Maniobra Galatea: soplando sobre la boquilla a una distancia de 7 u 8 cm, separado de la boca y colocado perpendicular a la misma, debiéndose oír un sonido claro y continuo; de no ser así, se puede llenar la bola con cera líquida que, una vez endurecida en su interior, hace el sonido del chifle más suave y sin fluctuaciones. Esa operación de contramaestre experto y con buen oído se llama «curar el chifle».



Las hojas informativas explican que hay dos tipos de sonidos, dependiendo de cómo «empuñemos» el chifle. Con la mano abierta, se producen sonidos suaves y graves; con la mano cerrada, agudos y estridentes. Estos sonidos se pueden combinar con ligeros movimientos de los dedos de la mano para poder realizar modulaciones llamadas «trinos y gorjeos», que son de gran belleza auditiva cuando se hacen con la experiencia de los años de manejo continuado a bordo de los barcos.

Son muchos los diferentes toques de llamada que se pueden hacer, muchos de ellos ya olvidados y de grato recuerdo: «la pitada de atención», «el toque de diana», «embarcabotes». Esta última consiste en una pitada de atención seguida de «golpes de pito», tantos como indique el número de identificación del bote que se debe embarcar o desembarcar.

Una «pitada larga de atención con un ligero toque de modulación trinada» indica que embarca o desembarca el comandante del buque, y una «pitada corta» es para los oficiales.

Los palos de los barcos de vela tienen cada uno su propia pitada, junto con el conjunto de las vergas, masteleros, mastelerillos, juanetes y tangones.

Las diferentes categorías y empleos a bordo de los buques también tienen su llamada: el cabo de guardia, los cuartereros, los pañoleros, los despenseros y los bodegueros. Cuando se llama con el chifle a uno de estos marineros, a continuación de la llamada que le corresponde se dan los «golpes de pito» necesarios, haciéndolos coincidir con el número que tiene asignado a bordo el marinero llamado; si se requiere su presencia inmediata se le puede llamar de «viva voz» o con la ayuda del chifle dando la pitada de «iza».

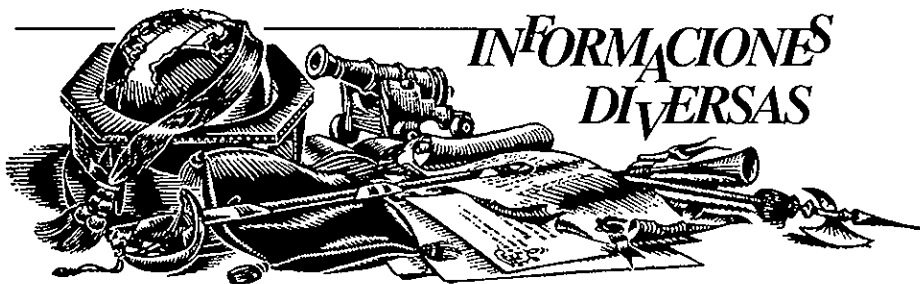
El chifle de contra maestre solamente se usa a bordo y en algunas maniobras marineras que se dirigen desde el muelle y que implican el movimiento de pequeñas embarcaciones.

En las unidades navales y acuartelamientos de la Armada siempre se emplea en actos solemnes. Uno de estos actos es la lectura de las Leyes Penales, en el cual toda la marinería al mando de sus oficiales forma en la cubierta de los buques o en la plaza de armas del acuartelamiento. El contra maestre de cargo emplea el chifle para dar una pitada de atención, la guardia militar que participa en el acto —dando solemnidad castrense—, pone el arma sobre el hombro y un escribiente, o quien corresponda, pide permiso al comandante de la unidad para iniciar la lectura del artículo designado de las ordenanzas militares. Otro acto entrañable y lleno de trascendencia a bordo de los buques de la nuestra Armada es el relevo de la guardia, que se hace, como es costumbre, en la toldilla y en presencia de la bandera. Este acto que se hace a diario: los honores a la bandera se dan con el chifle en el momento del izado, a las 0800 horas, y en el momento del arriado, con la puesta de sol, acompañado del himno nacional.



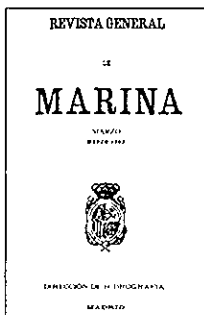
BIBLIOGRAFÍA

- RAHN PHILLIPS, Carla: *Seis galeones para el Rey de España. Manual del marinero*. 20.ª edición, año 1996.
Manual del telefonista CIAF.
Compilación Legislativa de la Armada. 1907 (tomo II).
History of the Boatswain's Call (hoja informativa).
Hoja informativa Escuela de Maniobra Galatca. año 1974 (Jefatura de Estudios).



INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIEN AÑOS



Se inicia el cuaderno de diciembre de 1903 (último del tomo LIII) con una pequeña nota firmada por R., con fotografía sobre el buque *Carpuchia*. Siguen: *Los geodestas don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa en el Perú*, conferencia dada en la «Real Sociedad Geográfica de Madrid» el 10 de noviembre de 1903, por Adolfo de Motta; *Concepto general de*

la Marina moderna, por el capitán de navío Víctor M.^a Concas y Palau (textos de las lecciones *El buque y blindajes*, impartidas en el Curso de Estudios Militares de Marina de 1903 a 1904 en el Centro del Ejército y de la Armada); *De Nomenclatura*, por Juan Cervera Valderrama, teniente de navío; *Telegrafía sin hilos. Conferencia preliminar de telegrafía sin hilos reunida en Berlín el día 4 de agosto de 1903*, a la que asistió en representación de la Armada, el teniente de navío Mateo García de los Reyes.

En *Crónica Naval* (noviembre) contiene el siguiente sumario: *Amiral Aube* —Rusia.—Nuevo tipo de sumergible.—Submarinos.—Nápoli.—El radio y el helio.—Tonclaje de los principales puertos.—Turquía.—Botadura del vapor turbina *Queen Alexandra*.—Torpederos de turbina Libellulle.—Yacumo.—Nordeuskiold.

El cuaderno finaliza con *Movimiento de buques de guerra. Bibliografía. Necrológicas e Índice general alfabético*, por autores y materias, del tomo LIII de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

HACE CINCUENTA AÑOS



Se inicia el cuaderno del mes de diciembre de 1953, con el que se completa el tomo 145, con el trabajo *Origen y progreso de la aguja náutica*, por el contralmirante José Riera y Alemañi, correspondiente de la R. A. de la Historia. Siguen: *Modernos procedimientos de medida de distancias empleando las interferencias de la luz*, por Rafael

Ravina Poggio, capitán de navío; *De la asfixia por submersión, el doctor Orfila y su pasado náutico copartícipe*, por Salvador Clavijo, coronel médico de la Armada; *El concordato y la jurisdicción eclesiástica custrense*, por A. R. del Río, teniente vicario de la Armada; *Un escritor frente al mar*, por José Cuevas Fernández, teniente de Infantería de Marina.

En *Notas Profesionales*, que incluye: *Los platillos volantes* (capitán R. Clerquin. Trad. de F. A. F. por el capitán de fragata Martínez Gumán); *La aviación soviética* (Jacques Sorbets. Trad. de la Revue Maritime, núm. 86); *Los ataques alemanes a la derrota de Murmansk* (A. E. Sokoi. Trad. del U. S. Proceedings); *¿Qué es la logística?* (contralmirante H. Eccles. Trad. del U. S. Proceedings), y *Asalto por hidroaviones* (capitán de fragata V. Ugoff. Trad. del U. S. Proceedings).

Con *Miscelánea. Libros y Revistas y Noticario* se completa el cuaderno, en el que se incluyen 52 ilustraciones.



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

EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE

En tal día como hoy...

Día Año

1 1794.—Se desarrollan las operaciones de guerra en la batalla de Rosas. Manda el fuerte de la Trinidad el teniente de navío Morera. Los enemigos (convencionales franceses) han ocupado la altura frontera al castillo... Se distingue también en la defensa el teniente de navío Canales. Dejan muy alto el honor de la Armada.

2 1780.—El jabeque *San Antonio* bate frente a Tánger al bergantín inglés *Sally Raquel*, armado de 18 cañones y seis obuses.

3 1738.—En aguas del Plata, una pequeña fragata, mandada por el teniente de navío Alaucín bate a varios buques portugueses, desalojando a los enemigos de la isla de Martín García.

4 1772.—Circunda la isla de Otaihiti (que llamaron Amat), reconociéndola, la lancha de la fragata *Magdalena*, mandada por el teniente de fragata Guyangos. Lleva con él al piloto Rosales y al franciscano fray José Anrich. Una navegación arriesgada barajando costa desconocida.

5 1492.—Avista Colón la isla de Haití. El día 12 desembarcará. La llamó La Española.

6 1815.—Se toma Cartagena de Indias, de los insurgentes. Intervienen fuerzas de Marina: manda el ejército español el general Morillo, antiguo sargento de batallones de Marina.

7 1811.—En la guerra de la Independencia, los franceses atacan Torre Nueva, cerca de Peñíscola. Apoyan la defensa las lanchas cañoneras españolas destacadas en dicho puerto.

8 1554.—Se nombra jefe de una fuerza, compuesta por cuatro naos, dos zabras y dos galeras, a Álvaro de Bazán (apodado «el Mozo»), del que Cervantes dijo ser: «Rayo de la guerra, padre de los soldados y nunca jamás vencido capitán».

9 1815.—En la costa de Argel, en un fortísimo temporal, naufraga el vapor de guerra español *Fernando VII*. Se distingue en la lucha contra los elementos el teniente de navío Lafuente.

10 1885.—Se adquiere para la Armada el clíper que se llamó *Nautilus*. Había de ser uno de los más famosos buques-escuela. Dio la vuelta al mundo al mando del capitán de navío Villamil.

11 1786.—Regresa victoriosa a La Habana la corbeta *Diligencia*, de 22 cañones,

después de haberse batido con un bergantín inglés muy velero y bien armado, que al fin escapó gracias a su buen andar.

12 1810.—En Huelva se distinguen los faluchos mandados por Manuel Torrónegui: desembarca 450 hombres de tropa, pero los primeros en batirse con el enemigo son los comandantes de los faluchos, al frente de sus bravas dotaciones. Los barcos apoyan con su fuego, mandados por los segundos. Este gesto se hace al no haber enemigo a flote con el que batirse.

13 1733.—Llega al puerto de Liorna la vanguardia de una fuerza naval española, compuesta por nueve navíos. Desembarca las tropas que han de operar en Lombardía, defendiendo los derechos del infante don Carlos, el que más tarde sería rey de España con el nombre de Carlos III.

14 1600.—Combate victorioso a la boca de la bahía de Manila entre dos buques españoles, un patache y una galizabra, contra dos navíos holandeses mandados por el almirante Noort, que esperaban a la nave de Acapulco para apresarla.

15 1811.—El teniente de navío José Primo de Rivera, al frente de una escuadrilla de fuerza sutil, sostiene duro combate, en aguas del Plata, contra buques insurgentes.

16 1793.—Manda las fuerzas de desembarco, en el sitio puesto a Tolón por los convencionales de París, Federico Gravina. Está herido, pero manda un difícil contraataque amarrado a su caballo.

17 1618.—En el golfo de Valencia combaten cuatro galeras españolas, mandadas por Octavio de Aragón, contra ocho berberiscas, que al fin son apresadas.

18 1860.—Tiene lugar en Joló, en Filipinas, la toma de Banga por fuerzas de desembarco de Marina, apoyadas por dos divisiones de falúas de guerra.

19 1520.—Navegan en busca del Maluco las tres naves que quedaban de la expedición de Magallanes: *Trinidad*, *Victoria* y *Concepción*. Pasan los tripulantes grandes fatigas, «comían por onzas, bebían agua hedionda y guisaban el arroz con agua salada...».

20 1808.—Durante uno de los sitios de Zaragoza, el teniente de navío Tacón mandó una batería de la defensa. Después fue nombrado por

el general Palafox para llevar un mensaje a las fuerzas que intentaban socorrer a los cercados.

21 1719.—La división Naval del capitán de navío Torres bate, frente a San Vicente, a una división inglesa de tres navíos de gran porte.

22 1647.—En la bahía de Nápoles, la escuadra española que manda Juan José de Austria, capitán general de la mar, bate a una francesa de la misma fuerza. El combate dura tres horas y los franceses se retiran.

23 1913.—La corbeta *Nautilus*, a 80 millas de Finisterre, lucha con un gran temporal que la pone en trance de perecer. El cabo Antonio Blanco sube a los altos, con gran riesgo de su vida. Logra degollar velas que no se podían meter dentro. Es condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando.

24 1836.—El capitán de fragata Armero (después marqués del Nervión), al frente de un destacamento de cazadores del Regimiento de Zaragoza, desembarca en el puente de Luchana y toma sus defensas. Herido, sigue combatiendo. Es nombrado coronel de Infantería de Marina en el mismo campo de combate.

25 1836.—Continúan los combates cerca del Nervión. El general Espartero dice al brigadier Cañas, de Marina: «Llevo conmigo el más afectuoso recuerdo del interés, armonía y celo que han demostrado los individuos del cuerpo de su digno mando».

26 1769.—Expedición a las Malvinas, mandada por el capitán de navío Madariaga. Desaloja a los ingleses. Toma Puerto Egmont.

27 1815.—En Nueva España se distinguen las tropas de Marina. Las manda el oficial de la Armada Sanjurjo Montenegro.

28 1859.—En aguas de Marruecos, los buques de la escuadra de Segundo Díaz de Herrera bombardean la boca del río Martín.

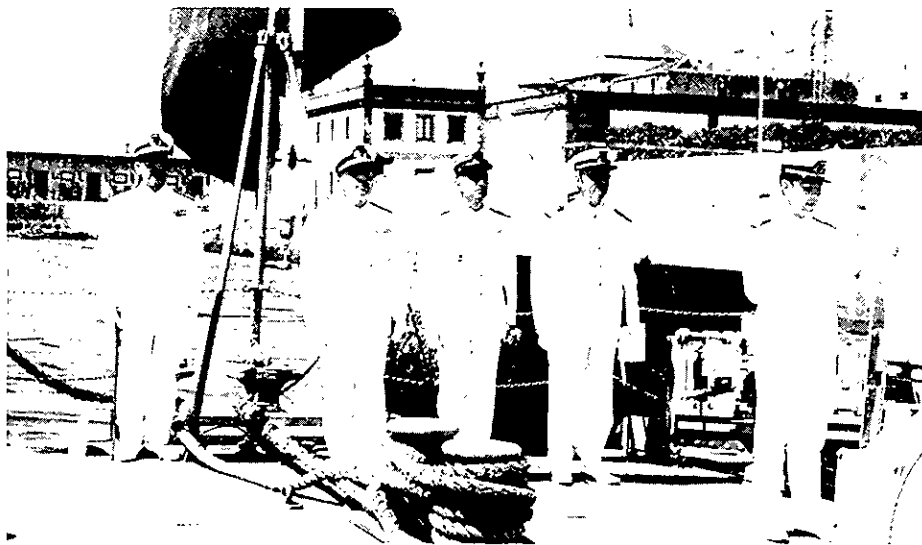
29 1325.—La flota aragonesa del almirante Carroz bate a la de la república de Pisa.

30 1788.—El teniente de fragata José Vázquez de Figueroa salva al convoy que escolta, a costa de caer prisionero. El almirante enemigo, lord Jervis, le distingue por su valor y le devuelve a Cádiz.

31 1229.—Tiene lugar el desembarco en Mallorca, en Santa Ponza, del ejército de Jaime I el Conquistador. Ésta es una de las mayores glorias de Aragón en su expansión mediterránea.

Capitán MARVAL.

VIEJA FOTO



(Foto: colección P. Gambón Fillat).

Fotografía tomada el día 2 de marzo de 1972, en el Arsenal de Ferrol, de la ceremonia de baja en la Armada del minador *Tritón*, presidida por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller Balseyro, que tiene a su derecha al jefe de su Estado Mayor, contralmirante Caamaño Fernández, y a su izquierda, el comandante del buque, capitán de corbeta Lagóstena Álvarez, y el jefe de la Tercera Escuadrilla de Dragaminas, capitán de fragata Franco Teijo. Lee el orden de baja el alférez de navío Gambón Fillat.

El *Tritón* fue el segundo y último cañonero-minador de la clase *Eolo* (versión reducida y más barata de los minadores clase *Júpiter*).

Ambos se construyeron en el Arsenal de Ferrol y formaban parte del último programa naval de la II República (Decreto-Ley de Construcción Naval de 11 de enero de 1933, firmado por el contralmirante Antonio Azarola).

Fueron los últimos buques encargados por la Armada a la Sociedad Española de

Construcción Naval, que desde 1909 prácticamente monopolizó la construcción de buques de guerra en España.

Su construcción se vio paralizada por la Guerra Civil, poniéndose la quilla de ambos el 23 de febrero de 1938. El *Eolo* se entregó a la Armada el 15 de noviembre de 1941, siendo el primer buque de guerra botado y entregado desde el final de la Guerra Civil, mientras que el *Tritón* sufrió más las penurias de la época y se entregó dos años después.

En 1955 fueron reclasificados como minadores clase B (la clase A correspondió a los *Júpiter*) y posteriormente se les asignó el papel de conductores de las escuadrillas de dragaminas. Así, el *Tritón*, en mayo de 1957 fue asignado a la 2.ª Escuadrilla con base en Palma de Mallorca, y en 1960, a la 3.ª Escuadrilla con base en Ferrol.

Desplazaban 1.576 toneladas y su dotación era de 220 hombres. El éxito de su diseño sirvió de base para el proyecto de los cañoneros clase *Pizarro*.

S. N.



HISTORIAS DE NOSTRAMO LOURIDO

POR PARTIRSE EL PECHO (*)

Para Lourido no cabía duda; el mejor barco del mundo; ¡el suyo! Lo cual no quitaba para que, al poco de estar embarcado en otro, fuera éste precisamente el más puntero y preferido de él.

¿Eclécticismo? ¿Volubilidad? Nada de eso: penetración y celo insuperable, que le hacían identificarse en alma y vida a su destino, sirviendo a la Reina una profesión que adoraba: la de Contramaestre.

Si naciera otra vez, volvería a ser Contramaestre; y cuando le replicaban sus compañeros que por qué no elegía la de comandante, Lourido, orgulloso de su papel modesto, pero indispensable, replicaba muy en su lugar.

—¡Eso le es demasiado, hom...!

Porque, sin que trascienda a irreverencia, bien es sabido que en los barcos de vela antiguos se decía: «Primero el señor encomandante, luego nadie... y después Dios», para significar el poder omnímodo que las Ordenanzas concedían a quien tenía que convertir en autómatas de su voluntad en el cumplimiento del deber para evitar deservicio a las armas y honor al Rey a muchos cientos de hombres de todas suertes y edades.

Y en su misión de contramaestre era feliz, trajinando a proa y a popa las treinta horas del día, según su expresión a los bisoños, que debían de aprender a dormir

(*) El que fue nuestro genial director (1940-1972), el contralmirante don Julio Guillén, llevó en muchas ocasiones a las páginas de nuestra REVISTA a su Nostramo Lourido. Sobre el también publicó una serie de artículos en diarios de difusión nacional que recopiló en su libro *Cuentos Marineros*, que mereció dos ediciones, agotadas hace décadas.

con un ojo abierto y una oreja de guardia y siempre el muelle listo para dar un salto de la cama antes de que nadie viniese a llamarles para algo imprevisto: y, de día, en las faenas, en todas partes a un tiempo. Por ello, en realidad, al poco su barco era el mejor en esos detalles que daban el tono en los buenos tiempos de la navegación a vela, cuando no había chocolateras, ni palancas, ni hierros: cuando todo había que hacerlo bien y con gracia y de cualquier descuido pendía la vida de un hombre o la de muchos.

La *Navas de Tolosa* estaba en turno, y bajo la ancha visera de carey de su gorra pequeña que continuamente zaran-deaba de un lado a otro de su cabeza, como un obispo nervioso el solideo, gustaba de admirar el orden y policía de todo aquel *maregamun* —como él decía— de jarcias, arboladura y refulgente artillería sobre una cubierta bien blanca a fuerza de greda, tan limpia que se podían comer en ella y las visitas se temían pisar por miedo a mancharla.

A los quince días de embarcar en la *Navas de Tolosa* ya era la fragata mejor del mundo: los más bravos y avezados, sus marineros, y el mejor maniobrista, su comandante: los demás buques no servían ni para recogerle la basura del fogón, y en escuadra, navegando o fondeados, los miraba con más desprecio que si fueran sucios mercantonos o vintas de piratas joloanos.

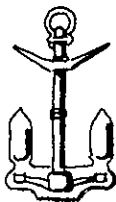
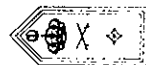
Por eso cuando el hijo de su compadre el contramestre Pastoriza, gaditano puro, recién criado en el sesteo de la Isla, marinero socairero y más flojo que el tabaco holandés, le pidió que lo desembarcase con destino al cañonero *Tajo*, Lourido recibió la petición, más que como un insulto, como algo inexplicable:

—*Que la Reina le envía a uno a las Carolinas* —recriminaba Lourido—, *bien está, porque la Señora manda; que estás contento aquí y el Mayor de la escuadra te manda a colgar tu cama en otro barco; bien está, porque quien manda, manda y cada palo que aguante su vela; pero que pueda haber un sinverjuenza que mismo quiera cambiar de embarco...* No salía de su asombro. *¡Desembarcar de esta reina, de la Navas de Tolosa, que es talmente nombre de una princesa, para pudrirte en el Tago, que hasta tiene nombre de calle!*

A lo que el blandengue de Pastoriza, no muy satisfecho de revelar el secreto de su deseo, insinuó retratándose:

—*Nostramo, es que su mercé orvía que soy er que limpia er letrero de la popa...*

Julio F. GUILLÉN TATO (†)





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.

26.301.—Bandera



La bandera de Santiago («patrono de lides nuevas», como reza el *Ro-*

mancero del Cid Campeador) tanto se enarboló en las batallas de tierra como en la mar. No llevaba la cruz, sino la figura del apóstol montado a caballo, sobre tela carmesí, bordeada de rectángulos de ese color y blanco, alternativamente puestos. Enarbola el apóstol su espada y porta un estandarte con una cruz de la Reconquista. El caballo es blanco, ni que decir tiene (la gente de nuestra caballería decía que no había más caballo blanco que el de Santiago, los demás eran tordos).

Y vemos esta bandera en la reproducción de uno de los frescos de la sala de las batallas



de nuestro Monasterio de El Escorial. La bandera aquí va en la popa de una nave de las que toman parte en el desembarco de la isla de San Miguel, de las Azores, cuando se combatía en ellas al prior de Crato. Mandaba don Álvaro de Bazán, el gran santiaguista comendador de la Orden.

Capitán Marval

26.302.—Clases de remeros



En las galeras mediterráneas del siglo XVI los remeros se dividían en

forzados o delincuentes comunes, esclavos y buenas boyas o voluntarios, que podían llevar barba y bigote. Al esclavo musulmán se le dejaba un mechón de pelo para que a su muerte Alá pudiera elevarlo al paraíso.

J. M. M.-H.

26.303.—Desde Ferrol



Todos los marinos conocen Ferrol; por eso me atrevo a contar mis

recuerdos de infancia. Cuando yo tenía ocho o nueve años creía que la casa de mi abuela era la isla de Cuba. Tan convencida estaba que no me molestaba en aclarar la cuestión.

También creía que el edificio más alto del mundo era la muralla del paseo de Herrera, y que si alguien se atrevía a subir hacia los eucaliptos del parque municipal podía perderse para siempre; por cierto que el bosque de eucaliptos no tiene más de veinte árboles.

Ya mayor, vi todo tan pequeño... y ahora que para disimular se dice la tercera edad, sigo viendo todo más pequeño, enano y ridículo. ¿Hasta qué punto el progreso es retroceso? Esta materia la analizarán los filósofos, yo me atengo a lo que veo.

La sociedad prácticamente no existe, la gente cada vez se trata menos, se acabaron las visitas y sólo en algún acontecimiento insólito se ve a la gente, incluida la familia.

La televisión es el gran medio para estos fines y también para informarnos de toda

clase de desastres. Los terremotos, las epidemias, los crímenes nos los sirven con verdadera insistencia.

El mundo de mi infancia era más sencillo, modesto, sobrio y austero, mejor educado.

Se ven atacados los valores morales más arraigados en nosotros y la sociedad existente no sabe educar a sus hijos en la fe y en la disciplina, el respeto que se debe a los mayores y el orden que debe presidir todo hogar.

Hablaba Oscar Wilde del «infinito valor del *usted*». La juventud actual no lo usa porque lo ignora, no saben hablar de usted. Yo inventaría o mejor reformaría el refrán «dime con quien andas...» para decir «dime como te vistes y como te peinas y te diré quien eres». El atuendo de algunos ofende a la vista y al estómago.

Ya no se sabe quién es quién, pues nosotros creíamos que la moda era lo más respetable e inmovible.

¿Quién distingue hoy por la calle al mendigo de un estudiante? Una señora intentó darle a limosna a un muchacho y resultó ser su nieto. Parece el título de un grabado de Goya.

Y se acabó, éstas son mis impresiones, con las que coincide mucha gente de mi generación.

Cosas de viejos.

C. Núñez

26.304.—Reina madre, Donosty



Doña Cristina de Augsburgo, reina que fue regente, era de aspecto

austero, mas todo corazón. Mucho sufrió durante su mandato. Sus estancias en San Sebastián eran su descanso preferido, amaba al pueblo vasco, a sus gentes y costumbres y al paisaje de esa tierra, especialmente el de su marina. Mucho le gustaba la contemplación del monte Urgull desde el mirador de la Concha. Igualmente el romper los mares en la Zurríola.

Los reyes iban a verla al final de sus veraneos en Santander. Se producía la Semana Grande, lucía el Gran Kursal. Eran los mejores días del entonces capitán de corbeta



Manolo Calderón. Vasco, muy vasco, muy favorecido por la reina Cristina, que fue ayudante del rey y que escribió unas sabrosas memorias que no fueron editadas, pero que encantan a los que le conocimos...

Mucho era el San Sebastián de entonces. Ya se va olvidando todo aquello. Aquella atractiva vasconia... La reina madre.

Almirante R

26.305.—Los Bocanegra



Notabilísima estirpe naval del siglo XIV fue la de este apellido.

Simón Bocanegra, victorioso corsario al servicio de Génova, se hizo tan popular por sus éxitos contra los moros, liberando de su amenaza a la República, que fue nombrado *dux* por aclamación en 1338. Lo inmortalizó Giuseppe Verdi en la ópera de su nombre, que, no obstante, trata de acontecimientos posteriores a sus hazañas navales.

Su hermano Gil o Egidio Bocanegra fue almirante de Pedro I de Castilla, distinguido en la conquista de Algeciras, en la que le acompañaron sus hijos y hermanos Ambrosio, Bernal, Lanzarote y Bartolomé, así como también en sus enfrentamientos con Aragón. En 1366 se pasó al bando del hermano y enemigo de Pedro I, Enrique II, con un importante tesoro de treinta y seis quintales de oro y muchas joyas, por lo que fue recompensado por *el de la Mercedes* con el señorío de Utiel, y con la condena a muerte por *el Cruel*.

Ambrosio Bocanegra, hijo del anterior, aniquiló en La Rochela (1372) a la flota del inglés conde de Pembroke, cuyas fuerzas le triplicaban en número, haciéndole prisionero con cuatrocientos caballeros —setenta de ellos de espuela dorada— y ocho mil soldados, además de la destrucción de todas las naves y la captura de un importante tesoro.

G.

26.306.—Preferencias



Con motivo del incidente surgido entre el jefe de escuadra don Juan

José Navarro y el comisario real de Guerra de Marina don Antonio López Márquez, ordena el señor infante almirante general en 5 de noviembre de 1741 que de los camarotes correspondientes de cámara alta del navío *El Real*, le toca por reglamento el de la banda de babor, igual al de estribor, al ministro de la escuadra, para que esté con toda la decencia inmediato al alojamiento del comandante, sin que el tener un navío, dos, tres, ni más, ni menos puentes alteren, ni deban alterar, el reglamento.

J. A. G. V.

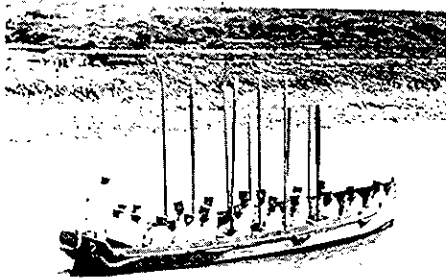
26.307.—Sobre embarcaciones menores



Cuando ingresé en la Armada (1926), me pareció excesiva la impor-

tancia que se daba a los botes, tanto de los buques como los dedicados a la instrucción marinera; luego me di cuenta de que esa importancia (rayana en culto) estaba bien motivada. El bote o la lancha es un barco en pequeño, si es a remo, con ellos se eía, se da adelante, o se hace la eía-boga. Se fondea, se leva, se hace cabeza sobre el anelote. La dotación responde a órdenes dadas por el patrón, órdenes tabuladas, clásicas. Los botes y lanchas saludan, rinden honores respondiendo a una militarización de «lo marinero».

Yendo «a la vela» para las viradas, además de otras causas, se obedece a órdenes



clásicas, semejantes, en cierto modo, a las de los buques mayores. La vela permite, además, largas separaciones del buque o base. Y en todo ello se responde a vientos y a corrientes. En suma, vi que los entusiastas de las embarcaciones menores estaban dentro de la razón.

C. M.-V.

26.308.—Por qué el 3 y no el 2



La salida de Colón de Palos el 3 de agosto fue porque el día antes era la festividad de Nuestra Señora de los Ángeles, o Porciúncula, patrona del convento franciscano de Palos.

J. M. M.-H.

26.309.—Pimpollo



En 1552 se editó el «Regimiento de Navegación», resumen del anterior «Arte de Navegar», y su autor, Pedro de Medina, envió un ejemplar al piloto mayor Alonso de Chaves, quien, muy cumplidamente, contestó:

«Dize vuestra merced que vez este Regimiento que del *Arte de Navegar* ha sacado. Acuérdomme que quando escribió el dicho

libro, antes que lo imprimiese, quiso que fuese visto en la Casa de Contratación de Indias d'esta ciudad por el piloto mayor y cosmógraphos, y a mí fue cometido. E yo lo vi e leý, y después de impresso también. Y agora he visto este Regimiento, el qual bien parece de donde salió, que aquel árbol no podía producir sino tal pimpollo.»

G.

26.310.—Uniformes



En 1744 el Rey concede a los —intendentes de Marina— comisarios ordenadores, reales y de provincia, oficiales primeros y segundos de las contadurías principales, escribanos de navío, contadores principales y tesoreros de los departamentos de Cádiz, Ferrol y Cartagena el distintivo de que vistan el mismo uniforme de que usan los oficiales de guerra de la Armada.

J. A. G. V.

26.311.—*Bous* armados de la Marina nacional

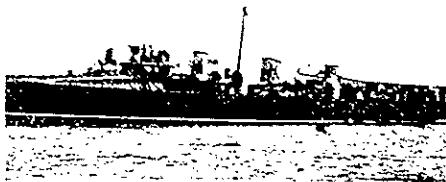


A partir del 11 de septiembre de 1936 fueron llegando a Ribadeo los *bous* armados que constituyeron la Primera Flotilla y que tuvieron su base de operaciones en dicho puerto.

La flotilla la mandaba el teniente de navío Félix de Ozámiz Rodríguez y la componían los siguientes *bous*, con citación de sus comandantes:

Tritonia, teniente de navío Ozámiz Rodríguez, Manuel; *Virgen del Carmen*, teniente de navío Quiroga Posada, Javier, conde de Villar de Fuentes; *Txit-Ona*, teniente de navío Seijo López, Manuel; *Juan Ignacio*, teniente de navío Díaz Pache, Antonio; *Tiburón*, teniente de navío Montojo Núñez, José Patricio.

Y los remolcadores:



Ganaron la Laureada de San Fernando: en el *Furor*, su comandante, don Diego Carlier, teniente de navío de primera clase y jefe de la flotilla, capitán de navío Villaamil, cuyo cadáver desapareció tras explosión horrrisona que hizo que el buque se partiese en dos.

Capitán Marval

26.315.—Buen centinela



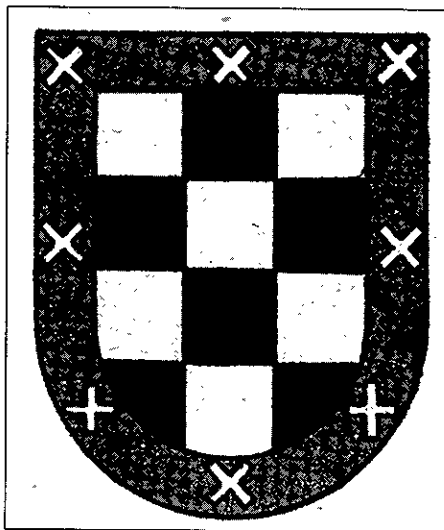
Al entrar el rey y su séquito en el pañol de pólvora del navío *Santísima Trinidad* y advertirles el centinela que no lo podían hacer con espadas, Carlos IV dijo: «¡Buen soldado eres! Las órdenes del rey deben obedecerse por el mismo rey».

J. M.ª M.-H.

26.316.—Linaje



De gran calidad era el de don Álvaro de Bazán, el primer marqués de Santa Cruz. Provenía el linaje del valle de Baztán. Vino a la Armada con aquél Álvaro de Bazán *el Viejo*. Se glorificó con el de don Álvaro su hijo, llamado para bien distinguirlo *el Mozo*, al que Felipe le confirió el título de marqués. Cómo eran las armas del apellido puede verse en la ilustración que se acompaña: ajedrezado de sable y oro, con orla de gules, con cruces. *El Viejo* venció a franceses enfrente de la ría de Muros. En aquel combate «pasó el testigo» a su hijo *el Mozo*. Pusieron el botín cobrado a los pies de la estatua del apóstol Santiago —eran fervorosos santiaguistas, caballeros de la Orden Jacobea—.



Tomando la palabra de Cervantes, *el Mozo* (el que alcanzó la mayor fama) era «rayo de la guerra, padre de los soldados y nunca jamás vencido capitán». Si es a Lope de Vega a quien damos la palabra, él la pone en el mismo marqués que dice: «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».

Capitán Marval

26.317.—Asalto naval



Los audaces hechos llevados a cabo por los llamados «medios de asalto» de la Marina de guerra italiana en la Segunda Guerra Mundial no desdicen de los realizados, durante la Primera (1914), en los canales de Istria por las lanchas italianas, más bien guarnecidos aquellos por los enemigos austriacos.

Por ello, los «medios de asalto» de la segunda contienda fueron reunidos orgánicamente en un grupo operativo que recibió el nombre de Grupo Mas. El lema o *motto* del



grupo fue el de los anteriores Mas: *Memento Audere Sempre*.

Los «medios de asalto» modernos eran una especie de gran torpedo con cabeza (llena de explosivo), desgajable (para ser ajustada al objetivo). Los tripulantes (2) iban montados como a caballo sobre el vehículo, sobre sillines; iban equipados con traje de buceo y aparatos de respiración bajo el agua.

Fueron notables por su gran audacia los ataques a los acorazados ingleses en Alejandría (fueron llevados a remolque por submarinos) y los verificados contra los acorazados fondeados en Gibraltar, realizados desde un barco mercante atracado a un muelle en Algeciras preparado al efecto.

Capitán Marval

26.318.—Holywood



Ioannes de Sacrobosco era el nombre traducido al latín, como entonces se usaba, del autor de un sistema cosmológico geocéntrico derivado del de Ptolomeo, publicado en su *Tractatus de sphaera* (hacia 1231; se editó en 1471), que fue el adoptado por los tratadistas de navegación durante buena parte del siglo XVI, así como por la Casa de Contratación de Sevilla. Su nombre original era en realidad John of Holywood.

¿A que creyeron que este epígrafe trataba de cine? En tal caso sería Hollywood, que esa / es la que distingue un bosque de acebos de otro sagrado.

G.

26.319.—Viajes a Indias



Por excepción, Bilbao y Laredo lograron que Carlos V en 1529 les concediera el despacho de naves a Indias con obligado regreso a Sevilla; pero el privilegio se canceló en 1537 y no pudieron volver al comercio directo hasta 1784, como otros puertos nacionales.

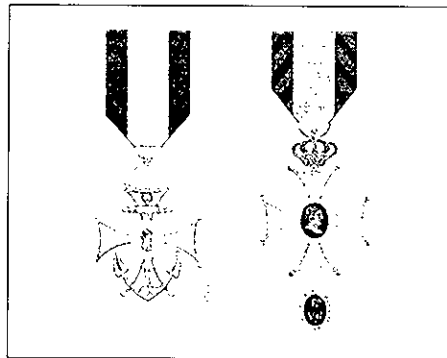
J. M.º M.-H.

26.320.—Condecoraciones



Para premiar acciones meritorias realizadas durante la Guerra de Independencia por personal de la Real Armada, se creó, por Real Orden de 2 de febrero de 1816, la Cruz Laureada de Marina. Constaba de cuatro brazos triangulares que encuadraban un anela de acero, colocándose en su centro un óvalo con la efigie de Fernando VII en su anverso y la cifra del monarca con la leyenda «Al valor de los marinos» en su reverso. Era de oro y esmalte para oficiales, y de plata para el resto. Se unía a una cinta con los actuales colores nacionales por una corona de laurel. Duró poco así, ya que el 7 de abril de 1816, una nueva real orden cambió la corona de laurel por una real, así como la denominación que ostentaba, que pasó a ser la de Diadema Real de Marina.

J. R.



26.321.—Pelos



¿Tiene usted el corazón hirsuto? Seguramente no tiene un pelo de tonto, ni tiene pelos en la lengua. También hay quien no se corta un pelo. Pero es menos frecuente que alguien tenga el corazón cubierto de pelos. Pues esto es lo que le ocurría a don Antonio de Oquendo (1577-1640), si hemos de creer a Gabriel Henao, que en su obra «Averiguación de las antigüedades de Cantabria» dice que cuando lo fueron a embalsamar encontraron así su corazón. Por cierto que Plinio el Viejo, en su *Historia Natural*, asegu-

raba que «ciertos hombres nacen con el corazón peludo y son los más intrépidos».

Pues intrepidez de sobra tenía el insigne almirante...

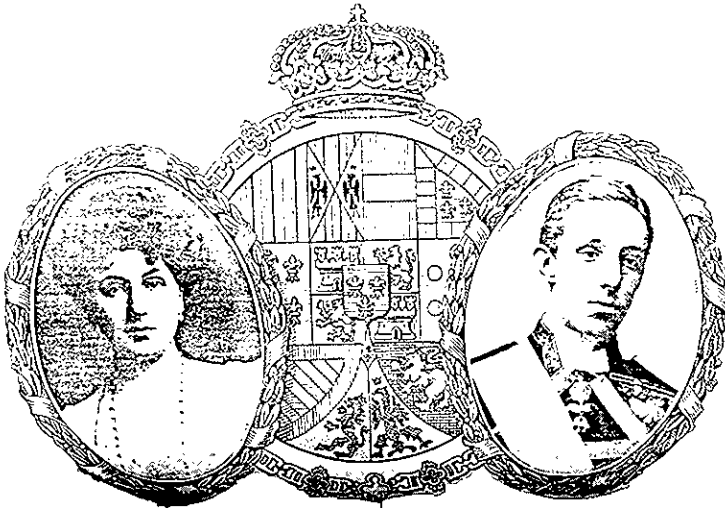
G.

26.322.—Boda Real



El cuaderno de junio de 1906 de nuestra REVISTA daba cuenta del enlace regio de Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII y Su Majestad la Reina Doña Victoria Eugenia.

R.



SS. MM. LOS REYES DE ESPAÑA
DON ALFONSO XIII DE BORBÓN Y DOÑA VICTORIA EUGENIA DE BATTENBERG
EL 13 DE MAYO DE 1906

LA REVISTA GENERAL DE MARTINA ofrece a S. M. el Rey DON ALFONSO XIII y a S. M. la Reina DOÑA VICTORIA EUGENIA DE BATTENBERG el testimonio de su homenaje respetuoso y de la parte que toma en el Júbilo con que la Nación festeja su enlace. Al mismo tiempo, hace votos fervientes por que el fausto suceso celebrado el 13 de Mayo último sea manantial fecundo de dichas y venturas para los regios cónyuges y motivo de prosperidad y bienandanza para España.



UNA SIRENA MUY ESPECTACULAR

Es uno de los alicientes más espectaculares (y a la vez más seductores, ésa es la verdad) de *La sirena de las aguas verdes* (*Underwater*, John Sturges. Estados Unidos, 1955). Una sirena que en este caso responde al nombre y apellido de Jane Russell, una de las morenas más representativas del cine de Hollywood en las décadas de los cuarenta y cincuenta, compañera inolvidable de la también inolvidable Marilyn Monroe en *Los caballeros las prefieren rubias*, protagonista a la vez, ahora en solitario, de la continuación de la historia, *Pero se casan con las morenas*. En aquellos años, Jane Russell compartía fama, prestigio y popularidad con las mejores estrellas de la época. Dura, alta, agresiva, de penetrante mirada, andares musculosos (pero siempre sin un ápice de ambigüedad, más bien todo lo contrario), de enormes ojos verdes, sonrisa amplia e incisiva, dotada de ironía y sentido de la seducción. Marcó estilo, tendencia y moda por entre un mar de *vamps* verdaderamente arrebatador y que encontró en el cine en color y sistema cinematográfico un amplio campo donde poder desarrollar con inteligencia y habilidad su carácter,

su temple de mujer moderna, actual y atrevida, siempre muy atrevida. Frente a la ingenuidad y candidez, calculadas, estudiadas, eso sí, de una singular Marilyn Monroe en *Los caballeros las prefieren rubias*, aparecía el aire de provocación y de ruptura de una sirena ahora sumergida en la profundidad de unas aguas muy verdes a decir del título con que fue estrenada en España y en nada relacionado, como podrá comprobar el lector, con la realidad. Moda en aquellos días muy imperante en España, donde la traducción de los títulos del original a su readaptación al castellano no tenían nada que ver con los que le fueron bautizados por su autor. De esta forma y manera, siempre discutible cuando no risible, *Underwater* pasó a llamarse, sin rubor ni sonrojo del traductor, *La sirena de las aguas verdes*, título quizá más exótico y de mayor atractivo cara al espectador en busca de títulos sensibles. Ahora, en realidad desde hace varias décadas, estas cosas por supuesto que no ocurren. A Dios gracias. Ahora las cosas se ajustan más a la realidad.

La sirena de las aguas verdes, estructurada a través de un competente y correcto guión



original de Walter Newman, narra una historia —nos hallamos en el universo, en el género del cine de aventuras, ahora marítimas— muy recurrente y típica de los años cincuenta: la búsqueda, aunque no siempre captura, de antiguas embarcaciones españolas supuestamente cargadas de oro y desaparecidas siglos atrás en las aguas cristalinas y transparentes del Caribe, en la zona ubicada entre la isla de Cuba y México. En la cinta que hoy nos ocupa, dos aventureros, profesionales del buceo, conocedores a fondo del tema a tratar, descubren, en una de sus incontables inmersiones, los restos de un galeote de matrícula española que esconden en su bodega unos tesoros hipotéticos mientras no se demuestre lo contrario, unos cargamentos de lingotes de oro. La emoción, el impacto que reciben estos bravos buceadores, es inmensa. En un rápido pero tal vez arriesgado cálculo, se pueden hallar ante un botín valorado en dos millones de dólares. No hay duda, piensa al instante, ése es el tesoro de nuestra vida y el que a la vez arreglará nuestras pobres, erráticas y aventureras existencias. Se ponen, pues, y de inmediato, manos a la obra al objeto de extraer de la mar, del interior del galeote, aquello que supone el oscuro objeto del deseo de una piezas, de unos lingotes, que les transformarán en millonarios. Todo parece tan fácil como sencillo, tan a la vista, que parece imposible. Imposible que algo o alguien pueda

transformar y quebrar un idílico paisaje de dinero para todos. Pero ésta es una cinta de aventuras, y pronto la odisea, la lucha por el tesoro, la visita inesperada de pescadores de tiburones mexicanos, el azar, la casualidad, las circunstancias varias de la vida, pondrán sin duda a prueba la habilidad y la valentía de los buzos en cuestión. Y en medio de este clima de aventuras, la figura y la presencia de un personaje llamado Chiquita, o sea, Jane Russell. La aventura, el sentido del ritmo de la aventura más tradicional y simple está servida. Y así lo hace su director, el excelente John Sturges, uno de los grandes contadores de historia épicas de Hollywood. En la fidelidad de un estilo contundente y recio, John Sturges ubica una puesta en escena donde todos y cada uno de los detalles está calculado al objeto de que la producción marque el rumbo desde un principio señalado por su productor el famoso Howard Hughes, por entonces pareja inseparable y sentimental de Jane Russell. Rodada la mayor parte de la película en la profundidad de la mar (y aquí conviene decir que la cinta debió hacer las delicias del comandante Cousteau), ésta se sirve de una excelente fotografía en color, que filma y capta todas las bellezas de una mar muy bien fotografiada, hasta el punto que *La sirena de las aguas verdes* puede igualmente considerarse como un más que notable documental sobre la mar. Un documental de claro sentido ecológico y naturalista. Y así lo entendió en los primeros días del rodaje su director. A lo largo de más de treinta años, John Sturges cultivó los más diversos géneros y estilos: melodrama, policíaco, musical, incluso la comedia. Pero fue en el *western* donde su trabajo brilló, estando a la altura de un maestro consumado. Aunque su cinta más famosa fuera la ya mítica *Los siete magníficos*, otros clásicos del género configuran su riquísima filmografía: *Fort Bravo*, *Dueto de tiranés*, *El último tren de Gunn-Hill*, *La gran evasión* o *La batalla de las grandes colinas del whisky* son sólo algunos de los títulos a recordar perpetuamente y que el buen cinéfilo esconde en su ávida memoria. Finalmente, hacer constar que en el reparto, al margen de la ya citada Jane Russell, surgen los nombres de Gilbert Rolan, Richard Egan, Lori Nelson y Joseph Calleja.

Toni ROCA

La Mar en la Filatelia



EL *BOUNTY*, SU MOTÍN Y SU RECUERDO

A lo largo de los tiempos hubo barcos que se hicieron famosos por su historia, hazañas, características o por otras circunstancias, y en el presente caso fue por un sonado motín. Se trata del velero *Bounty*, cuya quilla se puso en 1783, fue botado con el nombre de *Bethia*, protagonizó un famoso motín a bordo y desapareció poco después, pasto de la llamas, en una remota isla del Pacífico. El barco tuvo una vida muy corta, pero con el tiempo su fama fue en aumento, y hoy es protagonista de películas —tres de ellas producidas con gran éxito por Hollywood—, aparece en novelas —como la «Trilogía del *Bounty*», compuesta por *Rebelión a bordo*, *Hombres contra el mar* y *La isla de Pitcairn*—, y es motivo de documentales, artículos en periódicos y revistas, monedas, recuerdos y, por supuesto, sellos de correos.

Su historia nació a raíz de los problemas que los ingleses tenían para alimentar a los esclavos de sus colonias productoras de azúcar (Barbados, Jamaica y otras). Fue el naturalista Joseph Banks quien apuntó que el «árbol del pan», que crecía en Tahití, podía ser la base de un buen alimento para los esclavos si se llegaba a cultivar en sus tierras, y propuso mandar un barco al Pacífico para

cargar y llevar al Caribe plantas jóvenes de dicho árbol. La idea fue aceptada, y el 26 de mayo de 1787 el Gobierno británico compró el pequeño *Bethia* de tres palos, 26 m de eslora, 7,4 m de manga 3,45 m de calado y 215 toneladas, lo rebautizó *Bounty* y lo acondicionó para su misión, transformando gran parte de su espacio en un invernadero a costa del acomodo de la dotación.

Por recomendación de Banks, el mando recayó en el teniente de navío William Bligh —uno de los protagonistas—, de unos treinta y uno años, único oficial patentado a bordo





William Bligh y el bote de la *Bounty*.

que había destacado como hidrógrafo con Cook. Flecher Christian —otro de los protagonistas— era un joven de veintidós años, que había ingresado en la Armada y estaba enroldado en el *Bounty* por influencias familiares. Bligh era un buen marino, pero de carácter inestable, y cuando surgían problemas se volvía insostenible. Flecher también era cambiante, tenía cierto don de gentes y facilidad para hacer amigos, pero ante los problemas reaccionaba muy mal. La dotación, de 46 hombres, la completaban varios suboficiales, entre ellos un problemático contraestre, un cirujano borracho, varios guardias marinas, un botánico y un jardinero.

El barco zarpó de Portsmouth el 23 de diciembre de 1787. Al principio todo fue muy bien y Bligh y Flecher se hicieron amigos, tanto que Bligh ascendió a Flecher y le nombró su segundo. Del 23 de marzo al 21 de abril de 1788 intentaron doblar el cabo de Hornos, pero, tras soportar fuertes galernas y mucho frío, Bligh cambió de idea; arrumbó al cabo de Buena Esperanza, que pasó sin



Llegada de Flecher Christian a la isla Pitcairn.



problemas, y tras dos altos para reparar y aprovisionar llegó a Tahití el 26 de octubre de 1788.

En Tahití, parte de la dotación se instaló en tierra y comenzó los trabajos botánicos. Al principio la vida discurrió tranquila y feliz. Las relaciones con los nativos —y sobre todo con las nativas— fueron excelentes, y el trasplante de pequeños árboles del pan progresó a buen ritmo. Pero la gente se aficionó a la buena vida, se volvió indolente, la disciplina empezó a relajarse y aparecieron los malos modos y los castigos. El buen entendimiento entre Bligh y Flecher desapareció y sus relaciones se agrion. De todas formas, el trabajo progresó bien, y el 31 de marzo de 1789, además de otras especies, ya habían embarcado 1.015 plantas del árbol del pan. Pero cuando el barco zarpó el 4 de abril, las relaciones entre el capitán y su dotación eran francamente malas, a lo que se unió el dolor de tener que dejar atrás algo parecido al paraíso. En esta situación llegó el motín del 28 de abril de 1789, protagonizado por Flecher y algunos de sus seguidores que se hicieron con el control del barco. Bligh y 18 de los hombres que le permanecieron fieles fueron abandonados en uno de los botes grandes del barco con provisiones y medios de navegación, y comenzaron una de las mayores travesías de la historia en un bote abierto, en la que recorrieron unas 4.000 millas hasta llegar a Timor el 14 de junio.

Mientras tanto, el *Bounty*, con Flecher y 24 hombres —no todos amotinados, pero que no habían tenido sitio en el bote de Bligh—, regresó a Tahití, donde muchos reiniciaron



El *Bounty* en una moneda de Liberia.

sus relaciones, aunque desde el principio se sintieron presionados por un gran temor; sabían que si Bligh llegaba a tierra firme la Armada británica los buscaría incluso debajo de las piedras. Por ello, unos cuantos (Flecher, ocho amotinados —otros prefirieron quedarse en Tahití—, seis hombres, doce mujeres tahitianas y un bebé de 10 meses), con el barco cargado de provisiones, zarparon el 23 de septiembre de 1789 para buscar tierras más seguras donde esconderse. Tras inspeccionar diferentes lugares, el 15 de enero de 1790 desembarcaron en la remota y pequeña isla Pitcairn, de escasos 10 kilómetros cuadrados, para instalarse definitivamente. Unos días después, el 23 de enero, uno de los amotinados prendió fuego al *Bounty* para que no los pudieran identificar. El barco ardió hasta hundirse, con lo que desapareció el peligro de que fuera divisado desde la mar, pero también desapareció la posibilidad de que pudieran regresar con él a casa.



El buque inglés *Pandora* entró en 1791 en Tokelau, durante la búsqueda de los amotinados.

Bligh, por su parte, en cuanto pudo se fue a Inglaterra, contó lo sucedido y los ingleses buscaron por el Pacífico a los amotinados. Encontraron a algunos y colgaron a tres. (En esta búsqueda, en 1791 el barco inglés *Pandora* entró en Tokelau, que lo conmemoró en 1999 con un sello). Mientras tanto, la pequeña colonia de Pitcairn se asentó, organizó su vida, nacieron los primeros descendientes, y con el tiempo empezaron a aparecer problemas, disputas y celos. El 20 de septiembre de 1793 los nativos mataron a Flecher y a otros cuatro hombres del *Bounty*, y el 4 de octubre, los blancos restantes, ayudados por las viudas de los asesinados, mataron al resto de los nativos. A los diez años de la llegada a la isla, sólo quedaban vivos un hombre, algunas mujeres y bastantes niños.

Los descendientes de aquellos amotinados y polinesios constituyen la actual pobla-



Cuatro objetos, procedentes de pecio del *Bounty*, en una hoja bloque de 1999.

IN MEMORIAM

Capitán de navío Juan Berenguer y Moreno de Guerra

El fallecimiento del capitán de navío Juan Berenguer y Moreno de Guerra comporta la nota triste de estas páginas por cuanto representa la desaparición de una persona respetada y querida en el seno de la Corporación.

Sirvió a la Armada con vocación y entrega. Desde los lejanos tiempos de preparación en la vieja academia sanfernandina ya brillaba en sus ojos la ilusión tempranera del botón de ancla. Y tras su ingreso, su hoja de servicios se fue enriqueciendo en el paso de todos los destinos y mandos que desempeñó en su larga y fecunda trayectoria.

Creado el Instituto de Historia y Cultura Naval fue su primer secretario técnico, imprimiendo al nuevo organismo de su inicial andadura la impronta de una tarea afectiva en la que acierto y eficacia formaron un brillante binomio de consolidación.

Su talante afectivo, su capacidad profesional y su hombría de bien estuvieron presentes a lo largo de toda su vida, y la culminación de su carrera fue también como una prolongación de afectos recorridos.

El recuerdo del amigo y compañero en la hora final que a todos nos convoca tiene rasgos de desgarrada vigencia, pero también es la afirmación de la esperanza para ese libre navegar por el cielo, que a veces es también como un mar infinito y azul lleno de anclas...



J. C. P.



MARINOGRAMA NÚMERO 395

Por TAL.

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

Inscripción que consta en el basamento del monumento dedicado en Guetaria a Juan Sebastián de Elcano, seguido del nombre del escultor autor de la obra.

DEFINICIONES

Palabras

- A.— Hist.: Navegante y descubridor español, acompañó a Elcano en su segundo viaje, nació en las Vascongadas y profesó en una orden religiosa desde 1553
- B.— Hist.: Cañonero de primera de la Armada española que entró en servicio en 1897 y fue construido en el extranjero
- C.— Nav. e Hidr.: Libro que contiene una descripción muy detallada de una costa o costas con numerosas vistas
- D.— Org.: Torrotito inglés
- E.— Hist.: Batalla naval acaecida entre los días 12 y 25 de agosto de 1499, se considera la más importante del siglo XV y precedente de la de Lepanto

.....	21	3	63	102	43	54	75	73	
.....	100	42	81	69	16	58			
.....	23	70	57	13	92	4	98	86	19
.....	10	74	47						
.....	14	85	33	12	83				

F.— Arq.: Embarcación de recreo, monotipo de orza, muy popular en la bahía francesa de Arcachon	55	24	82	56				
G.— Met. y Ocea.: Dícese cuando el viento disminuye en intensidad o cuando en la mar disminuye el volumen o velocidad de las olas	25	79	52	94				
H.— Hist.: De nombre Sebastián, formaba parte de la dotación de Colón en su segundo viaje	65	95	9	105	41			
I.— Nav.: Buque mercante usado en el Mediterráneo durante la Edad Media.	50	7	87	17	78			
J.— Man.: Hacer la malla con el cable al arganeo de un ancla	34	27	103	15	96	66	51	18
K.— Hist.: Piloto, participó en el primer viaje de Colón a bordo de la <i>Pinta</i>	61	2	71	77	89	49		
L.— Arq.: Obra viva o fondos de un buque	44	5	97	26				
M.— Hist.: Monasterio en el que Colón recibió hospitalidad y en donde expuso sus teorías y sus proyectos antes de su primer viaje	8	45	93	64	91	30		
N.— Pesca: Arte de fondo constituido por varias piezas de red con matañones en los extremos	68	37	80	39	90	76		
O.— Hist.: Guardacostas de la Armada española botado en 1948, sus últimos años de actividad lo fueron en la Escuela Naval Militar, junto con otro gemelo. La máquina de uno era legovira y la del otro dextrogira	11	35	104	88	32	53	22	
P.— Nav.: Dícese cuando el buque navega escorado por el viento y no obedece al timón	84	62	36	29	28	40	46	6
Q.— Org.: Persona práctica en la maniobra que, con algunos conocimientos teóricos de navegación, ha sido declarada apta para mandar una embarcación de un tonelaje determinado	1	67	72	101	48	31		
R.— Nav. e Hidr.: En las cartas náutica españolas, abreviatura de la calidad de fondo «fango»	20							
S.— Hist.: Dragaminas de la Armada española botado en 1948, su nombre era el de un río que, naciendo en los Pirineos, desemboca en el Mediterráneo después de atravesar tierras de la región catalana	38	60	99					
T.— Com.: Bandera del Código Internacional de Señales que, izada aisladamente, significa «mi buque está parado y sin arrancada».	59							



El submarino *Marval* en su despedida de Barcelona. (Foto: A. Campanera).

NOTICARIO



MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XX) «Alferez Mayobre», de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la Agrupación Española (SPAGT XX). Por otra parte ha comenzado la organización y preparación del contingente que relevará a la SPAGT XX y de la que formará parte la FIMAR XXI (Sgto. 1.º Prados Pages). Desde el 27 de octubre al 16 de noviembre se realizó la fase de concentración en la base «Conde de Gazola» del MACA en San Andrés de Rabanedo (León).

Operación ACTIVE ENDEAVOUR.—La SNFL, compuesta por las fragatas *Doyle* (US), *Campbeltown* (UK), *Artigliere* (IT), *Beykoz* (TU), *Niedersachsen* (GE), *Tjerk Hiddes* (NL), el patrullero *Simítzopoulos* (GR), el petrolero *Zuiderkruis* (NL) y los submarinos *Uthaug* (NO), *Pontos* (GR) y *Longobardo* (IT), desarrolla su actividad en aguas del Mediterráneo oriental en misión de apoyo a la lucha contra el terrorismo internacional.

El submarino *Galerna* participó en la operación AE en el Mediterráneo oriental desde el pasado 16 de septiembre. El submarino salió de Aksaz (Turquía) el pasado día 20 de octubre y, después de realizar periodo de patrulla, el día 9 de noviembre entró en Souda (Grecia). Posteriormente el día 11, una vez finalizada su integración en la operación AE, salió del citado puerto para regresar a territorio nacional.

Desde el día 28 de septiembre, COMANDES-21 asumió el mando de la operación ACTIVE ENDEAVOUR en el Estrecho como CTG-441.01. Participaron la fragata *Navarra* (1-15 de noviembre), los patrulleros *Cándido Pérez* (SP) (27 de octubre-14 de noviembre), *Geier* (GE), *Kondor* (GE) y *Kormoran* (GE) y el buque auxiliar *Main* (GE). Apoyan la operación EVIEST TARIFA y CEUTA de la Armada, MACTAE, SOC TORREJON y el SIVE de la Guardia Civil. La fragata *Navarra* fue relevada por la fragata *Canarias* y el patrullero *Cándido Pérez* por el patrullero *Barceló*.

Operación LIBERTAD DURADERA.—El día 19 de septiembre Francia asumió el mando de la TF-150. Dentro de la TF-150, en la zona de operaciones, las unidades de la

EUROMARFOR realizaron la operación RESOLUTE BEHAVIOUR en el golfo de Adén (GOA)/mar Rojo en apoyo a la operación LIBERTAD DURADERA, para mostrar la solidaridad de los países miembros de la EUROMARFOR con los Estados Unidos en la lucha global contra el terrorismo. La agrupación está compuesta por los destructores *Decatur* (US) y *Torville* (GR), las fragatas *Luebeck* (GE), *Espero* (IT) y *Victoria* (SP) y el petrolero *Somme* (FR). La fragata *Victoria* salió a la mar el día 2 de noviembre y después de un periodo de patrulla volvió a entrar en Djibouti. Por su parte, la fragata *Santa María* salió de dicho puerto el día 1 de noviembre para el tránsito de regreso a territorio nacional, entrando en su base de Rota el 11 de noviembre.

Agrupaciones permanentes

STANAVFORMED.—La agrupación está compuesta por las fragatas *Asturias* (SP), *Stout* (US), *Psara* (GR), *Zeffiro* (IT), *Portland* (UK), *Gaziantep* (TU), *Schleswig-Holstein* (GE) y el petrolero *Marqués de la Ensenada*.



Fragata alemana *Schleswig-Holstein*.
(Foto: A. Pintos Pintos).

Parte de la agrupación realizó, del 16 al 19 de octubre, escala en el puerto de Casablanca (Marruecos) y, después de participar en el ejercicio GRUFLEX-02/03, se dirigió a Barcelona, donde permaneció del 29 de octubre al 2 de noviembre. A 032359 Z Nov 03 la fragata *Asturias* se dirigió a Ferrol y el *Marqués de la Ensenada* a Cartagena para desembarco de combustible.

MCMFORSOUTH.—La agrupación, compuesta por los cazaminas *Turia* (SP), *Evniki* (GR), *Lerici* (IT), *Werra* (GE), *Erdek* (TU) y *Groemitz* (GE), salió del puerto de *Iraklion* (Grecia) el pasado día 5, atracó en Souda el mismo día, debido a las malas condiciones meteorológicas, saliendo en las primeras horas del 7 de nuevo a la mar para realizar el ejercicio TU MINEX (11-21 de noviembre). Al finalizar, entró en Izmir (Turquía) del día 22 de noviembre.

Ejercicios

Ejercicio ALLIED ACTION-03 (7-18 de noviembre)/ALLIED RESPONSE-03 (13-20 de noviembre).—El ejercicio AA-03 es un CPX de adiestramiento de puestos de mando dentro de una CJTF, en operaciones de respuesta de crisis (CRO) más allá del territorio de la Alianza Atlántica. Participó el SPHRF (M) HQ embarcado en el buque de mando *Castilla*, que realizó escala en Estambul (Turquía) del 7 al 11 de noviembre.

El ejercicio AR-03 es un FTX diseñado para mostrar la NRF tras la inauguración del 15 de octubre. Se llevó a cabo en el campo de maniobras turco de Doganbay en Izmir. Participaron fuerzas aéreas, navales y terrestres de todas las naciones que aportan fuerzas a la NRF. El ejercicio mostró a un amplio sector seleccionado de la prensa internacional y autoridades aliadas el alto nivel, la capacidad de la NRF para planear, desplegar y ejecutar una operación en un corto espacio de tiempo. El día «D» fue el 20 de noviembre y consistió en una demostración conjunto-combinada, con la asistencia de 25 MOD y CHOD.

Por parte española, participó el SP HRF (M) HQ, LPD *Castilla*, FD (compuesta por dos secciones de Infantería de Marina —60

efectivos de la SILF—), UNAEMB (cuatro SH3D), UEBC y el GRUPLA (dos LCM-8). El *Castilla* fondeó en Doganbay el día 17 para participar en los ensayos previos a la demostración del día 20. A la finalización, realizó escala en Izmir (Turquía) del 21 al 24 de noviembre.

Ejercicio JMC-033 (25 de octubre-8 de noviembre).—El JMC (Join Maritime Course) es un adiestramiento de carácter cuatrimestral, organizado por la Marina británica, siendo su objetivo proporcionar un adiestramiento colectivo avanzado en un ambiente multiamenaza en aguas costeras.

La fragata *Reina Sofía* salió de Faslane (Reino Unido) el 25 de octubre y participó en el ejercicio hasta el día 7, fecha en que entró en Leith (Reino Unido) para participar en el *debriefing* y descanso de dotación. El día 10 salió de dicho puerto para regresar a territorio nacional.

Ejercicio UNITAS (16-26 de octubre).—El UNITAS es un ejercicio naval en el que han participado unidades de Uruguay, Brasil, Estados Unidos, Argentina, Venezuela y España. En la edición actual han colaborado las fragatas *Álvaro de Bazán* y *Extremadura* y el buque logístico *Patiño*.

Una vez finalizada con su participación en el ejercicio, los buques realizaron una

escala en Montevideo del 5 al 8 de noviembre. En su tránsito de regreso a territorio nacional, hicieron PASSEX con la Marina de Brasil (10-12 de noviembre) y una escala en Río de Janeiro (13-16 de noviembre). Posteriormente iniciaron tránsito de regreso a territorio nacional.

Ejercicio DOGU AKDENIZ (11-21 de noviembre).—Ejercicio INVITEX programado por la Marina turca que se desarrolló en aguas del Mediterráneo oriental y mar Egeo. Participó la corbeta *Infanta Elena* para incrementar el nivel de adiestramiento de la dotación en operaciones marítimas litorales en apoyo de las operaciones de paz. El buque salió de Cartagena el pasado día 4 y atracó en el puerto de Aksaz (Turquía) el día 9 para efectuar el FORCE ASSEMBLY y asistir el día 11 a la PSC. El día 12 salió a la mar para participar en el ejercicio, realizando otra escala en el puerto de Izmir (Turquía) del 16 al 18 de noviembre. A la finalización del ejercicio, inició tránsito de regreso a territorio nacional, realizando escala en Corfu (Grecia) del 23 al 26 de noviembre.

Ejercicio PSI. SANSO-03 (17-17 de octubre).—Ejercicio combinado de interdicción marítima dentro del macro de la iniciativa de seguridad contra la proliferación de armas de destrucción masiva (PSI), organiza-



Patrulleros noruegos que participaron en la operación ACTIVE ENDEAVOUR en el estrecho de Gibraltar, atracados en la Estación Naval de Puntales (Cádiz). (Foto: ORP, Armada).



El transporte *Contramaestre Casado* y un helicóptero SH-60B *Seahawk* de la fragata estadounidense *USS Nicholas* durante el ejercicio SANSO-03. (Foto: US Navy. C. Barker).

do por la Armada española, y dirigido por el almirante de la Flota, que se realizó del 14 al 17 de octubre en las aguas del Mediterráneo occidental. Su finalidad era mostrar a los países y organizaciones que trafican con armas de destrucción masiva y materiales relacionados la voluntad de los países miembros del PSI de luchar contra la proliferación de este tipo de armas. Participan las fragatas *Navarra* (SP), *Somerset* (UK), *Nicholas* (US) y *Jacoubet* (FR). También participaron observadores de diversos países.

El ejercicio se desarrolló en cuatro fases y colaboraron el transporte *Contramaestre Casado*, el patrullero *Alborán* y un equipo de Infantería de Marina. Las unidades salieron de Rota el día 14, entrando en Valencia el día 17.

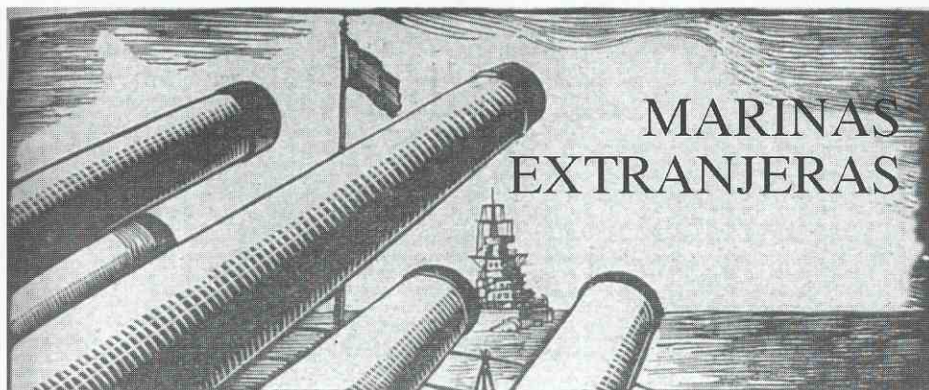
Comisiones

Campaña Antártica 2003-2004 (2 de octubre de 2003-14 de abril de 2004).—La nueva campaña en la zona antártica, programada por la Comisión Interministerial de

Ciencia y Tecnología, cuenta este año solamente con el apoyo del remolcador *Las Palmas*, prestando apoyo logístico a las bases antárticas y colaborando con los proyectos científicos del Ministerio de Ciencia y Tecnología (MCYT).

El remolcador *Las Palmas* salió del puerto de Ushuaia (Argentina) el pasado día 1 de noviembre y después de haber colaborado en la apertura de las bases antárticas, realizó otra escala en el mismo puerto del 14 al 16 de noviembre.

Campaña NAFO 03 (17 de octubre-15 de diciembre).—El patrullero *Arnoldi* efectúa 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. Para el relevo de inspectores, realizó dos escalas: en St. John's (Canadá), y en el tránsito de regreso a territorio nacional, en Praia da Victoria (Azores) (10-12 de diciembre).



Alemania

Puesta a flote de la fragata Hessen.—El pasado 26 de junio en los astilleros Thysen de Emden, fue puesta a flote la tercera y última fragata lanzamisiles del Tipo 124, la *Hessen* (F-221). Los dos primeros buques de la serie, *Sachsen* (F-219) y *Hamburg* (F-220), construidos respectivamente por los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo y HDW de Kiel, fueron botados el 20 de enero de 2001 y 2 de agosto de 2002, debiendo entrar en servicio en enero y diciembre de 2004, a los

que seguirá el *Hessen* en diciembre de 2005.

La Marina alemana ha debido renunciar por motivos presupuestarios a una cuarta fragata, que habría sido bautizada *Thüringen*. Estas tres fragatas de defensa aérea constituyen una versión mejorada y agrandada del Tipo 123 y disponen de los mismos sistemas de armas y equipos que sus homólogos holandesas del tipo *De Zeven Provinciën*. Los nuevos buques reemplazarán numéricamente a los tres destructores lanzamisiles de la clase *Charles F. Adams*, adquiridos por la Marina alemana en 1968-69. Los *Rommel* y *Mölders*



Fragata *Sachsen*. (Foto: Archivo RGM).

fueron dados de baja en el 30 de junio de 1999 y 28 de mayo de 2003, respectivamente, mientras que el último de la serie lo será el 31 de diciembre próximo.

Australia

Nuevos buques logísticos.—La Marina australiana ha finalizado sus requerimientos para la construcción de una nueva clase de buques logísticos que deberán entrar en servicio en los próximos 10 años, en sustitución del petrolero HMAS *Westralia* y del buque de aprovisionamiento HMAS *Succes*. Los nuevos navíos serán adquiridos en las fase 2 y 3 del plan naval denominado *Project Sea 1654*.

Debido a las duras normas del convenio MARPOL que afectan a los petroleros monocasco, el reemplazo para el HMAS *Westralia* deberá entrar en servicio antes del año 2009, seguido por el segundo de la clase en 2012. Ambos buques está previsto sean mayores que el HMAS *Succes*, de 18.000 t de desplazamiento, por lo que el proyecto contempla unos diseños de entre 20.000 y 25.000 t, con dotaciones que no excedan de 140 individuos y un hangar capaz de albergar dos helicópteros de tamaño medio.

Modernización de las FFG.—Después de 12 meses de retrasos y una elevación de los costos iniciales, los astilleros ADI Ltd. han comenzado los trabajos de modernización en la primera de las seis fragatas de la clase *Oliver Hazard Perry*, la HMAS *Adelaide*, dentro del programa *Project Sea 1390*, valorado en 600 millones de euros.

Seleccionada en 1998 la propuesta de ADI, el proyecto de modernización incluye mejorar las capacidades antiaéreas, antimisil y de ASW. Esta modernización permitirá a los buques navegar hasta el año 2020. Las mejoras incluyen el sistema de mando y control, que permitirá la integración de nuevos sensores, y la actualización de los ya existentes. Así, el radar de exploración aérea AN/SPS-49 (V) será mejorado para permitir la adquisición de blancos de reducido tamaño. El sistema de control de fuego Mk-92 será llevado a la configuración Mod. 12,

instalándose el lanzador vertical Mk-41, para poder disparar el misil RIM-162 Evolved Sea Sparrow de defensa de punto. En el ámbito de la lucha antisubmarina, se instalará el sonar de casco Spherion, además de un sonar de alta frecuencia para detectar posibles minas, el Petrel, que será igualmente instalado en los seis buques.

Las obras y trabajos de modernización serán efectuados en los astilleros de Garden Island, en Sydney, debiendo finalizar la modernización de las seis fragatas en el año 2008.

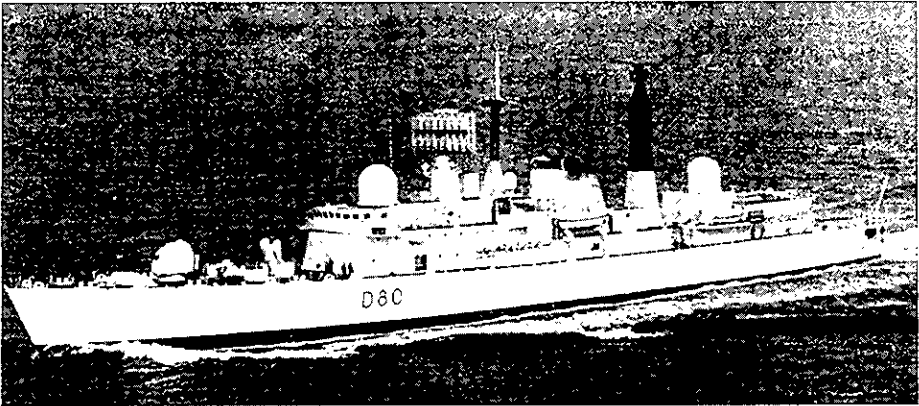
Canadá

Submarinos basados en el Pacífico.—El primero de los dos submarinos que estarán basados en la costa del Pacífico, el HMCS *Victoria*, llegó a la base naval de Esquimalt después de dos meses de viaje desde Halifax. Inicialmente, la Marina canadiense había pensado en basar un solo submarino en el Pacífico y tres en el Atlántico, pero la situación internacional y la crisis del golfo Pérsico han hecho cambiar ese despliegue inicial. Así, las costas del Pacífico podrán ver submarinos canadienses por primera vez en 29 años. Los cuatro submarinos de la clase *Victoria* fueron adquiridos al Reino Unido, donde eran denominados clase *Upholder*, sufriendo una serie de modificaciones en sus armas y sensores en los astilleros de Portsmouth, antes de incorporarse a la Marina canadiense.

Chile

Transferencia de una fragata.—La fragata británica del Tipo 22, HMS *Sheffield*, fue transferida a la Marina chilena en la Base Naval de Devonport el pasado 5 de septiembre. Rebautizada *Almirante Williams*, el buque zarpará hacia Chile a finales de año, después de seguir su dotación un periodo de familiarización con los equipos y sistemas de la fragata.

La HMS *Sheffield* fue dada de baja en la Marina británica en noviembre de 2002, y después de un periodo de conversaciones

HMS *Sheffield*.

entre ambos gobiernos, se fijó el precio de venta en 30 millones de euros en marzo de este año. Los astilleros DML en Devonport realizarán una serie de trabajos de regeneración del buque para ponerlo en condiciones de navegar de nuevo, recorriendo equipos, cambiando la turbina de gas Tyne de la banda de estribor y haciendo un *overhaul* de los diesel. No obstante lo anterior, una vez llegue a Chile, la fragata sufrirá una profunda modernización en los astilleros de Talcahuano, instalándosele un montaje Oto Melara 76/62, un lanzador de misiles Exocet MM-40 Block 2 y un nuevo sistema de control de fuego diseñado por la empresa chilena Desarrollos de Automatización.

Corea del Sur

Botadura de un destructor.—El segundo destructor lanzamisiles de la clase KDX2, el *Mummu Daewang*, ha sido puesto a flote en los astilleros Daewoo de Okpo. Este buque, prácticamente acabado, deberá entrar en servicio a comienzos del año 2004. El buque cabeza de serie, el *Chungmugong Yi Sun Shin*, botado a su vez en mayo del pasado año, entrará en servicio a finales de 2003, al mismo tiempo que comienza la construcción del tercero de la serie. Está previsto se construyan un total de seis unidades antes de iniciar la nueva serie de destructores antiáere-

os KDX3, dotados del sistema Aegis norteamericano.

Los KDX2 son destructores de 5.500 t y 154 m de eslora, constituyendo su sistema de armas principal el lanzador vertical VLS Mk-41 para misiles antibuque SM-2 Block IIA y el Evolved Sea Sparrow para defensa de punto. Esta serie sustituye numéricamente a los últimos destructores norteamericanos de las clases *Gearing* y *Allen M. Sumner*, que databan de la Segunda Guerra Mundial.

Estados Unidos

Entrega de un nuevo portaaviones.—La Marina norteamericana ha dado de alta en su lista oficial de buques el pasado 12 de julio al portaaviones nuclear *Ronald Reagan*, sexto y último de la clase *Theodore Roosevelt*, que era una versión mejorada de la clase *Nimitz*. En contrapartida a esta nueva incorporación, el portaaviones de propulsión convencional *Constellation* fue dado de baja el 7 de agosto.

De esta forma, la Marina estadounidense dispondrá a partir de ahora de 10 portaaviones nucleares: un *Enterprise*, tres *Nimitz* (*Nimitz*, *Dwight D. Eisenhower* y *Carl Vinson*), seis *Roosevelt* (*Theodore Roosevelt*, *Abraham Lincoln*, *George Washington*, *John C. Stennis*, *Harry S. Truman*, *Ronald Reagan*) y dos convencionales (*Kitty Hawk* y *John F. Kennedy*).



Portaaviones *Constellation*. (Foto: US Navy. Internet).

El nuevo portaaviones *Ronald Reagan* presenta algunas diferencias con sus hermanos de serie: está dotado de un gran bulbo en la proa, dispone de un nuevo mástil y una isla de la misma altura que las anteriores pero con una cubierta menos, en la que desembocan los ascensores de munición. Finalmente, una pista oblicua decalada medio grado hacia babor permite la utilización simultánea de la catapulta de babor-avante y la pista oblicua.

Nuevo misil Harpoon.—La Marina norteamericana ha dado luz verde al desarrollo de una nueva versión del misil antibuque RGM-84 Harpoon Block 1C, lanzando un programa el próximo año para desarrollar un Harpoon de nueva generación que añada un control positivo del operador, de forma que elimine daños colaterales en aguas litorales congestionadas.

Las mejoras serán introducidas después de un análisis de alternativas que la Marina está finalizando, de acuerdo con el supuesto de incrementar la capacidad del misil de operar en aguas concurridas por el tráfico y próximas a la costa. Las mejoras en la selección y discriminación del blanco son un objetivo primordial del nuevo diseño. Para dar al operador del Harpoon mejores posibilidades

para discriminar entre posibles enemigos y buques civiles, el misil mejorado debe tener la posibilidad de abortar el ataque en vuelo.

La Marina estadounidense ha sentido durante décadas la necesidad de proteger adecuadamente a sus buques contra enemigos que pueden esconderse entre el tráfico marítimo; por ello, y para evitar daños colaterales, el misil debe ser capaz de identificar positivamente a los buques enemigos de los barcos mercantes.

Nuevo jefe del Estado Mayor Conjunto.—El vicealmirante Timothy Keating ha sido nombrado jefe del Estado Mayor Conjunto, con sede en el Pentágono, en sustitución del teniente general George Casey. El almirante Keating en el momento de su designación era el comandante de las Fuerzas Navales del Mando Central, CENTCOM, con su Cuartel General basado en Bahrein, y comandante de la V Flota que actualmente opera en el golfo Pérsico y océano Índico.

Francia

Nuevo prefecto marítimo del Mediterráneo.—Desde el 1 de septiembre, el vicealmi-

rante Jean Marie Van-Huffel manda la zona y región marítima del Mediterráneo, habiendo tomado posesión asimismo de la Prefectura marítima de este mar. La solemne ceremonia de toma de mando tuvo lugar en un acto público en presencia de numerosas autoridades civiles y militares, entre las que se encontraba el alcalde de Tolón. Su antecesor, el vicealmirante de escuadra Pierre-Xavier Collinet, ha sido nombrado controlador general de los Ejércitos.

Entrega de una lancha de vigilancia.— En la localidad de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Vendée, la Dirección General de Armamentos ha entregado la *Elorn*, primera de una serie de 22 lanchas de vigilancia para la Gendarmería marítima (VCSM), que están siendo construidas en los astilleros Raïdeo Marine del grupo Beneteau, por un importe total de 17 millones de euros. Las lanchas, con una eslora de 20 m, tienen una dotación de ocho personas, que pueden permanecer en la mar un máximo de cuatro días en condiciones confortables. La entrega de las restantes 21 lanchas de esta serie deberá estar finalizada antes del año 2007. Estas embarcaciones está previsto patrullen no sólo las costas francesas, sino también las de Nueva Caledonia en el Pacífico.

Japón

Construcción de un portaaviones.—La Agencia Japonesa de Defensa (AJD) ha desvelado la información concerniente a su nuevo portaaviones de 13.500 t, para el que las Fuerzas Marítimas de Autodefensa han solicitado 900 millones de euros en el año fiscal 2004. Desplazando 16.000 t a plena carga, el nuevo buque será el mayor construido para su Marina desde la SGM, siendo similar en tamaño al *Príncipe de Asturias*, y algo mayor que el tailandés *Chakri Naruebet*, capaces de operar ambos con aviones de despegue vertical AV-8 *Harrier*. No obstante fuentes oficiales japonesas han comunicado que el buque será utilizado primariamente como plataforma para operaciones con helicópteros, careciendo de *ski jump*.

Muy diferente a otros diseños, el nuevo buque, designado genéricamente como DDH, cuenta con una cubierta de vuelo corrida, con la clásica isla en la banda de estribor. El portaaviones podrá transportar tres helicópteros Sh-60J *Seahawk*, además de otros helicópteros de transporte y de guerra de minas, hasta un número máximo de once, alojados en su hangar. Con una dotación de tan sólo 347 personas, el buque podrá alcanzar los 30 nudos de velocidad gracias a sus cuatro turbinas de gas. La construcción de un segundo buque similar, que entraría en servicio en el año 2009, se justifica por la baja de dos destructores clase *Harina*, construidos en los años 1973-74, capaces de transportar cada uno tres helicópteros *Seahawk*.

Los únicos buques con cubierta corrida en la Marina japonesa son los tres de la clase *Oosumi*, de 8.900 t, clasificados oficialmente como LST, uno de los cuales fue desplazado a Turquía para paliar los efectos del terremoto de 1999.

Kuwait

Nueva serie de patrulleros.—El primero de una nueva serie de 10 patrulleros encargados en diciembre de 2002 a los astilleros Océa para el Cuerpo de Guardacostas, el *Subía* (P 308), fue sido botado el 10 de julio de 2003 en el puerto de Saint-Nazaire. El casco de estos patrulleros, de 35 metros de eslora, ha sido construido en la localidad de Sables-d'Olonne y transportado a continuación al astillero de Océa para su posterior armado a flote.

Estos mismos astilleros ya entregaron tres patrulleros al Servicio de Guardacostas de Kuwait en los años de 1997, 1999 y 2001, bautizados *Al Shaheed*, *Bayad* y *Dasman*, siendo ligeramente menores al tener una eslora de 33,80 m. Los 10 patrulleros clase *Subahi*, serán entregados entre agosto de 2003 y julio de 2006, incorporándose a su base por vía marítima, como sus tres predecesores, estibados en la bodega de un barco mercante. El segundo de la serie, el *Jaberi* (P-309), ha sido botado a finales del pasado mes de septiembre.

OTAN

Cambio de nombre de los mandos aliados.—La Alianza ha cambiado los nombres de sus dos mandos principales, como parte de la transformación de su estructura de mando militar. Así, el Mando Aliado de Europa o ACE, en Mons, Bélgica, pasa a denominarse Mando Aliado de Operaciones o ACO, mientras que el Mando Aliado del Atlántico o ACLANT, basado en Norfolk, Virginia, pasa a denominarse Mando Aliado de Transformación o ACT.

Estos cambios fueron hechos públicos por el general de Infantería de Marina James L. Jones, cuyo cargo seguirá siendo conocido, no obstante lo anterior, como SACEUR, dado que este acrónimo aparece en infinidad de documentos oficiales y legales, incluyendo tratados. Igualmente su cuartel general en Mons seguirá siendo conocido como SHAPE, acrónimo de Supreme Headquarters Allied Powers in Europe, ya que así aparece en todos los mapas belgas.

Mientras que ACO es responsable de las operaciones, ACT tiene la responsabilidad de transformar las fuerzas aliadas del siglo XXI, de forma similar al nuevo mando de transformación de las FAS norteamericanas en Norfolk, denominado USJFCOM. Estos cambios implican además la creación de un centro de adiestramiento conjunto en Polonia. El primer oficial general designado como comandante del ACT ha sido el almirante norteamericano Edmund Giambastiani.

Portugal

Construcción de submarinos alemanes.—El Gobierno portugués ha decidido adquirir dos submarinos alemanes del Tipo 209 al German Submarine Consortium, prefiriendo esta opción a la ofertada conjuntamente por la DCN francesa y la española Izar.

El ministro portugués de Defensa, Paulo Portas, anunció el pasado 25 de septiembre que la propuesta alemana había sido la elegida, dado que era unos 100 millones de euros más barata que la franco-española, fijada en 949,9 millones de euros por dos submarinos clase *Scorpena*, mientras que el valor de

adquisición de los submarinos Tipo 209 era de 845,6 millones de euros, incluida la propulsión independiente del aire o AIP.

Fuentes alemanas añadieron que la oferta del consorcio triunfó en cinco de los seis criterios contemplados por la Marina lusá: precio, calidad, capacidad operacional, fecha de entrega y condiciones de pago. Por el contrario, la oferta franco-española superaba a la alemana en el tema de las contraprestaciones industriales. Los dos submarinos clase *Daphné* con que cuenta la Marina portuguesa serán dados de baja antes de 2006, debiendo entrar en servicio los nuevos submarinos en 2008.

Reino Unido

Modernización de las fragatas Tipo 23.—

El Ministerio de Defensa británico ha iniciado un plan para modernizar un número significativo de las 16 fragatas Tipo 23 que posee la Marina británica. Originalmente construidas como fragatas antisubmarinas para cubrir el estratégico paso entre Groenlandia, Islandia y el Reino Unido (GIUK), con sus sonares remolcados, las fragatas Tipo 23 han sido utilizadas en los últimos años para realizar otra serie de cometidos en los que están menos cualificadas. Construidas originalmente para una vida operativa de 18 años, el elevado costo de construcción de una moderna fragata ha hecho que su vida tenga ahora un horizonte más amplio, 25 años. El director de Armamento ha identificado una serie de carencias que deberán ser corregidas a partir del último trimestre del año 2004, asegurando la supervivencia de la serie más allá del año 2020. La disponibilidades presupuestarias permiten de momento planear la modernización de al menos la mitad de las fragatas de esta serie.

Botadura de un patrullero.—El tercer y último patrullero de la clase *River*, el *Mersey* (P-283), ha sido botado en los astilleros de Vosper Thornycroft en Woolston el pasado 25 de junio. El buque cabeza de serie, el *Tyne* (P-281), botado el 29 de abril de 2002, entró en servicio el 7 de enero de este año. El *Severn* (P-282), segundo de la serie y botado a su vez el 4 de diciembre del pasado año,

entró en servicio el 31 de julio. Estos tres patrulleros de altura, de 1.800 t de desplazamiento, sustituyen a las cinco últimas unidades de la clase *Island*, transferidas recientemente a Bangla Desh.

Estos tres patrulleros presentan la particularidad de que son propiedad de Vosper Thornycroft, que se los cede en régimen de alquiler a la Marina británica por un periodo de cinco años renovables, con la cláusula de rescisión del compromiso o de adquisición. Los astilleros Vosper han propuesto a la Marina británica construir dos unidades suplementarias, aunque dotadas de cubierta de vuelo para helicópteros, para sustituir a su vez a los patrulleros *Dumbarton Castle* y *Leeds Castle*, que datan de los años 1981-82.

Rusia

Construcción de una nueva corbeta.—

Los astilleros Severnaya Verf, de San Petersburgo, han iniciado la construcción de la segunda corbeta lanzamisiles del Tipo 20380, la *Soobrazitelnyy*. La *Stereguschiy*, buque cabeza de serie, deberá ser puesta a flote a finales de año para entrar en servicio en 2005, mientras que la *Soobrazitelnyy* será dada de alta en la lista oficial de buques en 2007. Estos escoltas, de 2.100 t y 111 m de eslora, son los mayores buques de superficie encargados por la Marina rusa desde la desaparición de la URSS. Su armamento principal está compuesto por misiles antibuque SS-N-25, un montaje antiaéreo de 100 mm A-190, sistema antimisil y defensa de punto Kashtan con cañones multitubo de 30 mm AK-630. Para la guerra ASW cuenta con cuatro tubos lanzatorpedos y un helicóptero *Helix*. Inicialmente está previsto construir doce corbetas de este tipo.

Suecia

Botadura de una corbeta furtiva.—Los astilleros suecos de Karlskronavarvet procedieron el pasado 27 de junio a la botadura de



la corbeta furtiva o *stealth*, *Helsingborg* (K-32), segunda unidad del Tipo YS 2000. El buque cabeza de serie, la *Visby* (K-31), botada en junio de 2000, comenzó sus pruebas de mar en junio de 2002, pero no estará totalmente operativa hasta enero de 2005, dado que necesita validar a fondo sus equipos y sistema de combate, todos ellos de nueva concepción.

El retraso entre la puesta a flote y la entrada en servicio de las otras unidades será mucho más corto, por lo que la *Helsingborg* estará operativa en julio de 2005, y los tres buques siguientes, *Härnosänd* (K-33), *Nyköping* (K-34) y *Karlstad* (K-35), serán entregados respectivamente en enero de 2006, julio de 2006 y julio de 2007. La opción de compra de una sexta y última unidad, *Uddevalle* (K-36), deberá ser confirmada antes de finalizar el año.

J. M. T. R.



Apoyo de la Unión Europea a las sanciones a buques contaminantes

El Consejo de Transportes de la Unión Europea respaldó en las últimas semanas la propuesta de la Comisión que propone contratar sanciones penales contra los buques que contaminan el mar, propuesta que viene a respaldar las posiciones de España frente a las consideraciones de los restantes catorce estados miembros de la UE.

En el informe que será presentado y comentado en el próximo pleno, se insiste sobre el hecho de que todo deshecho legal en el mar debe ser considerado como un delito castigable y que deben ser aplicadas sanciones contra el armador, el propietario, el flotador, el propietario de la carga o la sociedad de clasificación.

Frente a los miles de vertidos liberados en el mar, incluidos residuos de cargas como productos petroleros o químicos, los diputados europeos consideran que son necesarias unas reglas y normativas y mantienen que toda violación de las mismas en el ámbito de las aguas comunitarias debe ser declarada ilícita y castigada.

Igualmente el Parlamento Europeo respalda también la propuesta que presenta como objetivo la creación de un «cuerpo de guardacostas con competencias e instrumentos propios».

En otro informe, los parlamentarios europeos también pidieron a la Comisión que

presente antes de que concluya el año una directiva sobre la seguridad del conjunto de las zonas portuarias. Dicha directiva debería incluir medidas complementarias de seguridad, que serían aplicables en los puertos de interés general comunitarios, y cubrir al conjunto del personal implicado, no sólo marineros, sino también todos los profesionales que trabajan ocasionalmente en la zona portuaria.

J. C. P.

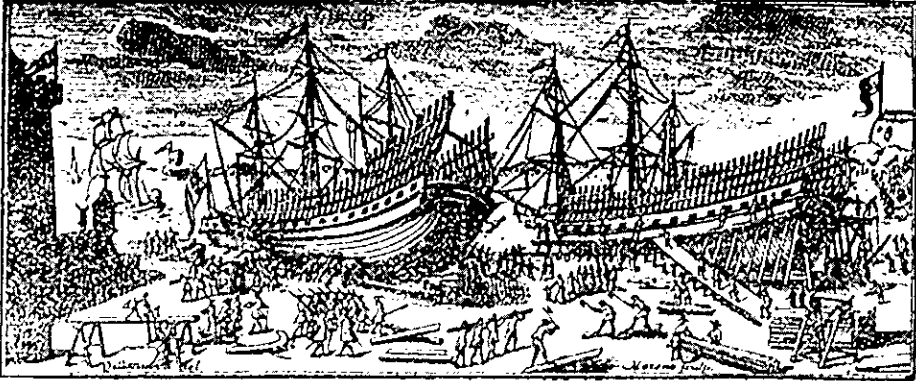
Nueva unidad en la línea Tarifa-Tánger

La naviera FRS Iberia, que opera en las líneas Tánger-Algeciras y Tarifa-Tánger, ha incorporado a su flota el fast-ferry *Nordic Jet*, que a partir del 8 de septiembre está trabajando en las dos líneas del Estrecho.

El buque es similar al *Tánger Jet*, que hasta ahora era la única unidad que cubría la línea entre Tarifa y la ciudad marroquí; dispone de mayor capacidad, 55 vehículos de turismo y 480 pasajeros.

La presencia de la nueva unidad en el puerto de Tarifa se corresponde con el aumento de pasajeros de este puerto, tras ser declarado Frontera Exterior Shengen y estar, por tanto, habilitado para la recepción de pasajeros extracomunitarios.

A. P. P.



CONSTRUCCIÓN NAVAL

Izar inicia el programa de construcción del mayor buque de la Armada española

Izar ha iniciado el programa de construcción del que será el mayor buque de la Armada española. Un buque de proyección estratégica de 27.082 t de desplazamiento y 230,82 m de eslora.

Dicho buque ha sido concebido para desempeñar operaciones anfibas de Infantería de Marina, proyección estratégica de fuerzas del Ejército de Tierra a zonas de conflicto; operaciones medioambientales y de apoyo a zonas catastróficas y para actuar como plataforma alternativa de portaaviones. El diseño de este buque multipropósito y de última generación y gran valor tecnológico ha supuesto un gran reto para Izar.

El buque dispone de una cubierta de vuelo corrida de proa a popa, con 202,3 m de eslora y 32 m de manga aproximadamente y con capacidad para operar simultáneamente cuatro helicópteros grandes o seis helicópteros medianos. Además, el buque incluye un hangar de 1.000 m² para 12 helicópteros de tipo medio y dos ascensores de aeronaves (uno a proa y otro a popa) que comunicarán el hangar con la cubierta de vuelo.

En cuanto a su capacidad anfibia, el buque dispondrá de un dique de 69,3 m de

eslora por 18,8 m de manga. La dotación será de 243 miembros y 1.200 de fuerzas embarcadas, incluyendo las tropas de desembarco y las del grupo aéreo embarcado.

La construcción de este buque consolida la cartera de pedidos militares de Izar, que actualmente incluye también tres fragatas *F-100* para la Armada española, cinco fragatas *F-310* para la Real Marina de Noruega, dos submarinos de la clase *Scorpene* para la Armada de Chile y otros tantos para la Armada de Malasia, más dos dragaminas de la clase *Segura* para la Armada española.

Acuerdo entre Fastship e Izar

Izar ha firmado un acuerdo con la empresa norteamericana Fastship para analizar la viabilidad de un proyecto que tiene como objetivo la unión de Europa y Estados Unidos mediante buques de alta velocidad, según informa la empresa.

El proyecto que será impulsado y supervisado por SEPI consiste en el establecimiento de una línea de buques de alta velocidad entre Filadelfia y Cherburgo, con el objeto de transportar mercancías en el mismo plazo que el transporte aéreo y con un coste inferior al 50 por 100 al del avión.

En una primera fase del acuerdo contempla el análisis en profundidad del proyecto en el que Izar será la responsable exclusiva de revisar el diseño para optimizar la tecnología, aportar las mejoras necesarias y definir la viabilidad de los buques a construir. Esta fase de estudio de viabilidad será desarrollada por un equipo técnico de Izar hasta diciembre próximo.

J. C. P.

Actividades de los astilleros Freire

El astillero vigués Construcciones Navales Paulino Freire cerró los contratos para la construcción de un buque de apoyo a la flota pesquera española y de un arrastrero de 70 m de eslora para la compañía Pescanova; ambos buques serán entregados en 2004.

El buque de apoyo a la flota pesquera es similar a los actuales *Alborán* y *Arnomendi*, construidos en este astillero, que son operados por la Armada para la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Tendrá 66,5 m de eslora, 11 m de manga, 4,4 m de calado, propulsión por un motor diesel de 2.400 kW, velocidad de 17 nudos y autonomía de 24.000 millas. Para poder realizar las labores de vigilancia y apoyo a la flota pesquera dispone de plataforma para toma de

helicópteros medios, gancho de remolque, dos botes de rescate y quirófano.

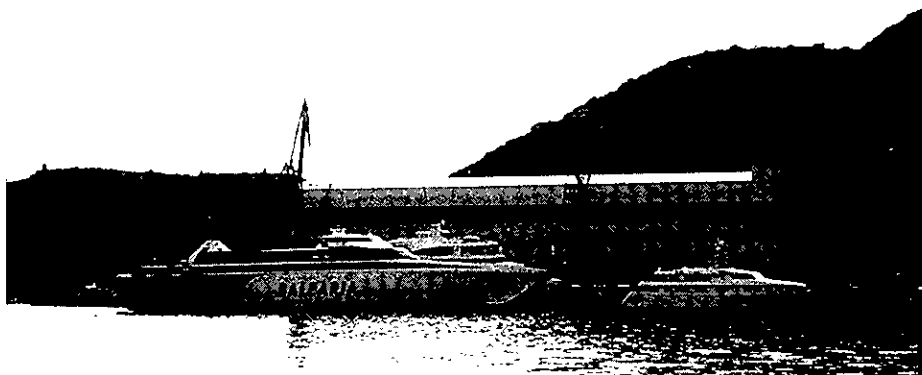
Noticias de Izar Cartagena

La factoría de Izar Cartagena ha dispuesto en su área de explanada del carenero Syncrolift de una nave de 132 m de largo, 34 m de ancho y 32 m de altura, que le permite reparar en su interior hasta cuatro yates de 50 m de eslora.

La reparación de yates de lujo es una actividad que ya se llevaba a cabo con asiduidad en Izar Carenas de Cartagena; con la nueva nave, Izar prevé triplicar el número de yates a reparar, de forma que lleguen a suponer el 75 por 100 de la actividad total.

Asimismo, Izar ha formado la sociedad Puerto Yatch Cartagena con la empresa holandesa Maritime Solutions. Esta sociedad tiene encargada a la firma ACS la construcción de una dársena para atraque de grandes yates, que estará situada en el muelle Alfonso XII, entre el tramo comprendido entre el restaurante Mare Nostrum y el actual varadero, y frente a las nuevas instalaciones del Museo Nacional de Arqueología Submarina. El plazo para la construcción de esta dársena es de un año aproximadamente.

A. P. P.



La nueva nave de Izar construida en la explanada del carenero. (Foto: M. M. J.).

PUERTOS

Nueva bocana del puerto de Barcelona

El ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, ha inaugurado la nueva bocana norte del puerto de Barcelona, la primera obra terminada del plan de ampliación del enclave y la más representativa de ellas. Junto al ministro, participaron en el acto el consejero jefe de la Generalidad y la delegada del Gobierno en Cataluña, así como otras autoridades y funcionarios de la Autoridad Portuaria.

La nueva bocana supone —en palabras del ministro— «el más importante de los proyectos portuarios españoles». Estas obras se enmarcan en el Plan de Infraestructuras de Transportes 2000-2007 y tienen una inversión aproximada de 14.149 millones de euros hasta 2010.

Ampliación del puerto de Sevilla

La ministra de Medio Ambiente ha dado luz verde a las obras de ampliación del puerto de Sevilla por las que la ciudad lleva varios años luchando. Dichas obras, consideradas fundamentales para el desarrollo económico de la ciudad permitirán la modernización y ampliación del puerto sevillano, único de carácter fluvial de España, cuya mejora se basará principalmente en la construcción de una nueva esclusa de mayor manga, que pasará de los 24 m actuales a 35 m, lo que permitirá la entrada a puertos de barcos de mayor capacidad, y en el dragado del Guadalquivir a Sanlúcar de Barrameda, para que el calado del río pase de los seis metros de profundidad actuales a ocho, lo que facilitaría la llegada de buques de mayor tonelaje.

Para estas obras el Ministerio de Fomento ha incluido en los Presupuestos Generales del

Estado de los últimos años las partidas correspondientes para la ejecución de este proyecto, estimado en unos 150 millones de euros (25.000 millones de pesetas).

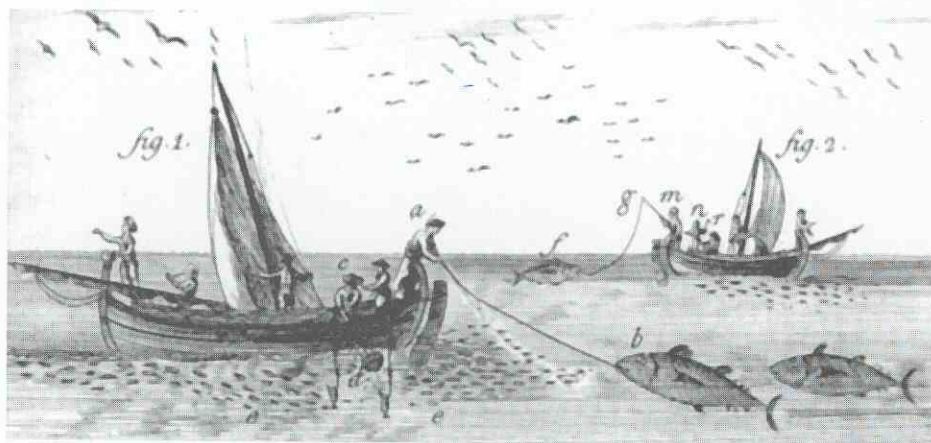
La puesta en marcha de estas obras estaba a la espera de que el Ministerio de Medio Ambiente aprobara el informe del impacto ambiental de las mismas, siendo éste no sólo positivo, sino que pone el proyecto sevillano como ejemplo de obras de modernización respetuosas con el entorno. En este caso, el Ministerio aprobó todas las medidas correctoras realizadas en el informe de impacto ambiental elaborado por la propia Autoridad Portuaria de Sevilla.

El puerto de Alicante obtendrá cinco millones de beneficios en 2003

El presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante ha asegurado que las expectativas de beneficios para 2003 del puerto alicantino se sitúan alrededor de los cinco millones de euros, con una facturación presupuestaria superior a los 14 millones, siendo por tanto las perspectivas de la institución portuaria excelentes para los próximos años.

El presidente anunció también, después del consejo de administración, que la Autoridad Portuaria espera superar en 2004 una facturación de 17 millones de euros y que ésta se ampliará en 2005 de una manera importante, informado igualmente que el puerto está autorizado a realizar inversiones en los próximos tres años por un importe superior a los 84 millones de euros, recordando que en los últimos cinco años se han invertido más de 34 millones de la misma moneda.

J. C. P.



MARINA DE PESCA

Regulada la ordenación del sector pesquero y las ayudas estructurales

A propuesta del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Gobierno aprobó un real decreto sobre ordenación del sector de la pesca y la política de ayudas estructurales. Esta nueva disposición regula los aspectos relativos a la construcción y modernización de la flota, sociedades mixtas, exportaciones de barcos a terceros países, paralización temporal y gestión de las ayudas en línea con los objetivos comunitarios de ajustar la flota en los países miembros. El real decreto ha sido negociado con organizaciones del sector y comunidades autónomas durante los últimos meses y sus normas estarán vigentes hasta diciembre de 2004, aplicándose las ayudas para la modernización hasta 2006.

El plazo para la resolución de expedientes que se presenten al amparo de esta disposición será de seis meses.

A pesar de que la reforma pesquera aprobada por todos los países miembros de la comisión fue recurrida en varios puntos por la Administración española, no es tan dura como se planteaba inicialmente por la comisión, por lo que la regulación del Gobierno español se enmarca en un clima de moderado optimismo.



Pesquero fondeado en el puerto de la localidad coruñesa de Mugardos. (Foto: Díaz-Bedia).

Seminario Avanzado sobre Pesca Artesanal

Con el objetivo de fomentar el sector de la pesca artesanal en los países africanos de lengua portuguesa, se ha celebrado en el Centro Nacional de Formación Marítima de Bamio, dependiente del Instituto Social de la Marina, el Seminario Avanzado sobre Pesca Artesanal. Dicho evento contó con el patrocinio de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) y su colaboración se enmarcó en las actividades que viene desarrollando el Programa Nauta a favor del desarrollo sostenible del sector pesquero en África.

El seminario fue inaugurado por el responsable de la Agencia de Cooperación Internacional para África Subsahariana y Asia y por el subdirector general de Acción Social y Marítima del Instituto Social de la Marina.

El Programa Nauta, en el que se enmarca el seminario, constituye un esfuerzo para conseguir la máxima coordinación de las actividades que realizan todos los actores de la cooperación española para el desarrollo del sector pesquero en África, sumando recursos y asignándolos de manera más eficiente.

El objetivo del programa es contribuir al progreso económico y social de los países de África a través de un desarrollo de su sector pesquero que sea compatible con la conservación y gestión sostenible de los recursos marinos.

En Nauta participan, además del Ministerio de Asuntos Exteriores a través de su Agencia de Cooperación Internacional, los ministerios de Economía, de Trabajo y Asuntos Sociales, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Ciencia y Tecnología y las comunidades autónomas de Galicia, Andalucía y Canarias, y está abierto a la participación de otras comunidades, administraciones locales y sociedad civil a través de instituciones académicas y de investigación.

J. C. P.



Exposición Mundial de Pesca

El día 17 de septiembre se inauguró en Vigo una nueva edición de la Exposición Mundial de Pesca, que por quinta vez se celebra en la ciudad gallega. Con anterioridad, Vigo había acogido la Exposición Mundial por primera vez desde 1973 y por última en 1997.

La muestra ha ayudado a revalidar el liderazgo mundial de Vigo en el sector pesquero, del que la ciudad ha logrado convertirse en punto de referencia mundial. Estuvo abierta en el recinto ferial de Coto grande entre los días 17 y 21 de septiembre, con dos jornadas exclusivas para los profesionales del sector, y el resto con posibilidad de acceso para el público en general.

Los pabellones han sido visitados por más de 70.000 personas, con la presencia de profesionales de 57 países y un volumen de negocio superior a los 384 millones de euros, ampliable en otros 90 millones de euros. Han estado presentes en la exposición más de 800 firmas mundiales relacionadas con el sector. Es significativo que durante las jornadas se ha producido la contratación de la construcción de cincuenta pesqueros y ocho patrulleros de vigilancia pesquera.

Como actividades paralelas a la exposición, hay que destacar la IV Conferencia de Ministros de Pesca, en la que participaron 24 ministros de otros tantos países ribereños.

También se celebró la Primera Conferencia Mundial de Pesca en aguas profundas (explotación comercial de la pesca a más de 500 m de profundidad). Más de un centenar de científicos, representantes de la administración y de la industria de 37 países, abordaron los problemas de este tipo de pesquería que, sólo en el Atlántico, tiene identificados al menos quince caladeros, con un total de diez especies marinas susceptibles de interés comercial.

A. P. P.

NÁUTICA

EL XIX TROFEO ALMIRANTE CONDE DE BARCELONA

El pasado mes de agosto, y concretamente entre los días 18 y 24, ha tenido lugar en aguas de la bahía de Palma de Mallorca la XIX Edición del Trofeo Almirante Conde de Barcelona. La presentación de la regata tuvo lugar el martes 19 en el histórico marco del Castillo de Bellver, en el que el Ayuntamiento de Palma dio la bienvenida a los numerosos participantes, como viene siendo habitual.

La organización de la regata ha corrido a cargo de la Fundación Hispania de Barcos de Época, cuyo objetivo es la recuperación del patrimonio histórico de barcos. La Fundación Hispania ha adquirido un magnífico *yawl*, el *Giraldilla*, construido en Dinamarca por Sparkam-Stephens, que perteneció a don Juan de Borbón y cuyo casco ha sido puesto a flote

el pasado 24 de septiembre en el arsenal de Cartagena. La Fundación es también propietaria del histórico yate *Hispania*, un espectacular 15 metros internacional, que el rey don Alfonso XIII encargó construir a William Fife, con el que obtuvo resonantes éxitos a principios del siglo xx. El *Hispania* está actualmente en seco, en un puerto del Reino Unido, pendiente de su traslado a España para ser restaurado.

La competición tuvo lugar, a lo largo de cuatro regatas, los días 20, 21, 22 y 23 de agosto, en los que los tripulantes de unos 70 barcos de diversos tipos y categorías, procedentes de 12 países, se esforzaron para alcanzar los primeros puestos. La mayor parte de los barcos han estado atracados en los



Sus Majestades los Reyes corresponden a los saludos de las tripulaciones durante la revista naval.
(Foto: Fundación Hispania).



El Rey preside el acto de entrega de trofeos en el patio de armas del Palacio Real de la Almudaina.
(Foto: Fundación Hispania).

pantalanes de Marina Port de Mallorca, frente al Paseo Marítimo de Palma. Otro grupo se ha instalado en el muelle de las Golondrinas, junto al *village* de la regata.

El número de embarcaciones participantes puede calificarse de excepcional, tanto por el número de barcos que han competido como por la veteranía y belleza de los mismos. Es por tanto difícil destacar nombres, sin embargo creemos que es necesario reseñar a alguna de las joyas flotantes, como es el caso del *Eva*, un cúter aparejado de balandra cangreja (vela mayor cangreja, escandalosa, trinqueta, foque y petifoque), diseñado por William Fife III y botado en 1906 en los famosos astilleros de William Fife & Sons en Fairlie, Escocia. Fue su primer armador F. Glenn MacAndrew, propietario de la entonces conocida naviera MacAndrew Shipping Line. En 2001 lo adquiere su actual propietario, Juan Carlos Eguiagaray, y tras una minuciosa y cuidada restauración, en la que han colaborado destacados especialistas bajo la dirección de Juan Benlliure, recupera su antiguo esplendor y concurre a este trofeo por primera vez, logrando importantes reconocimientos. Hay que

subrayar que de los 26 barcos construidos por William Fife III el *Eva* es el único de bandera española. Han participado en la regata otros dos barcos construidos por William Fife III, el *Halloween* (1926) y el *Solway Maid* (1940).

Otro ejemplo de recuperación es el *Ketch Karenita* (un dos palos de 23 metros de eslora), diseñado por John G. Alden y construido en Neponset, Massachusetts en 1929. Este hermoso barco perteneció al actor Errol Flynn, protagonista de películas como *Capitán Blood*, *Robin de los Bosques*, *La carga de la Brigada ligera*, etc. Tras la espléndida época de Flynn, el *Karenita* permaneció en seco en el Caribe, sin cubierta y casi abandonado, hasta que en 1989 comenzó su restauración y poco después participó en regatas europeas, entre ellas en la del Trofeo Almirante Conde de Barcelona, con excelentes resultados.

El *Rafael Verdera*, como ya viene siendo tradicional, ha sido el barco más antiguo que ha participado en la regata; tiene nada menos que 142 años. Es también el más antiguo de la flota española y posee un amplio historial en diversas actividades.

Otro barco que ha despertado la atención y curiosidad ha sido el *Giralda*, un yate de estilizadas líneas y de propulsión mecánica que perteneció a don Juan de Borbón y que, tras su muerte, S. M. el Rey lo cedió a la Armada española para ser utilizado en la Escuela Naval de Marín. Diez años después ha regresado a Palma para ser admirado de nuevo. SS. MM. los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía, a bordo del *Giralda*, acompañados por toda la Familia Real, el presidente del Gobierno balear, el presidente de la Fundación Hispania y otras autoridades, en la mañana del domingo 24 de agosto pasaron revista a los barcos participantes en la regata, que con sus tripulaciones formadas en cubierta hicieron sonar sus bocinas al paso del *Giralda*.

El acto se clausuró con la entrega de trofeos de la XIX Edición de la Regata Almirante Conde de Barcelona de Barcos de Época, acontecimiento que tuvo lugar en el patio de armas del Palacio Real de la Almu-daina. El acto, al que asistieron unas 700 per-

sonas, estuvo presidido por S. M. el Rey Don Juan Carlos, acompañado de diversas autoridades, entre ellas el presidente del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Baleares Jaume Matas, la presidenta del Consell de Mallorca María Antonia Munar, la alcaldesa de la ciudad de Palma Catalina Cirer, el director general de la Marina Mercante José Luis López-Sors, la directora general del Instituto Social de la Marina María Antonia Lucena, el presidente de la Fundación Hispania Emilio Espinosa, el almirante Fernando Poole, vicepresidente de la Fundación Hispania y el director de Relaciones Institucionales de la Fundación Hispania Agustín Latorre.

Resultó vencedor de la XIX del Gran Trofeo Almirante Conde de Barcelona para Barcos de Época la embarcación *Agneta* (diseñado por Knud Reimers en 1951). El Gran Trofeo Almirante Conde de Barcelona para Barcos Clásicos correspondió a la embarcación *Manu Faité*, y el Gran Trofeo Almirante Conde de Barcelona para Barcos



El Rey entrega una mención especial en recuerdo de S. A. R. Don Juan de Borbón, fundador de la Regata de Barcos de Época, al comandante del *Giralda*. (Foto: Fundación Hispania).



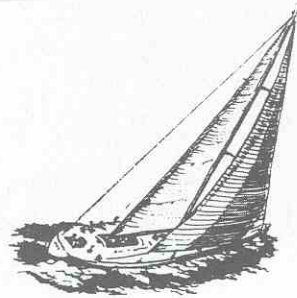
El *Rafael Verdera*, el barco más antiguo de la regata. (Foto: Fundación Hispania).

con Espíritu de Tradición correspondió a la embarcación *Buena Esperanza*. En el apartado de vela latina, el triunfo correspondió a la embarcación *Xilb*. Todos ellos fueron entregados por S. M. el Rey. En el apartado de premios especiales, el *Eva* se adjudicó los de mejor conservado y mejor ambientado. El mejor restaurado correspondió al *Mercury*, y el más elegante fue para el *Karenita*. El

premio al barco más antiguo se adjudicó al *Rafael Verdera*. El trofeo especial del Gobierno balear lo obtuvo el buque escuela de la Marina italiana *Stella Polare*.

Concluida la entrega de trofeos, el Consell de Mallorca ofreció una copa a los asistentes.

R. A. R.-Z.



LA VUELTA AL MUNDO «VOLVO OCEAN RACE 2005-2006» SALDRÁ DE GALICIA

El pasado 12 de noviembre, en la Casa de Galicia en Madrid, Pilar Rojo, conselleira de Familia, Juventud y Deporte, recibió del presidente del comité ejecutivo de la «Volvo Ocean Race», Glenn Bourke, el documento que acreditaba que la candidatura gallega era designada como sede de la salida de la próxima Vuelta al Mundo «Volvo Ocean Race 2005-2006».

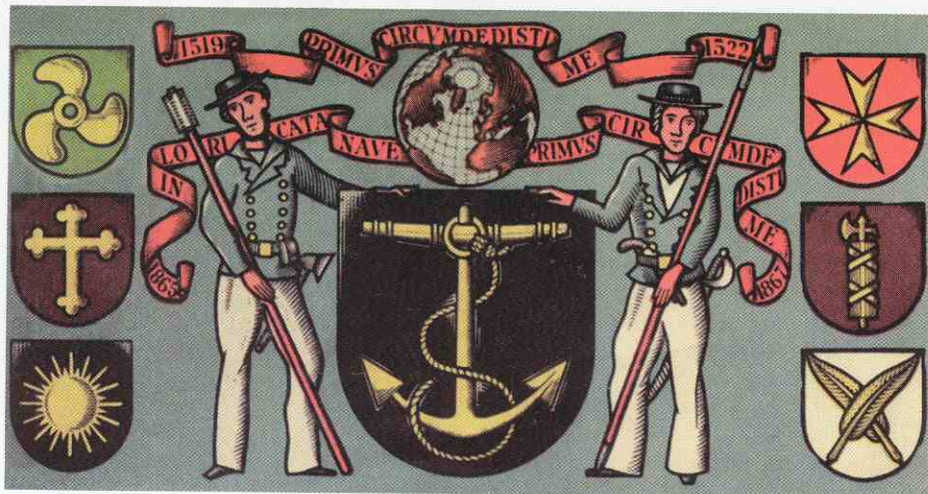
Al acto de lectura de la resolución asistieron numerosas personalidades, como Mariano Rajoy, secretario general del Partido Popular; Elvira Rodríguez, ministra de Medio Ambiente; José A. Gómez Angulo, secretario de Estado para el Deporte; Alberto Núñez,

conselleiro de Política Territorial; Francisco de Bergia, de Telefónica; Germán López, de Volvo España; Pedro Campos, presidente del RC Náutico de Sanxenjo y principal artífice de la candidatura gallega; contralmirante Jaime Rodríguez-Toubes; el presidente de la Federación Española de Vela, Alejandro Pombo, y un buen número de personalidades relacionadas con el mundo de la vela. Todos se mostraron muy satisfechos con la decisión tomada aquel día en Londres y que situará a Galicia en el primer referente de la vela mundial.

S. N.



La conselleira de Familia, Juventud y Deporte, Pilar Rojo, anunciando que la «Volvo Ocean Race» 2005-2006 saldrá de Galicia. (Foto: José María Puche).



Cultura Naval

ENTREGA DE PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN
Y REVISTA GENERAL DE MARINA

El pasado 27 de octubre tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, la entrega de Premios Virgen del Carmen 2002 y 2003 y Premios REVISTA GENERAL DE MARINA correspondientes a los años 2001 y 2002. El hecho de que en esta ocasión se entregaran los galardones correspondientes a dos años se debe a que el pasado año, por problemas del local donde celebrar la ceremonia, se suspendió la entrega.

El acto fue presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente; el jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, vicealmirante Jesús Bringas, y el director del Instituto y Cultura Naval, contralmirante Fernando Riaño. También asistieron un buen número de almirantes, generales y personalidades del mundo universitario, de la poesía y de la pintura, junto con los miembros del jurado de los Premios Virgen del Carmen y un destacado grupo de colaboradores de la REVISTA GENERAL DE MARINA.



El AJEMA entrega al vicealmirante (R) Álvarez-Maldonado el Premio *Álvaro de Bazán*, 2002.



El teniente coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón recibe el Premio *Roger de Lauria*, 2001.

Después de un breve parlamento del contralmirante Riaño sobre los antecedentes y finalidades de los premios que se entregaban, el AJEMA anunció importantes



A la izquierda, el capitán de corbeta (RNA) Luis Jar Torre recibe el Premio *Roger de Lauria*, 2002.

cambios que afectarán a los Premios Virgen del Carmen, entre ellos, el anuncio de que el próximo año pasen a denominarse Premios Armada y que la ceremonia de entrega se celebre de forma itinerante en marcos más espaciosos y adecuados al realce y difusión que se pretende dar a dichos premios. Así, el próximo año está previsto que la ceremonia de entrega de los Premios Armada y *REVISTA GENERAL DE MARINA* se lleve a cabo en la Escuela Naval, en Marín.

Los Premios Virgen del Carmen más destacados correspondientes a los años 2002 y 2003 recayeron, respectivamente, en:

Premio del Mar: José Quintero y Juan Alsina.

Premio Poesía del Mar: Justo J. Padrón y Jerónimo Calero.

Primer Premio Pintura: Antonio Hernández y Julio Gómez Mena.

Diploma de Honor: Asociación de Amigos del Museo Naval, Asociación de Voluntarios Culturales del Museo Naval y subteniente electrónico Diego Quevedo Carmona.



Capitán de navío (R) Juan Génova, antiguo director de nuestra *REVISTA*, Premio *Antonio Oquendo*, 2001.



José Quintero, Premio del Mar año 2002 de los Premios Virgen del Carmen.

Primer Premio: Juventud Marinera 2003, a cinco alumnos del colegio C. I. P. Juan XXIII de Zamora, junto a la maestra coordinadora del trabajo, M.^a Isabel Benayas.

En cuanto a los premios REVISTA GENERAL DE MARINA, de los años 2001 y 2002 correspondieron, respectivamente, a:

Premio *Álvaro de Bazán*: capitán de fragata Juan Rodríguez Garat y vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado.

Premio *Roger de Lauria*: teniente coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón y capitán del corbeta Luis Jar.

Premio *Francisco Moreno*: capitán de fragata Francisco J. Cortés y capitán de corbeta José M.^a Godín.

Premio *Antonio Oquendo*: capitán de navío Juan Génova y teniente de navío Tomás Dolarea.

Premio Especial de Fotografía 2003: sargento de Infantería de Marina Francisco Baena García.

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.



De izquierda a derecha, capitán de fragata Cortés, Premio *Francisco Moreno*, 2001; teniente de navío Tomás Dolarea, Premio *Antonio Oquendo*, 2002, y capitán de corbeta José María Godín, Premio *Francisco Moreno*, 2002.

ENTREGA DEL PREMIO MILICIA NAVAL UNIVERSITARIA
EN SU PRIMERA EDICIÓN

Se ha celebrado en la Cámara de Oficiales de la Armada, en Madrid, la entrega del Premio Milicia Naval Universitaria en su primera edición. El acto fue presidido por el jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, vicealmirante Jesús Bringas, acompañado por el jefe de su Estado Mayor, el presidente de dicha asociación, doctor ingeniero Ángel F. Fernández, junto con un numeroso grupo de sus miembros acompañados por sus esposas.

El presidente de la MNU recordó en unas palabras que habían pasado por la Armada 57 promociones de universitarios, cumpliéndose en este año 2003 los 60 años de su creación y que, a pesar de haber desaparecido esa modalidad para cumplir el servicio militar, con la profesionalización de las FAS, habría que arbitrar alguna vía para que tal prestación pudiera seguir hermanando a los profesionales civiles con sus FAS.

El premio fue concedido por la junta de gobierno de la Asociación en su reunión celebrada en Madrid el 16 de julio de 2003. Además del artículo presentado por Juan J. Esteban Garrido, que reproducimos a continuación al haber obtenido el primer premio, se otorgaron los accésit a José M.^a Adán, J. A. Sánchez Bastarreche, José M.^a Ayala y Álvaro de Zunzunegui.

A bordo de la Escuela Naval Militar

Comenzaba el último trimestre de 1994 y en la puerta de la Escuela Naval Militar, que luego supe de "Carlos V", se daban cita 150 flamantes universitarios de toda España que, tras la reglamentaria criba, habían conseguido plaza para realizar el servicio militar en



la Armada como cuadros de mando. Nuestro ego no se hallaba precisamente en sus horas más bajas: recién titulados, como era mi caso, o a punto de serlo, con la alegría de la edad y la perspectiva de una mili confortable, el mundo nos sonreía.

Al otro lado del majestuoso arco que enmarcaba la entrada, una banda de música de Infantería de Marina en formación aguardaba nuestro ingreso, revistiéndolo de una cierta solemnidad que halagaba nuestra vanidad. Además, el día era espléndido. ¿Qué más se podía pedir?

Un guardia marina nos fue nombrando uno a uno desde el atril con micrófono instalado para la ocasión. Franqueábamos de ese modo el umbral de la Escuela Naval Militar, cuna de oficialidad de la Armada española, ubicada, como es sabido, en Marín, en plena ría de Pontevedra.

Aquellos escasos pasos nos llevaron en tan corto trayecto a un mundo insospechado. Acabábamos de “embarcar” en la Escuela Naval Militar. A medida que íbamos “poniendo pie en cubierta” se nos indicaba nuestro sitio en la formación, con ese lacónico lenguaje tan propio de la milicia, para colocarnos dependiendo del cuerpo al que pertenecíamos (yo era del Cuerpo General, según me dijeron). Las alusiones a nuestra compostura física, “cabeza erguida”, “pecho fuera”, “barriga dentro”, comenzaron a hacernos sospechar que a lo mejor nos las habíamos prometido demasiado felices. No obstante, estábamos seguros de que era algo coyuntural que necesariamente tenía que mejorar. “Formados”, marchamos un trecho, mientras la banda interpretaba un alegre pasodoble, hasta llegar a un punto de la explanada del muelle, donde el comandante-director nos dirigió unas breves y afectuosas palabras de bienvenida que nos reafirmaron en nuestras suposiciones. Respiramos aliviados: todo parecía reconducirse por los derroteros previstos. No podía ser de otra manera. ¡Por algo éramos universitarios!

El espejismo tardó bien poco en disiparse. De repente, nos quedamos solos. Ni comandante, ni música. ¡Todos desaparecidos en un santiamén! Bueno, casi todos, porque en aquel preciso momento nuestros pabellones auditivos comenzaron a registrar

un nivel de decibelios inusualmente elevado, procedente de las vigorosas gargantas de la terna de guardias marinas asignada a nuestra brigada (en ese momento conocimos, a voz en grito, que éramos la novena brigada Alfa, que debía ser mejor en todo que la Bravo).

Dicha terna en la ENM siempre ha estado compuesta por:

“El bueno”, guardia marina excelente, cuyo nombre (Dios me perdone) no recuerdo.

“El feo”, brigadier Seijo.

“El malo”, brigadier Pérez Núñez.

Voces tan melodiosas y almibaradas iban acompañadas por el coro no menos celestial de los oficiales de la brigada (tres alféreces de navío y un teniente de navío):

“El bueno”, de nombre lamentablemente olvidado.

“El feo” alférez de navío Montojo.

“El malo”, alférez de navío Torrente.

El comandante de brigada, teniente de navío González-Llanos.

Derribados a golpe de cuerda vocal de nuestro pedestal universitario, nos encontramos inmersos en un proceso que aquellos patios y muros ya debían de haber presenciado muchas veces: gritos, carreras, y una actividad frenética se convirtió en nuestra realidad, una realidad en la que “la principal hazaña era obedecer”, y en la que, para terminar con los pocos humos que nos pudieran quedar, se nos repetía a cada paso la consideración que merecíamos a nuestros mandos de brigada con la siguiente muletilla: “Sois la escoria de la escoria. Lo peor que ha pasado por aquí”.

Nuestro desenfadado deambular de universidad se tornó carrera permanente porque “todavía no os habéis ganado el derecho de andar”. Nuestros títulos y oropel se contrajeron en un escueto aspirante de primera y recibimos esos días la mayor lección de humildad de nuestra vida.

Descubríamos con asombro e incredulidad un mundo en el que la disciplina, la obediencia y el orden inspiraban cada una de las actividades diarias: en la mesa, en la



explanada del muelle durante la instrucción, en las clases, en el estudio y hasta en el sollado, donde al final de la jornada, una vez acostados, completamente agotados (y pensábamos la primera noche que a salvo), recibíamos el último rapapolvo del día de uno de los guardias marinas, que nos recordaba durante una hora todas las felonías y actuaciones vergonzosas que desde el punto de vista militar habíamos cometido durante la jornada. Nadie se perdía una palabra, a pesar de que los párpados se desplomaban, pues al primero que se rindió a los brazos de Morfeo, la debilidad le costó 50 flexiones adicionales que llovían sobre mojado.

Conocimos también, de primera mano, la importancia de la «policía», el respeto que se debe a la bandera como símbolo supremo de la patria, la saludamos en el orto y en el ocaso, escribimos miles de veces el artículo 72 de las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, que en unos renglones da la mejor definición que yo haya leído jamás del comportamiento que debe observar un oficial, y que con muy poca imaginación puede aplicarse al quehacer cotidiano de cualquier persona. Estudiamos, corrimos, desfilamos y sudamos bajo aquel cielo gallego hasta el agotamiento, hasta pensar que ya no podíamos más, que aquello no era racional, para escuchar justo en ese instante una

voz siempre oportuna que te llamaba por tu nombre, mejor dicho tu primer apellido, diciendo: "Esteban, ¿no te da vergüenza? ¡Cuando tu mente dice que no puede más, tu cuerpo aguanta todavía un rato! ¡Vamos! ¡Arriba! ¿Tú quieres ser oficial de la Armada? ¡Corre delante de mí! ¡Delante! ¡Rápido!...". Y te levantabas y corrías y hubieses llegado al mismo infierno porque ese gusanillo de "ser oficial de la Armada" iba calando en ti, como lo hacía la fina lluvia pontevedresa en las formaciones.

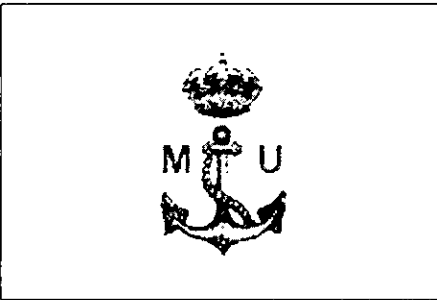
A pesar de los reniegos, de las críticas, con el paso de los días notabas que no eras el mismo. El porte, el vocabulario y hasta el alma yo creo que nos cambió. Sirva, para ilustrar tal aseveración, de muestra un botón, de ancla, por supuesto: un día, al finalizar una de aquellas carreras agotadoras, mientras derrumbados sobre la refrescante hierba de la pista de atletismo nuestra mente se centraba en la siguiente galopada hasta el sollado, cavilando concienzudamente sobre el modo de cruzar la explanada, ducharnos, cambiarnos y presentarnos en nuestro sitio en el comedor, con el sudor chorreando por la cara, pero eso sí imaculadamente blancos de los pies a la cabeza, todo en cinco minutos, nuestro comandante de brigada, por cierto tan fresco como si no hubiese corrido con nosotros, aprovechaba como cada jornada hacía el oficial que nos acompañaba en la carrera, para intentar inculcarnos los principios de la milicia: honor, abnegación, austeridad, amor al servicio y a España eran términos que brotaban de sus labios como agua de fresco manantial derramándose por nuestras cabezas todavía, en muchos casos, a medio amueblar. Cuando, como otras veces,





la prédica parecía haber concluido, su vista nos recorrió uno a uno, como analizando el efecto de sus palabras entre lo que él debía considerar, y no sin acierto, audiencia discolta y escéptica, y añadió con énfasis: "Que no se engañe nadie, el que no se entregue aquí, no se va a entregar en ninguna parte, y sin entrega no hay honor ni militar ni civil". Andanada tan certera desarrolló a más de uno y, aún hoy, después de todo el tiempo transcurrido, esas palabras acuden a mi cabeza con el mismo efecto revulsivo y penetrante que causaron en mí la primera vez.

Hubo también, y no voy a obviarlo, momentos de incomprensión, de desánimo, de desencuentro, de injusticias si se quiere. Parecidas todas a las que la vida real nos ha deparado con posterioridad y que cualquier espíritu despierto y generoso reconocerá contribuyeron también a "curtarnos", pero que no ensombreció, en ningún caso, la impagable labor en la forja de hombres de bien, laboriosos, íntegros y eficaces, prestos a servir a España con o sin uniforme, que la Armada ha realizado durante años brillantemente y sin grandes alharacas.



No en vano esa labor anónima y callada que la Armada ha realizado con la juventud española, y que yo tuve la suerte de conocer de primera mano en esa época de mi vida, ha contribuido, y no poco, a mantener encendida la llama viva de los ideales de honor y patria, lealtad y entrega, disciplina y abnegación, amor al servicio y al trabajo que, junto con una inquebrantable voluntad de vencer las dificultades del día a día, constituyen de manera incontestable los pilares fundamentales sobre los que se asientan la gloria y el progreso de una nación.

Opinión que, por lo leído, el gran filósofo hispano-romano Lucio Anneo Séneca compartía ya hace nada menos que 2.000 años, justo en los albores de esta nación que juramos defender, cuando sentenció: "La gloria es la sombra de la virtud, aun sin ésta quererla, la acompañará".

Y, amigos míos, "virtud", en la más amplia acepción del término, es lo que la Armada intentó inculcar en nosotros mientras permanecimos a bordo de la Escuela Naval.

Abusando quizá de la paciencia del lector, no puedo, a fuer de bien nacido, concluir sin romper, con toda sinceridad, una lanza en defensa de la utilidad tanto social como personal de este periodo transcurrido bajo la disciplina y la tutela de la Armada española. Las lecciones recibidas, siempre impregnadas por esa sobriedad y ese saber hacer austero, de tanta raigambre en la milicia, constituyen un ingente bagaje que perderá en la mente y en el corazón de quienes tuvimos el inmenso honor de servir a España como oficiales de la Armada española durante nuestro servicio militar.

Quizá no estén de moda estas ideas, quizá no podamos aspirar a que sean masivamente compartidas, quizá ya casi nadie recuerde otra frase del gran Séneca tan breve como contundente "la vida es milicia, vivir es guerrear". Ahora bien, lo arriba escrito lo he hecho desde mis 34 años y sintiéndolo muy hondo. Tan hondo como espero lo sienta mi hijo, que ahora tiene dos años y medio.

Juan José Esteban
Alferez de fragata del C. G. (SFCM)
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Del 7 al 9 de octubre se celebraron en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, las XXVIII Jornadas de Historia Marítima, con un seminario sobre «La última progresión de las fronteras hispanas en ultramar y su defensa», que consistió en un ciclo de cinco conferencias, que se impartían dentro de los antecedentes históricos que abocarán, en el año 2005, en la conmemoración del 200 aniversario de la batalla de Trafalgar.

La apertura de las jornadas corrió a cargo del director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Fernando Riaño, a la que siguió la conferencia «Planteamientos políticos de la monarquía en la segunda mitad del siglo XVIII. Política internacional. Sistemas de Alianzas», que fue impartida por el catedrático de la Universidad de Zaragoza Antonio Armillas.

En la jornada siguiente, las conferencias corrieron a cargo de dos miembros de la Universidad Complutense de Madrid, el catedrático Enrique Martínez Ruiz y la profesora titular Magdalena de Pazzis Pi Corrales, que trataron, respectivamente, sobre «Delimitación de espacios y apertura de horizontes: las

expediciones españolas» y «El reto de la ciencia española en el siglo XVIII: hombres, instituciones y medios».

El último día, el vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado trató el tema «La defensa naval en ultramar», y el doctor en Geografía e Historia José. L. Terrón Ponce disertó sobre «La defensa territorial en ultramar».

En estas jornadas —cuya clausura corrió a cargo del jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, Jesús Bringas— se trataron la defensa y protección de las dilatadas fronteras de la monarquía hispánica, acosada, por otra parte, por los ataques al ultramar español por parte de ingleses, franceses y holandeses, bien desde la órbita estatal o a través de piratas, bucaneros y filibusteros, que supuso no pocos esfuerzos de infraestructura e imaginación, dando lugar a una exigencia vital en el sistema de fortificaciones, con la necesaria consolidación de apostaderos y la formación de milicias regulares, que fueron reemplazando a la recluta de indígenas.

S. N.



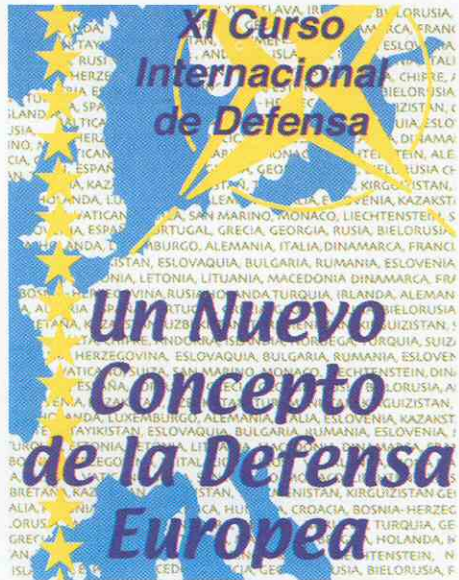
En primer plano, el catedrático A. Armillas, de la Universidad de Zaragoza; profesora Pi Corrales, de la Complutense, y catedrático Martínez Ruiz, de la Complutense. Arriba, el doctor J. L. Terrón.
(Foto: ORP, Armada).

XI CONCURSO INTERNACIONAL DE DEFENSA

Auspiciado por el Ministerio de Defensa, el Gobierno de Aragón, las Diputaciones de Zaragoza y Huesca, la Institución Fernando el Católico y el Ayuntamiento de Jaca, tuvo lugar la undécima edición del prestigioso Curso Internacional de Defensa, que bajo el título «Un Nuevo Concepto de la Defensa Europea, que congregó un importante foro de debate cívico-militar, que contó entre sus ponentes a representantes de los gobiernos de España, Estados Unidos, Bélgica, Suiza, Turquía, Hungría y Eslovaquia.

A lo largo del mismo, destacó de manera singular la conferencia de inauguración, a cargo de Fernando Díez Moreno, secretario de Estado de Defensa, que versó sobre: «La modernización de las Fuerzas Armadas». Otra de las intervenciones más esperadas corrió a cargo de Robert J. Riley, consejero político de la embajada de los Estados Unidos, quien en su ponencia «La respuesta americana» reiteró una vez más los conocidos argumentos que su país sustenta en política exterior.

La intervención de Luis Solana Madariaga, representante del PSOE ante la Comisión de Defensa del Congreso, con su ponencia «La industria de Defensa europea», fue quizá una de las que causó más sensación en el auditorio, al afirmar que lo que deben hacer los ejércitos españoles de Tierra y Aire en cuanto al equipamiento y dotación es imitar a la Armada, ejemplo de pragmatismo en un



terreno donde convergen tantos intereses dispares.

El almirante general Antonio Moreno Barberá, jefe del EMAD, disertó sobre: «Las capacidades actuales y futuras de las Fuerzas Armadas», poniendo de manifiesto el estado de éstas hoy en día, y cómo serán a medio y largo plazo.

Acerc a de la Armada, dijo que la construcción de un buque de proyección estratégica tipo LHD permitirá cubrir la capacidad de despliegue, esto unido a la de cuatro submarinos que sustituirán a la veterana serie 60, permitiendo a esta institución no perder el ritmo de la modernidad, tal como afirma el comodoro Saunders en la última edición del *Jane's*.

Igualmente, la disertación del DIGENPOL, almirante Rafael Lorenzo, suscitó gran interés, con su ponencia «El futuro de la Defensa española en el siglo XXI», destacando la importancia del curso como uno de los elementos clave en el despertar de la conciencia de Defensa.

A. Campanera

EXPOSICIÓN DE PINTURA. PREMIOS VIRGEN DEL CARMEN

Del 17 al 24 de octubre de 2003, organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, tuvo lugar en el vestíbulo de entrada del Museo Naval la exposición de los cuadros premiados y seleccionados en el certamen de pintura Virgen del Carmen 2003, además de los cuadros premiados en el certamen del pasado 2002, que hasta la fecha no habían sido expuestos.

Las obras premiadas en el certamen de 2002 fueron: Primer Premio, *Fuego a bordo I*, técnica mixta sobre madera, por Antonio Hernández Pérez (Antonio de Ávila); Segundo Premio, *Sin título. 2002*, óleo sobre tabla, por Jorge Ruiz Quintana. Las premiadas en el certamen del 2003 fueron: Primer Premio, *Navegando en superficie*, óleo sobre lienzo, por Julio Gómez Mena; Segundo Premio, *Saludo en la mar*, acuarela sobre papel, por Evencio Cortina Echevarría.

La participación de pintores en el presente certamen de 2003 fue muy numerosa, con un total de 44 cuadros realizados en las más variadas técnicas, versando todos ellos sobre temas relacionados con la mar y su entorno. De estos cuadros, además de los dos premiados, se efectuó una selección de aquellos que destacaban por su nivel artístico y su calidad técnica para incluirlos en el correspondiente catálogo y ser expuestos. El resultado fue que, además de los dos ganadores el pasado 2002 y los dos ganadores en el presente certamen, se expusieron tres accésits y otros seis cuadros, con lo que la exposición contó con un total de trece obras de gran formato que constituyeron un magnífico exponente del alto nivel de los participantes.

M. G. F.



FIRMA DE UN MEMORANDO CON PUERTO RICO

El pasado 26 de septiembre, tuvo lugar en la sala del patronato del Museo Naval el acto de firma de un memorando de entendimiento entre la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, la Asociación Española de Archiveros, Bibliotecarios, Museólogos y Documentalistas (ANABAD) y el Ministerio de Defensa de España, para microfilmear y digitalizar los documentos de interés para la historia de Puerto Rico que se conservan en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán». El documento fue firmado por Luis E. González Vales en representación de Puerto Rico; Julio Rodríguez Barredo, presidente de ANABAD, y el contralmirante Fernando Riaño, director del Instituto de Cultura e Historia Naval y del Museo Naval, en representación del Ministerio de Defensa. Participaron en el acto otros representantes del Ministerio de Defensa, Museo Naval y Sistema Archivístico de la Armada.

La Asamblea Legislativa de Puerto Rico financiará la selección de documentos, su preparación, microfilmación y digitalización y la publicación del correspondiente catálogo. Todos los trabajos serán llevados a cabo por ANABAD, bajo la coordinación del Museo Naval y la dirección técnica del Archivo General de Marina. Se calcula que en el proceso se invertirá un año. Las copias microfilmadas y digitalizadas que reciba la Asamblea Legislativa de Puerto Rico serán depositadas en diferentes entidades culturales puertorriqueñas, y otras copias quedarán en poder del Museo Naval. El objetivo final es impulsar y facilitar la investigación, estudio y consulta de la documentación recopilada para obtener un mejor conocimiento de la historia de Puerto Rico.

M. G. F.



INAUGURACIÓN DE UN MONUMENTO EN HONOR DE LOS HERMANOS PINZÓN EN LA ESCUELA DE SUBOFICIALES

El pasado día 24 de octubre tuvo lugar la inauguración de una estatua de los hermanos Pinzón en los jardines de la Escuela de Suboficiales, donada por la Real Sociedad Palósfila Pinzoniana y el Ayuntamiento de Palos de la Frontera, presidida por el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante interino Manuel Abal López-Valeiras.

El acto consistió en una ceremonia previa en el interior del Panteón de Marinos Ilustres, donde el presidente de la Sociedad Palósfila Pinzoniana hizo un panegírico de los hermanos Pinzón, seguido de un homenaje a los caídos y la entrega de un ramo de flores en la lápida del Panteón que recuerda la gesta del Descubrimiento.

A continuación se procedió a la inauguración del monumento en los Jardines de Levante de la ESUBO. Pronunció unas palabras el alcalde de Palos, Carmelo Romero Hernández, que tras considerar el día especialmente emotivo, pues con este acto se hacía justicia a todos los marineros de la comarca del Tinto y Odiel que escribieron las más destacadas páginas de la historia de España, del Descubrimiento, glosó la vida y

gesta de los hermanos Pinzón, y finalizó diciendo que con el monumento inaugurado se les daba el homenaje que se merecen y se perpetuaba su memoria ante las generaciones futuras.

Respondió el vicealmirante Abal diciendo, entre otras cosas, que si había un lugar apropiado para recordar una gesta y unos marinos era éste, al lado del Panteón de Marinos Ilustres. La Armada se sentía agradecida hacia quienes habían tenido la iniciativa, pues además contribuía a darle mayor valor histórico y monumental al recinto; el monumento serviría para estrechar de forma permanente los lazos entre Palos y la Armada.

La estatua, obra del escultor Luis Rosado, mide 1,82 m, sobre un pedestal de 1,43 m recubierto con piedra ostionera.

Asistieron la corporación municipal de Palos, presidida por su alcalde, Carmelo Romero Hernández; la Sociedad Palósfila Pinzoniana; el prior de la Rábida, y representaciones de Huelva, entre ellos, la Real Sociedad Colombiana, el alcalde de San Fernando y unos 200 palósfilos, que aplaudieron calurosamente la inauguración y el desfile de la fuerza.



El alcalde de Palos, Carmelo Romero Hernández, en sus palabras tras la inauguración.

CELEBRACIÓN DEL II CENTENARIO DEL I MARQUÉS DEL NERVIÓN

Para celebrar el II Centenario del nacimiento del capitán general de la Armada don Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, I marqués del Nervión y presidente del Gobierno en el reinado de Isabel II, se constituyó en su localidad natal, Fuentes de Andalucía (Sevilla), una comisión para celebrar la efemérides —formada por Jesús Cerro, José Medrano, María del C. Zamorano, María Aurora Martín, Marina Martín Ruano y el comandante de Sanidad de la Armada (R) Alfonso Gómez—, que elaboró un amplio programa de actos, siendo de destacar entre ellos un ciclo de conferencias sobre la figura y la época de Francisco Armero, que tuvo por escenario el Patio de la Casa de las Hermanas de Sevilla, e impartidas por el catedrático de la Universidad de Sevilla doctor Moreno Alonso y el profesor Jesús Cerro, así como una exposición con fondos del Museo Naval de la Torre del Oro, Archivo General de la Armada «Álvaro de Bazán» y de las MM Mercenarias de aquella localidad. Dicha exposición fue inaugurada por el almirante de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante Manuel Abad, y el actual marqués del Nervión.

En Fuentes de Andalucía se colocó una placa conmemorativa en la casa natal, acto



Don Francisco Armero y Fernández de Peñaranda,
XXIV capitán general de la Armada.
(Óleo de J. García Condoy, Museo Naval, Madrid).



que fue presidio por el vicealmirante Abal con la de la compañía de honores y banda de música de la Zona Marítima del Estrecho.

Los actos en San Fernando tuvieron lugar en el Panteón de Marinos Ilustres, donde se celebró un acto religioso y de exaltación del ilustre, donde el almirante de la Zona Marítima, la concejala de Cultura del Ayuntamiento de Fuentes y el actual marqués del Nervión depositaron una corona de flores en el mausoleo donde descansan los restos.

Uno de los pocos objetivos que no ha conseguido todavía la comisión organizadora es cambiar el nombre de la calle General Armero por Almirante Armero.

Francisco Armero sentó plaza de guardia marina en 1920, después de navegar por aguas americanas y filipinas. Por su actuación en campaña obtuvo dos cruces laureadas de San Fernando. Fue cinco veces ministro de Marina, presidente del Consejo de Ministros —sustituyó en el cargo al general Narváez, senador vitalicio y capitán general de la Armada— (ver biografía publicada en nuestra REVISTA en agosto-septiembre de 1983 por Alfonso Gómez Flores).



R.

El actual marqués del Nervión



SEMINARIO SOBRE «DEFENSA NACIONAL Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN» EN LA UNIVERSIDAD SAN PABLO CEU

Organizado por la Cátedra de Estudios sobre Defensa y Seguridad «Abelardo Algora» de la Universidad San Pablo CEU, se ha celebrado los días 10 y 11 del pasado noviembre en la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Información el Seminario sobre «Defensa Nacional y Medios de Comunicación», dirigido por el doctor Leopoldo Seijas Candelas del departamento de periodismo de la Universidad San Pablo CEU.

Después de la presentación del seminario por el doctor Seijas, Miguel Ángel de la Cruz, de Antena 3 Televisión, disertó sobre «La información de Defensa en TV», y Dionisio García Flórez, director de la revista *Fuerzas Militares*, habló sobre «Las revistas especializadas en seguridad y defensa».

En la jornada siguiente, nuestro director, capitán de navío Mariano Juan y Ferrar-

gut, desarrolló el tema «125 años de la REVISTA GENERAL DE MARINA». A continuación, Rosa Ruiz Fernández, jefa de la sección internacional de la *Revista Española de Defensa*, trató sobre la «Revista Española de Defensa. Una revista institucional al alcance de todos».

La clausura del seminario corrió a cargo de Consolación Isart Hernández, decana de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Comunicación de la USP-CEU.

A los alumnos asistentes se les entregó el diploma acreditativo de asistencia a este seminario, en el que colaboró el Instituto Español de Estudios Estratégico del Ministerio de Defensa.

F. A.



De izquierda a derecha, Rosa Ruiz, nuestro director y el doctor Leopoldo Seijas.
(Foto: M. M. J.).

CONFERENCIA DEL SECRETARIO GENERAL DE LA OTAN EN MADRID



Lord Robertson, pronunciando su conferencia.
(Foto: M. M. J.).

EADS, organizaron en el hotel Ritz de Madrid una conferencia-almuerzo con Lord Robertson, secretario general de la OTAN, con ocasión de su periplo por varios países de la Alianza antes de dejar su cargo.

El conferenciante fue presentado por el ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa, después de haber tomado la palabra el presidente de EADS.

Al acto asistieron los altos cargos políticos del departamento, el jefe del Estado Mayor de la Defensa y los jefes de Estado Mayor del Ejército de Tierra, Armada y Aire, ex ministros de Defensa y un buen número de generales y almirantes de los tres ejércitos, representantes de medios de comunicación y empresarios. Después de la interesante conferencia, que versó sobre los problemas actuales y futuros a los que se enfrenta la OTAN, se abrió un periodo de preguntas, que fueron contestadas por Lord Robertson.

Foro de la Nueva Economía y The Wall Street Journal Europe, con la colaboración de

J. J.



El ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa, que presentó al conferenciante. (Foto: M. M. J.).

CONFERENCIA ORGANIZADA POR LA REAL LIGA NAVAL ESPAÑOLA
EN EL REAL CLUB NÁUTICO DE BARCELONA

Organizado por la delegación en Cataluña de la Real Liga Naval Española, se celebró en el Real Club Náutico de Barcelona, el pasado 3 de noviembre, una conferencia sobre «Piratas y corsarios en el Mediterráneo español», que fue impartida por nuestro director, capitán de navío Mariano Juan y Ferragut.

El conferenciante fue presentado por José Luis Zalbidea, delegado de la Real Liga Naval en Cataluña. Previamente, el presidente nacional de dicha asociación, José María Dutilh, disertó sobre las actividades, en especial culturales, que está llevando a cabo la Liga Naval, así como sus previsiones de futuro.

Al acto asistieron los socios catalanes de la Liga Naval Española, que llenaron el salón de actos. El conferenciante resaltó aquellos aspectos del corsarismo ligados a Barcelona en particular y a Cataluña en general.

Al finalizar, se abrió un coloquio, seguido de cena.



El delegado de la Real Liga Española en Cataluña, José Luis Zalbidea Aguirrechu, en la presentación de la conferencia. (Foto: M. M. J).

F. A.



HERMANDAD DE VETERANOS DE LAS FUERZAS ARMADAS Y GUARDIA CIVIL



IDEALES

*Amor a España.
Respeto a la Constitución.
Fidelidad a S. M. el Rey y a las Fuerzas Armadas.*

FINES

Dar continuidad a los valores e ideales que constituyen la esencia de las Fuerzas Armadas, atendiendo a la mutua ayuda, protección y apoyo de las personas mayores necesitadas.

De ello deriva la necesidad de:

Prioritariamente, mantener y fortalecer los lazos de unión, solidaridad y compañerismo entre los socios.

Gestionar cuantos beneficios sean posibles para el conjunto de socios y familiares, a fin de mejorar su situación moral, económica y social, haciéndola extensible a todas las personas necesitadas.

Desarrollar prioritariamente actividades de voluntariado.

Integrar como beneficiario de las mencionadas acciones de apoyo, ayuda y voluntariado, en coherencia con la inserción de las Fuerzas Armadas en la Sociedad, a toda persona que requiera tales prestaciones, pertenezca o no a la familia militar. Esta acción humanitaria llegará al extranjero en casos de guerra, catástrofe o circunstancias graves si así se solicitase y se contare con medios suficientes.

Proteger la imagen de nuestras Fuerzas Armadas y colaborar en el desarrollo de la conciencia nacional de defensa.

SOCIOS

De número: personal de los Ejércitos, Guardia Civil y Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas en situación de reserva y retiro, damas de la sanidad militar y viudas y huérfanos del personal militar.

Protectores: personal de los Ejércitos, Guardia Civil y Cuerpos Comunes de las Fuerzas Armadas en servicio activo y esposas o esposos e hijos de los socios. También aquellas personas que por su simpatía, afecto y afinidad hacia las Fuerzas Armadas deseen pertenecer a la Hermandad.

¡¡¡ASÓCIATE CON NOSOTROS!!!

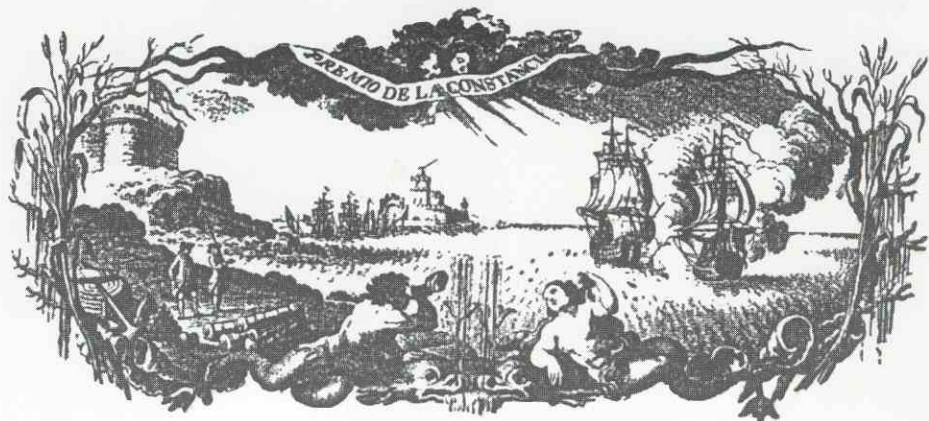
LLAMA AL TELÉFONO DE LA HERMANDAD

915 44 44 48 - Fax: 915 44 08 53

E-MAIL: veteranosfas@mundofree.com

VISITA NUESTRA PÁGINA WEB

<http://www.lvfas.es/>



GACETILLA

250 aniversario del Real Instituto y Observatorio de la Armada

Los orígenes del Real Observatorio de la Armada en San Fernando, el observatorio astronómico más antiguo de España, se remontan al siglo XVIII, cuando el insigne Jorge Juan, capitán de la Compañía de Guardias Marinas, propuso al marqués de la Ensenada la instalación de un observatorio en el castillo de la Villa (Cádiz). Con ello se pretendía que los futuros oficiales de la Armada dominasen la astronomía, una ciencia tan necesaria para la navegación. Posteriormente en 1798, el Observatorio fue trasladado a la Isla de León, donde había sido construido un magnífico edificio, según proyecto del marqués de Ureña, que ha sobrevivido hasta la actualidad.

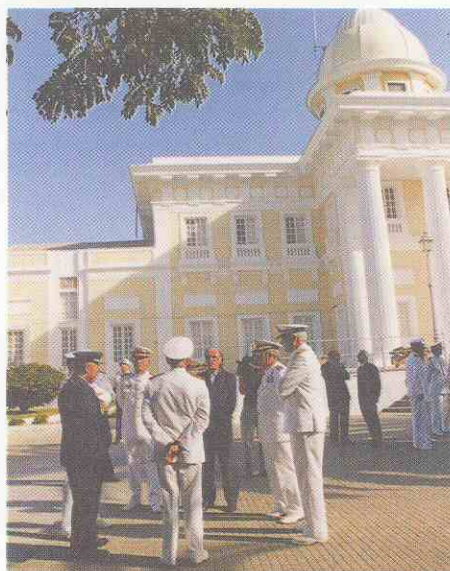
Para conmemorar los 250 años del Observatorio se programaron unas jornadas científicas —cuyo acto central se celebró en San Fernando el pasado 22 de septiembre— que fueron presididas por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, quien estuvo acompañado por el ALFLOT, almirante José A. Balbás, y el



REAL INSTITUTO Y OBSERVATORIO DE LA ARMADA EN SAN FERNANDO



Cádiz, 1763-San Fernando, 2003



alcalde de San Fernando, Antonio Moreno, entre otras autoridades civiles, militares y científicas. En su alocución, el AJEMA se refirió a la brillante trayectoria del ROA desde sus inicios y le auguró un espléndido

futuro. El ALFLOT en su disertación destacó la riqueza científica y cultural de este prestigioso centro astronómico, uno de los más antiguos del mundo, tras los de París y Greenwich. El capitán de navío Rafael Bolix, director del ROA, en su discurso trató el día a día y los proyectos en marcha.

Tras esta ceremonia, los asistentes se dirigieron a la Sala del Meridiano de San Fernando, que ha sido recientemente remodelada para devolverle su estado original.

Por la tarde del mismo día 22 dieron comienzo las «Jornadas Científicas. 250 años de Astronomía en España», que concluyeron el 26 de dicho mes, y en las que participaron destacados científicos y astrónomos, tanto nacionales como extranjeros.

Durante este año que termina, la Armada ha organizado una exposición itinerante en donde se han exhibido un buen número de instrumentos y libros de sus fondos históricos, así como equipos modernos que se utilizan en trabajos científicos en curso. La muestra ha estado expuesta en los pabellones de la Armada de los salones náuticos de Barcelona y Vigo y en el palacio de la Diputación de Cádiz.

S. N.

Imposición de condecoraciones

El pasado 10 de octubre se celebró en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada el acto de imposición de condecoraciones concedidas con ocasión de la onomástica de S. M. el Rey.

La ceremonia fue presidida por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, que estuvo acompañado por el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire Eduardo González-Gallarza, así como por un buen número de almirantes y generales en activo y reserva, representaciones de oficiales, suboficiales, marineros y personal civil y familiares de los condecorados.

El AJEMA impuso la Gran Cruz del Mérito Naval al teniente general del Ejército del Aire José Rico Guayta, al general de división de Intendencia Pedro M. Fernández Estalayo, a los generales de brigada del Ejército de Tierra José M.^a Fernández Bastarache y José Pastor Iglesias, a los contralmirantes ingenieros José Castro Luaces y Juan A. Manzano Monis y al contralmirante Santiago Martínez de Lejarza.

Con la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco fueron condecorados:



El AJEMA impone la Gran Cruz del Mérito Naval al contralmirante Santiago Martínez de Lejarza. (Foto: ORP, Armada).





El JEMA felicitando al teniente coronel R. Blanco Núñez, jefe de la ORP de la Armada, después de haberle impuesto la Cruz del Mérito Naval. (Foto: ORP, Armada).

Concejala Carmen Torralba, capitán de navío Juan C. Martínez García, capitán de fragata Francisco Delgado, coronel médico José M. Moreno, subdirectora general de Acción Educativa María Dolores Molina de Juan, comandante de Intendencia Nicolás López, coronel de máquinas Jesús Suárez, teniente coronel de Intendencia Rafael Blanco Núñez, capitán de fragata José Meca Rodríguez de Rivera, director de la *Revista Fuerza Naval* Salvador Mafé Huertas, capitanes de corbeta Santiago Martínez y Federico S. Pérez Dueñas, licenciado en Geografía e Historia José M.^a Moreno Martín, teniente coronel de Infantería de Marina Ramón Pérez Alonso, subteniente José Rodríguez Coronado, brigadas José A. Pereira y Sebastián García, sargentos primeros Sigifredo Mateo y José F. Gómez Riola, sargento Francisco J. López Calderón, cabos primeros Miguel A. Martín, Ángel L. Maroto, Rafael A. Barba y Emilio Novillo, cabos Ricardo Lobato y Francisco J. Fos, cabos primeros de Infantería de Marina Óscar Díaz y Santiago A. Peña, cabo de Infantería de Marina José R. Iglesias y Carlos Meco, marineros Iria Cabanas y Marianela Caride, funcionarias María I. Hernández Sanz, Lourdes Rosales, Gregoria Calvete y Paloma Lobo, personal laboral José

G. Díaz Chafino, administrativos Nuria Molla y Mercedes Pinedo.

El teniente general del Aire José Rico pronunció, en nombre de los condecorados, unas palabras de agradecimiento. El acto fue clausurado con un breve parlamento del AJEMA, quien, entre otras cosas, dijo:

Quiero, en primer lugar, agradecer enormemente la presencia en este acto del general del Aire González-Gallarza, jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, y expresarle, en nombre de todos los componentes de la Armada, nuestro más profundo pesar por el fallecimiento ayer en atentado terrorista en Bagdad del sargento primero don José Antonio Bernal Gómez, quien dio por España lo máspreciado, en tierras muy lejanas.

Quiero resaltar especialmente los méritos de algunas personas que, desde fuera de la Armada, han dado cumplido testimonio de su vocación marinera y de vinculación y cariño a la Armada, y transmitirles nuestro agradecimiento.

Ése es el caso de D.^a Carmen Torralba González, quien desde su puesto de concejala presidenta de la Junta Municipal de Distrito de Ciudad Lineal ha prestado su apoyo entusiasta y valioso a nuestras unidades e instala-



El AJEMA y Salvador Mafé, director de la revista *Fuerza Naval*. (Foto: ORP, Armada).

ciones allí ubicadas, especialmente a la Agrupación de Infantería de Marina.

De doña María Dolores Molina de Juan, subdirectora general de Acción Educativa del Ministerio de Educación, que colaboró con extraordinaria eficacia y dedicación para la puesta en marcha del Instituto de Enseñanza Secundaria «Javier de Uriarte», de la Base Naval de Rota.

Y de don Salvador Mafé Huertas, director de las revistas Fuerza Aérea y Fuerza Naval, desde las que realiza una magnífica e importantísima labor de divulgación de nuestra historia, realidad y de nuestros planes de futuro, tanto en el ámbito aéreo como en el de la Armada en general.

Quiero también agradecer la dedicación y cariño a la Armada del teniente general del Ejército del Aire Rico Guayta; al subdirector general de Personal Militar, general de brigada del Ejército de Tierra Fernández Bastarreche, y al antiguo jefe de la División de Inteligencia Exterior del Centro Nacional de Inteligencia, general de brigada del Ejército de Tierra Pastor Iglesias.

Quiero también agradecer al general de división de Intendencia Fernández Estalayo y al contralmirante ingeniero Castro Luaces su trabajo incansable, su entrega permanente, su excelente competencia profesional y su sentido del deber.

Éste es también el caso del contralmirante Martínez de Lejarza Esparducer, que ha pasado recientemente a la reserva tras una brillante e intachable trayectoria profesional.



El AJEMA y el teniente coronel Pérez Alonso.
(Foto: ORP, Armada).



El capitán de fragata José Meca Rodríguez de Rivera recibiendo la Cruz del Mérito Naval de manos del jefe del Apoyo Logístico de la Armada, almirante Juan González-Irún.
(Foto: ORP, Armada).

Almirante, te agradezco muy sinceramente el magnífico trabajo que has realizado en tu último destino de jefe de la división CIS del Estado Mayor de la Armada.

A todos, aunque no os haya citado expresamente, os felicito por las condecoraciones recibidas, os agradezco sinceramente vuestro buen hacer, entrega y dedicación.

La reciente autorización dada por el Gobierno para la construcción de cuatro modernos submarinos y de un buque de proyección estratégica, que será la mayor unidad en servicio en la historia de la Armada, supone una enorme satisfacción por cuanto significa de potenciación de nuestras capacidades, que pronto veremos hecha realidad.

Pero vivimos también tiempos difíciles, con horizontes algo tomados, dado el insatisfactorio resultado que está teniendo el proceso de profesionalización, con dificultades, especialmente en captación y reclutamiento, que son nuestro principal reto.

Conozco las dificultades que tendremos que superar, pero creo sinceramente en el éxito de esta empresa porque sé que vosotros sois, sin ninguna duda, la mejor garantía del futuro de la Armada.

J. J.

Visita oficial del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada a Turquía

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada visitó oficialmente Turquía entre los días 24 y 27 de septiembre, invitado por su homólogo turco, almirante Özden Örnek. La última visita de un AJEMA español a Turquía tuvo lugar en el año 1995.

Además de entrevistarse con el almirante Örnek, el AJEMA tuvo la oportunidad de conversar con el ministro de Defensa y con el segundo jefe del Estado Mayor General. A estas visitas acudió acompañado del embajador de España en Ankara.

Como primer acto oficial de la visita en Ankara, se programó una ceremonia en el Mausoleo de Ataturk, ante cuya tumba el AJEMA depositó una corona de flores.

A continuación, en el Cuartel General de las Fuerzas Navales tuvo lugar una presentación en la que se resaltó la importancia de la posición estratégica de Turquía, muy próxima a diversos focos de inestabilidad, tales como las regiones del Cáucaso y Oriente Medio.

Por otra parte, se destacó el cambio positivo surgido en las orillas del mar Negro, donde existe actualmente una decidida cooperación entre los países ribereños.

El almirante Torrente visitó también Estambul, sede del Mando del Área Naval Norte, y Gölcük, donde tiene su base principal la Flota. En Gölcük se entrevistó con el almirante Carahanoglu, jefe de la Flota, quien le acompañó en la visita a la fragata *Barbaros* y a diversas instalaciones, entre las que destaca el astillero en el que se están construyendo sus submarinos clase *Gür*. Este astillero pertenece a la Marina y es el mayor de la industria de construcción naval de Turquía.

Durante la visita al Cuartel General de la Marina, el almirante Örnek impuso al AJEMA la Legión del Mérito de las Fuerzas Armadas de Turquía.

T.



Bodas de Oro en la Armada

El pasado día 26 de septiembre se desarrollaron los actos conmemorativos del L Aniversario del ingreso en la Escuela Naval los componentes de las promociones 44 del Cuerpo General, 9 y 10 de Máquinas y 34 de Intendencia, y que recibieron los despachos en 1957 junto con las promociones de los cuerpos militares de Sanidad e Intervención.

Los actos organizados comprendían una visita a la Escuela Naval Militar, un acto de homenaje a los fallecidos de las promociones, para terminar con la lectura de leyes penales, tan tradicional en nuestra Armada, y el desfile del batallón de alumnos.

Igualmente se disfrutó de diferentes actos sociales, entre los que cabe destacar la recepción de bienvenida en la residencia del comandante-director, que estuvo marcada por un ambiente de cordialidad y compañerismo. Durante las palabras de agradecimiento por parte del almirante Portal Antón, se recordó especialmente al recientemente fallecido almirante Acedo.

(Texto y fotos: ORP, ENM).



Brigada de oficiales de 1963: celebración de los cuarenta años

Celebrar los cuarenta años de haber sido «promocionados» (c. f. periódico local) nos ha sorprendido hasta a los asistentes; la excelente idea de esta celebración permite adelantar en cinco años a las canas y arrugas, cogiéndolas casi por sorpresa y dando paso a un amable: «oye, estás como siempre».

Es de agradecer la organización y excelente acogida por parte de la Escuela Naval, por cuyos componentes nos sentimos acompañados física y sentimentalmente, máxime cuando es de todos conocido que los sábados de septiembre están un tanto «copados» por celebraciones de este tipo; pero una muestra de continuidad en esa virtud que se llama compañerismo tiene un valor incalculable en estos tiempos y en esta sociedad tan faltos de detalles como éste.

La reunión informal de la víspera de los actos castrenses resultó un éxito total; en estos casos nunca faltan compañeros que llevan tiempo sin verse e incluso hay alguna pregunta del tipo de «¿y ése quién es?»; los

grandes abrazos, las bromas de otros tiempos y la general alegría del encuentro son moneda corriente.

Los actos castrenses son siempre emotivos, con el pico en el acto de homenaje a los fallecidos, que pone un nudo en la garganta e incluso más de una lágrima en los ojos de alguno.

Es curioso observarnos al natural y, posteriormente, en las fotos y vídeo; siempre se dice que la persona es genio y figura hasta la sepultura, y así lo confirma la contemplación de los documentos gráficos citados.

Al final del día, después de la cena, el tiempo pareció, por excepción, alargarse un poco, el día había sido cansado y... los cuarenta años que sumábamos a la joven edad de alféreces de navío/tenientes también dejaban notar su peso.

Echamos de menos a los compañeros que no asistieron.

Ángel Tajuelo



Conmemoración del XXV aniversario del nombramiento de oficiales en la Escuela Naval Militar

El sábado día 20 de septiembre tuvieron lugar actos conmemorativos del XXV aniversario de la salida de la Escuela Naval de los componentes de las promociones 378 del Cuerpo General, 108 de Infantería de Marina, 29 de Máquinas, 53 de Intendencia y promociones de los cuerpos militares de Sanidad, Eclesiástico e Intervención, que recibieron los despachos en 1978.

A partir de las 1230 horas dio comienzo el acto central de homenaje a la bandera en la avenida del Generalísimo, presidido por el capitán de navío comandante-director de la Escuela Naval Militar. Tras las alocuciones de un representante de la brigada de 1977 (capitán de fragata ingeniero Ramón Vázquez Sinde) y del comandante-director, se cantó el himno de la Armada, finalizando dicho acto con el desfile del batallón de alumnos.

(Texto y fotos: ORP, ENM).



Toma de posesión del almirante de Acción Marítima

El ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, presidió el pasado día 19 de septiembre, a las 1330 horas, en la sede de Capitanía General en Cartagena, el acto de toma de posesión del nuevo almirante de Acción Marítima, Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández.

Acompañaron al ministro el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Francisco Torrente Sánchez, además del presidente de la Asamblea Regional, el delegado del Gobierno en la comunidad y la alcaldesa de la ciudad.

Tras la toma de posesión en el Salón del Trono de Capitanía, tuvo lugar una parada militar, formada por unidades de los tres ejércitos.

El almirante Sánchez-Barriga, de 61 años y natural de San Roque (Cádiz), ostenta además el mando de la Fuerza de Acción Marítima, la representación institucional de las Fuerzas Armadas en la región de Murcia. Releva en el mando al almirante Luis Roca Ramírez, por pasar éste a desempeñar el cargo de director general de Personal del Ministerio de Defensa.

Al frente de ella, el almirante de Acción Marítima es el responsable de garantizar el ejercicio de la soberanía y la protección de los intereses marítimos nacionales, así como de coordinar las actividades de colaboración de la Armada con todos aquellos órganos de la Administración que tengan competencias en el ámbito marítimo.



(Foto: A. A.).

El submarino S-61 *Delfín* causó baja en la Armada

El submarino S-61 *Delfín* ha causado baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada, en un acto que se desarrolló el pasado 10 de septiembre en el muelle Juan de Borbón del Arsenal de Cartagena, y que estuvo presidido por el almirante Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández, nuevo almirante de Acción Marítima.

Si la baja de una unidad de la Armada es siempre un motivo de tristeza, en esta ocasión lo ha sido menos, toda vez que tan sólo cinco días antes el consejo de ministros ha aprobado la construcción de cuatro nuevos submarinos, que constituirán en su día la deseada serie 80, relevo generacional de la veterana serie 60.

La construcción del *Delfín* corrió a cargo de la antigua Empresa Nacional Bazán de Cartagena, hoy Izar, que arboló su quilla un ya lejano 13 de agosto de 1968. Al ser cabeza de serie, su construcción se demoró algo más de lo inicialmente previsto (sus otros tres hermanos llevaron un ritmo más rápido), no siendo puesto a flote hasta tres años y medio después, el 25 de marzo de 1972.



Momento en que la bandera va a ser arriada por última vez. (Foto: D. Quevedo Carmona).



Seis de los comandantes que ha tenido el *Delfín* se dieron cita en el acto de baja. (Foto: D. Quevedo Carmona).



El último comandante, con la bandera recién arriada, se dispone a entregársela al almirante de Acción Marítima. (Foto: D. Quevedo Carmona).

Su último comandante, teniente de navío Augusto Chereguini Pavón, antes de proceder al arriado de la bandera, pronunció unas palabras, en las que entre otras cosas dijo:



(Foto: D. Quevedo Carmona).

Hoy, tras algo más de 30 años de servicio ininterrumpido a la Armada, causa baja en sus listas el submarino Delfín, cerrando así su ciclo de vida operativa con la satisfacción del deber cumplido.

El submarino Delfín tuvo como comandante de quilla, y por tanto como primer comandante, al hoy almirante Juan Ruiz Montero. Fue botado el día 25 de marzo de 1972, siendo la madrina de la botadura doña Alicia Ballester de Gamboa, esposa del entonces capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Marcial Gamboa Sánchez-Barcáiztegui, siendo el acto presidido por el ministro de Marina, almirante Adolfo Baturone Colombo.

El Delfín comenzó su vida operativa al mando del hoy capitán de navío Silvestre García García, con una entusiasta dotación, entre cuyos oficiales se encontraba el actual jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante general Antonio Moreno Barberá; una vida intensa, que a fecha de hoy le ha convertido en el submarino con más años de servicio continuado en la historia de la Armada española.

Pero quizá lo más importante para mí, como su último comandante —dijo el teniente

de navío Chereguini en su alocución— por tanto el último en bajar por el portalón en este día tan señalado, sea el representar a los más de mil hombres que durante más de 30 años de vida hemos tenido el honor de servir a la Armada como dotación de este submarino, alguno de los cuales hoy nos acompañan en este emotivo acto, y a los cuales agradezco su asistencia.

En el interior de este casco de acero, quince comandantes, 132 oficiales, 115 suboficiales, 870 cabos y marineros, tanto profesionales como de reemplazo, hemos convivido a lo largo de esta dilatada vida, en esa estrecha relación entre los hombres y la plataforma, de la cual nos sentimos orgullosos los que lucimos en nuestro pecho el distintivo submarinista.

También agradecer la presencia de la representación del Ayuntamiento de Torrevieja, institución que donó la bandera de combate a este submarino el día 1 de diciembre de 1974, así como a la madrina de dicha entrega, doña Juana Antón Serrano, esposa del entonces alcalde de Torrevieja Francisco Díez Martínez.

D. Q. C.



Torrevieja fue la ciudad que entregó la bandera de combate en su día al *Delfín*. El actual alcalde, Pedro Ángel Fernández Mateo, recibió por ese motivo una de las últimas banderas que ondearon en el *Delfín*. (Foto: D. Quevedo Carmona).



Doña Juana Antón Serrano, que hace treinta años amadrinó la entrega de la bandera de combate, recibe un obsequio de manos del último comandante. (Foto: D. Quevedo Carmona).

Estancia de STANAVFORMED en Casablanca y Barcelona

Los buques de STANAVFORMED, *Schleswig-Holstein*, *Asturias*, *Gaziantep* y *Zeffiro*, hicieron una escala en Casablanca entre los días 6 y 20 de octubre, programada dentro de las actividades del Diálogo Mediterráneo, que contó con la presencia del vicealmirante Romero Iglesias, en su calidad de Deputy del comandante naval de la Región Sur de la OTAN (COMNAVSOUTH).

El día de llegada, después de la presentación a las autoridades marroquíes, se celebró la devolución de la visita a bordo de la fragata turca *Gaziantep*, donde tuvo lugar una presentación del Diálogo Mediterráneo. Por la tarde se celebró una recepción a bordo de la fragata *Asturias*. En los dos últimos actos se contó con la presencia del cónsul general de España y ex embajador para los Asuntos del Mar, José Luis Roselló.

Al día siguiente se celebró una rueda de prensa a bordo del *Schleswig-Holstein*,

buque insignia de la agrupación. Posteriormente se efectuó una presentación en el Centro de Entrenamiento de la Marina Real de Marruecos sobre el Diálogo Mediterráneo y Actividades de la SNFM.

En los días sucesivos tuvieron ocasión de visitar la fragata *Mohamed V*, la mezquita Hassan II, y una visita a Marrakech para las dotaciones de los buques.

El día 20 salieron a la mar la SNFM para realizar ejercicios con las fragatas *Mohamed V* y *Hassan II*.

Después de participar en el ejercicio GRUFLEX 02/03, la SNFM atracó en Barcelona, coincidiendo la escala con la inauguración del Salón Náutico Internacional, a cuyos actos principales asistieron los comandantes de los buques españoles de la agrupación: *Asturias* y *Marqués de la Ensenada*.

A. P. P.



A bordo de la fragata turca *Gaziantep*, en primer plano el representante del Wali de Casablanca, coronel-mayor Hassani, vicealmirante Romero Iglesias y embajador Roselló, cónsul general de España en Casablanca. (Foto: EM STANAVFORMED).

V Día del Veterano

Presidido por S. M. el Rey se celebró el pasado 23 de septiembre, en la Base Logística de San Pedro, en Colmenar Viejo (Madrid), el V Día del Veterano, acto que, promovido por la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas desde 1999, acaba de institucionalizar a nivel nacional el Ministerio de Defensa.

Al brillante acto, que por primera vez presidía S. M., asistieron el ministro de Defensa, el JEMAD, los jefes del Estado Mayor de los tres Ejércitos y un buen número de autoridades y mandos de las FAS, junto con unos 3.200 veteranos.

También, por primera vez, participó en esta emotiva ceremonia la Asociación de Veteranos de la Armada, que, aunque su ámbito es nacional, todavía la mayoría de sus miembros

proceden de Asturias (Asociación *Lepanto* de Avilés) y Cantabria (AVA de Santander), desde donde se desplazaron mas de 60 miembros para asistir expresamente al acto.

Después del izado de la bandera, imposición de condecoraciones, homenaje a los que dieron su vida por España y desfile de los participantes, S. M. el Rey recibió, entre otros, a José L. Fernández Terán, del AVA de Santander, y a Rafael García, de la Asociación *Lepanto*, junto a los miembros de su entidad, Alberto Leto, Francisco Fernández y Anselmo Iglesias, que a bordo del *Canarias*, donde cumplieron su servicio militar, asistieron en Atenas a los actos de la boda de S. M. el Rey con Doña Sofía en 1961.

F. A.



Imposición de la Encomienda de la Orden Nacional del Mérito Francesa al contralmirante Treviño

Los días 3 y 4 de noviembre el vicealmirante de Escuadra Alain Dumontet, almirante de la Fuerza de Acción Naval, visitó la Flota en Rota, realizando un detenido recorrido por el portaaviones *Príncipe de Asturias*, donde recibió un *briefing* sobre el Grupo de Unidades de Proyección de la Flota, el CPT-CIA y la Flotilla de Aeronaves.

Durante la visita al portaaviones, y en acto presidido por el almirante Balbás, ALFLOT, el almirante Dumontet, en nombre del presidente de la República francesa, impuso la Encomienda de la Orden Nacional del Mérito al contralmirante Treviño, COMGRUFLOT, por su contribución a la cooperación franco-española en el campo de la defensa como comandante de la Flotilla de Submarinos, primero, y como jefe del Estado Mayor de la Flota, después.

R.



El JEMAD, galardonado con la Gran Cruz del Mérito Marítimo Internacional

El almirante jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante general Antonio Moreno Barberá, ha sido distinguido con la Gran Cruz del Mérito Marítimo Internacional, *Maximo Oceanorum Orbis Merite*, en reconocimiento a la dedicación con que siempre ha servido a los intereses y patrimonio marítimo de la humanidad.

Esta distinción fue otorgada por la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales en su XVII Asamblea Internacional.

El pasado 19 de noviembre, en un sencillo acto celebrado en el Cuartel General del Estado Mayor de la Defensa, el presidente de la Real Liga Naval Española, José María Dutilh, impuso al JEMAD la preciada condecoración.

Entre las personalidades que poseen esta Gran Cruz figuran los presidentes de las repúblicas de Brasil y Argentina, así como el almirante general Francisco Torrente, jefe del Estado Mayor de la Armada.

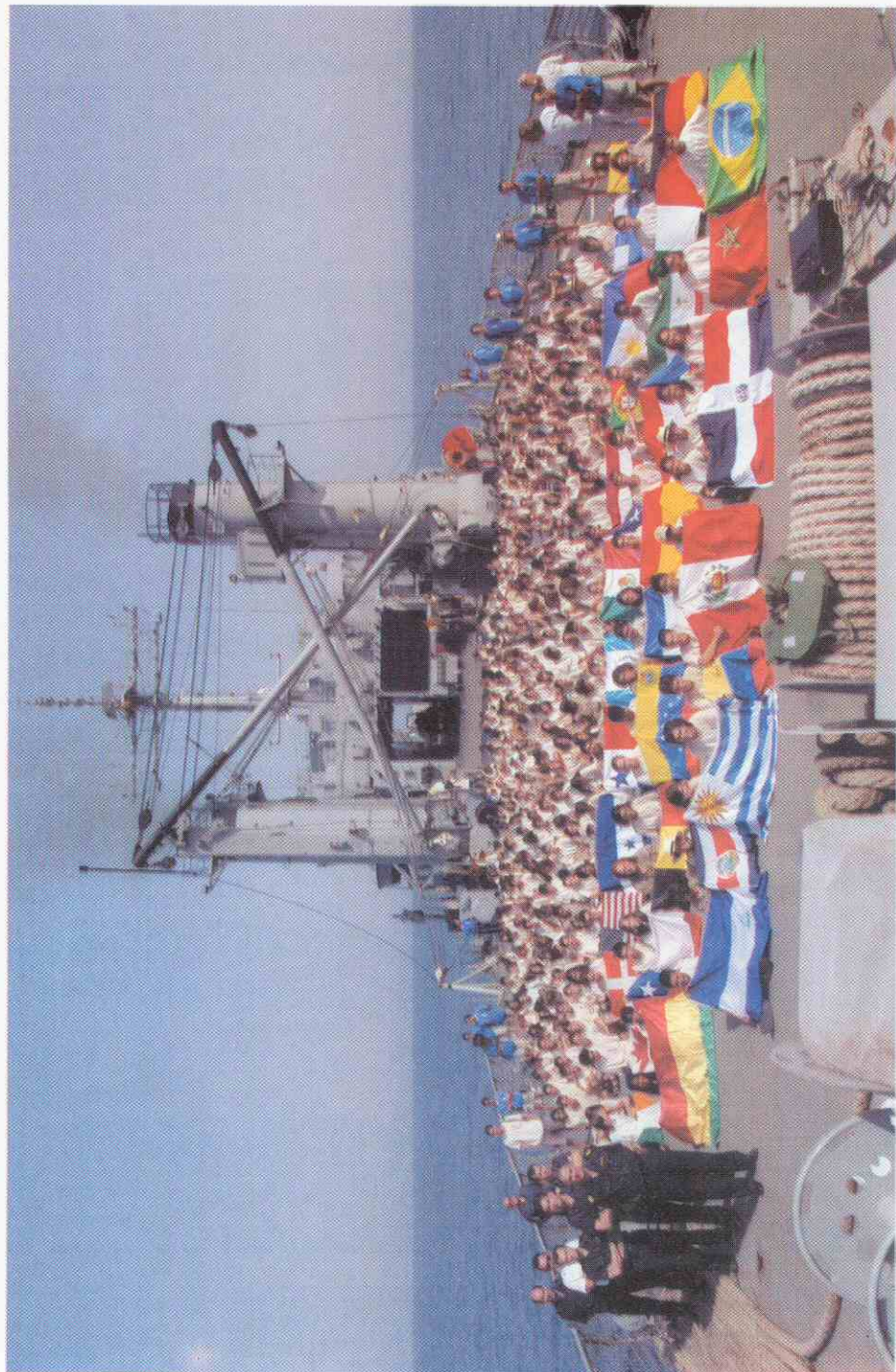


S. N.

(Foto: M. M. J.).



(Foto: M. M. J.).



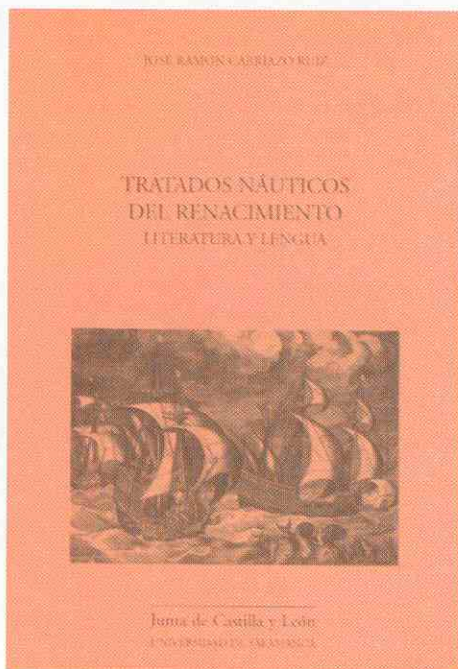
Los jóvenes de la XVIII Edición Ruta Quetzal, navegando en el *Hernán Cortés*, que les sirvió de Aula del Mar flotante. (Foto: ORP, Armada).



LIBROS

CARRIAZO RUIZ, José Ramón: **Tratados Náuticos del Renacimiento. Literatura y Lengua.**—Junta de Castilla y León. Universidad de Salamanca, 2003; 222 páginas.

El arte de navegar y la construcción naval son durante el Renacimiento las bases del desarrollo científico. El cambio del escenario de las operaciones militares del Mediterráneo al Atlántico impone una profunda transformación que encabeza España de manera natural por su especial circunstancia histórica. El nuevo entorno obliga al empleo de métodos más científicos con la matematización de la arquitectura naval, la explotación racional de los recursos madereros y la irrupción de la navegación astronómica en contraste con el mayor empirismo dominante hasta entonces. La lengua empleada es la castellana y también la portuguesa; con ello se aparta del habitual uso del latín en los textos científicos y filosóficos, con el fin de ser más accesible a los utilizadores de las



nuevas técnicas, gente normalmente desconocedora de la lengua culta por antonomasia.

La obra se divide en dos partes: la primera, titulada *La literatura náutica en español. Génesis y desarrollo del arte de navegar en el Renacimiento*, es la de mayor extensión (154 páginas) y contiene un análisis de la mayoría de las obras publicadas sobre el tema dentro de las variables circunstancias de su tiempo, explicando las afinidades y las diferencias que singularizan los diversos textos que se citan, terminando en la década de 1630. La segunda, que se titula *La lengua de los tratados náuticos en el Renacimiento*, analiza la competencia entre el latín y las lenguas romances para la expresión de temas relacionados con las nuevas técnicas de navegación; aunque el latín aparece como dominante en disciplinas como la astronomía, matemática o cosmografía.

El libro se completa con una nutrida bibliografía, y las abundantes citas textuales y notas de pie de página enriquecen su contenido. Resulta, en suma, un instrumento único para fomentar el conocimiento de la cultura de la época, no sólo desde el punto de vista lexicográfico sino también como contribución al estudio del desarrollo de la náutica, resultado de una profunda y extensa labor de investigación del autor.

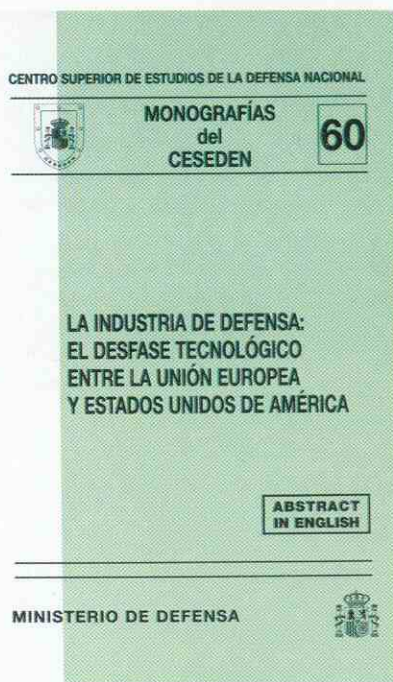
G.



VARIOS AUTORES: La industria de defensa: el desfase tecnológico entre la Unión Europea y Estados Unidos de América.—Monografías del CESEDEN, núm. 60. Mayo 2003; 206 páginas.

El título de esta monografía es suficientemente explícito. En estos días, la situación mundial, y en especial el conflicto iraquí, han puesto de manifiesto ante el gran público este problema, que no es nuevo en absoluto para quienes profesionalmente se preocupan por estos temas: baste decir que el grupo de trabajo constituido para la elaboración de este estudio se gestó a finales de 2001 y se constituyó formalmente el 7 de febrero de 2002.

Consta de cinco capítulos: el primero, del que es autor el general de división del Ejército del Aire Benjamín Michavila Pallarés, examina las razones del desfase tecnológico en la industria de defensa; el segundo, a cargo del doctor ingeniero aeronáutico Álvaro Azcárraga Arana, estudia la realidad de este desfase; el capitán de navío José María Santé Rodríguez se ocupa a continuación de «las estructuras europeas de armamento»; en el capítulo cuarto el coronel de Intendencia Eduardo Navadijos Ortiz trata del esfuerzo en defensa como factor de cohesión y progreso, y finalmente el quinto, cuya autora es Carmen García-Valdés de Yrizar, economista y directora de



AFARMADE, analiza la importancia de la industria de defensa en España.

Por una parte es de tener en cuenta la enorme diferencia en la capacidad productiva, pero esta circunstancia se ve agravada por la falta de unidad política de Europa, que entre avances y retrocesos apenas progresa a causa de intereses encontrados y pretensiones hegemónicas. A ello hay que añadir la escasa conciencia de riesgo que se percibe en la población en general, por lo que es difícil convencer a los responsables políticos de la necesidad del gasto militar, que no es rentable en términos de votos en Europa; en los Estados Unidos, por el contrario, sí lo es. La Unión Europea nace en 1957 con el Tratado de Roma, con un perfil económico y mercantil, pero el Reino Unido no se incorpora hasta

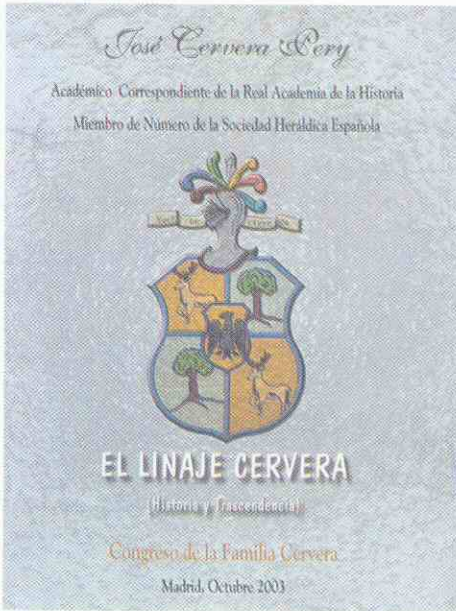
1973 a la construcción económica de Europa; la declaración francobritánica de Saint-Malo en 1998 y la introducción en 2002 del euro como moneda común para doce de los quince países parecieron dar un impulso importante, pero últimamente parece haber decaído un tanto. Por lo que toca a los gastos de defensa, en Europa se han reducido un 14 por 100 en los últimos ocho años. Y, en conclusión, el desfase actual con los Estados Unidos sigue aumentando. La Unión Europea debería impulsar y reforzar la investigación acrecentando los fondos destinados a este fin. La creación del Consejo de Ministros de Defensa, de la AEA (Agencia Europea de Armamento), de la AEI (Agencia Europea de Información), la mejora de la financiación de los programas de armamento y de las operaciones militares que decida emprender la UE son algunas de las medidas que deberían adoptarse.

Cuarenta y seis cuadros y gráficos ilustran y avalan este interesante estudio.

G.



CERVERA PERY, José: **El linaje Cervera: historia y trascendencia.**—
X Congreso de la Familia Cervera. Madrid, 2003; 160 páginas.



Pocas familias españolas pueden vanagloriarse de contar entre sus miembros con tan destacado número de marinos que a lo largo de varios siglos han enriquecido los escalafones de la Armada. Desde Guillén de Cervera, que en 1114 toma parte en la expedición a Mallorca, impulsada por Ramón Berenguer III, al mando de una galera, hasta el último guardia marina presente de la llamada «generación del euro», el botón de ancla ha estado presente en esta saga familiar que acaba de celebrar su último congreso, bien puede decirse en «olor de multitud», a juzgar por el número de congresados.

Y ha tenido que ser un miembro de la familia, el general auditor, procedente de la Armada, José Cervera Pery, bien conocido de los

lectores de esta REVISTA y que a sus credenciales de fecundo historiador une también la del heráldico y geneólogo, quien aborde la complicada tarea de dar a conocer, a propios y extraños, las vicisitudes y entresijos de una familia que nace catalana, se diversifica más tarde en mallorquina y levantina, y se asienta a partir del siglo XIX en Andalucía la baja, con soleada estirpe, de las que surgen figuras tan destacadas en el ámbito naval como los almirantes Cervera Topete, Cervera Valderrama y Cervera Cervera, en cuyas hojas de servicio se contienen tantas páginas de historia de España.

Desde fuentes de investigación rigurosas y contrastadas, Cervera Pery ha escrito un texto de aproximación familiar, que como él mismo dice «no es un libro erudito, que hubiese necesitado mayor dedicación de tiempo y medios», pero sí es un recorrido histórico con soltura y amenidad, relator de episodios notables y curiosidades históricas, algunas totalmente inéditas o muy poco conocidas que conforman las raíces de una estirpe, consolidada a lo largo del siglo con vínculos de unidad y permanencia.

Las distintas generaciones —de la uno a la veintiséis—, desarrolladas a través de un excelente árbol genealógico desplegable, se ven representadas a través del hilo conductor del tiempo, y el lector puede encontrar sin mayores dificultades una localización exacta del personaje que luego puede completar

en el texto de Cervera Pery o en los distintos catálogos familiares editados con motivo de anteriores congresos.

En el año de 1997, el capitán de navío Antonio de la Vega trató en su discurso de ingreso en el Colegio Heráldico de España y las Indias —institución a la que también pertenece Cervera Pery— el linaje Cervera en la Armada contemporánea. Seis años más tarde, el campo de acción se amplía con este libro de visión generalizada y retrospectiva, pero en el que también la Marina —y sólo hay que adentrarse en sus páginas— tiene una importante cuota de participación desde los nobles blasones del apellido.

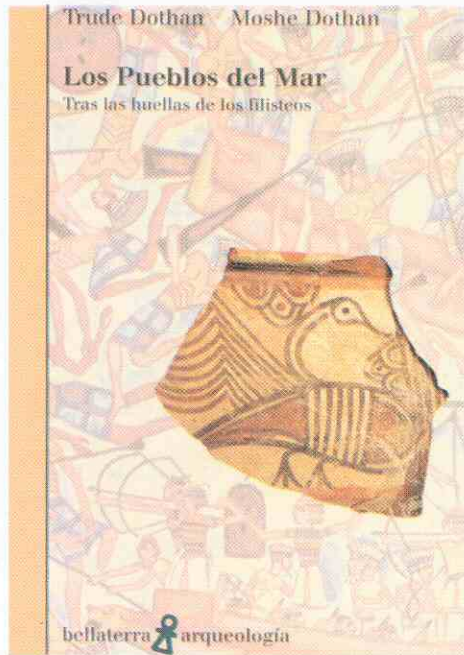
A. S.



DOTHAN, Trude y Moshe: **Los pueblos del mar: tras la huella de los filisteos.**—Bellaterra arqueología. Barcelona, 2002; 332 págs. Ilustraciones.

El mar como fuente de inspiración de poetas, pintores, escultores y músicos ha sido sobradamente valorado a lo largo del tiempo. También de la investigación sobre su protagonismo histórico hay probada constancia. No obstante, siempre quedan aspectos poco conocidos o que permanecen inéditos a lo largo de los siglos y cuya revitalización supone un notable aporte a la cultura marítima.

Éste puede ser el caso de *Los pueblos del mar: tras la huella de los filisteos*, en el que dos expertos arqueólogos, el matrimonio israelí Moshe y Trude Dothan, realizan un concienzudo estudio de la trayectoria de un pueblo y una estirpe que ha mantenido una imagen negativa y distorsionada durante mucho tiempo, pero que fue artífice también de la creación de una cultura propia, tras la erección de florecientes ciudades fortificadas como Ashod, Ascalón, Gaza y Eqrón, la célebre pentápolis filistea, desde la que introdujeron en Canaán importantes innovaciones tecnológicas, religiosas y culturales de tradición egea y mediterránea.



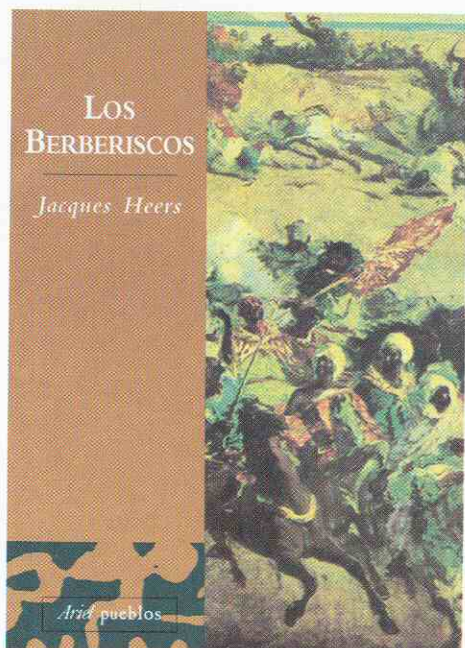
En esta obra sus autores ofrecen una síntesis actualizada de los espectaculares avances que ha experimentado la arqueología en el ámbito de estudio de los filisteos, relevadas ahora como los últimos herederos en el sur de Palestina de la tradición egeo-micénica.

Unas bellísimas ilustraciones a todo color enriquecen el contenido del libro, muy bien editado por Bellaterra, y que convierte el estudio de los pueblos del mar en un campo multidisciplinar e interregional bien establecidos. Y, por supuesto, con el fondo incuestionable y eterno de la mar de siempre.

J. C. P.



HEERS, Jacques: **Los berberiscos.**—(ISBN: 84-344-666-3-5). Editorial Ariel. Barcelona, 2003; 279 páginas; ilustrado con siete mapas; 21 euros.



El autor, director del departamento de Estudios Medievales de París-Sorbona, trata la historia del corsarismo y piratería en el Mediterráneo en el siglo XVI. Aunque con brevedad se ocupa de la época medieval, su ensayo histórico se centra en los hermanos Barbarroja —hijos de un renegado siciliano, según unos, y libanés, según otros—, los corsarios más famosos del Mediterráneo, fundadores de la regencia de Argel y terror de españoles e italianos —tanto de los navegantes como de los que habitaban cerca del litoral— y no de los franceses, con cuyo rey Francisco I, en sus luchas contra el emperador Carlos V, no dudó en aliarse con Barbarroja, hasta el extremo de que la flota otomana estuvo basada en Tolón en 1543-1544.

El siglo XVI es el del gran conflicto en el Mediterráneo entre el cristianismo y el islam, o si se quiere entre religiones y civilizaciones, en especial a partir de la expansión del imperio turco, que después de amenazar el centro de Europa es detenido en Lepanto (1571), batalla que, a pesar de ser importante y sonada, no fue decisiva para acabar

con los corsarios de las regencias del norte de África (Argel, Tremecén, Túnez, Bujía, Trípoli, etc.) dependientes de la Sublime Puerta.

Interesantes los últimos capítulos de la obra: «El África de los corsarios», «Los esclavos» y «Terror y propaganda», que concluye con Conclusiones, que si bien breves son jugosas y quizá la parte que podemos calificar de ensayo, pues en el resto de los capítulos el autor nos abruma con gran cantidad de fechas, nombres y lugares que hubiéramos deseado con un mejor orden en la exposición. El libro se completa con cronología, mapas, notas, bibliografías e índices.

En cualquier caso, el interés de la obra es indudable, sobre un tema que ha sido poco tratado por los historiadores, y su traducción al castellano es en general correcta.

F. A.



GARCÍA FLÓREZ, Dionisio: **Cañoneros, minadores y otros buques.**— (ISBN: 84-96170-05-5). Colección «Buques de la Guerra Civil Española». Almena Ediciones. Madrid, 2003; 192 páginas. 200 fotografías.

Con este cuarto título se completa «Buques de la Guerra Civil Española», publicada por Almena Ediciones y cuyo autor es Dionisio García Flórez, periodista y uno de los analistas de Defensa más prestigioso y solvente de nuestra nación, además de veterano y brillante colaborador de nuestra REVISTA y director y fundador de *Fuerzas Militares del Mundo*, revista mensual que, a pesar de que apareció hace poco más de un año, se ha abierto un importante hueco en el mundo de las publicaciones dedicadas a cuestiones de seguridad y defensa.

En el cuarto tomo, que acaba de salir, se aborda una de las facetas menos conocidas del enfrentamiento naval en nuestra Guerra Civil, ya que en él se tratan todos aquellos buques de guerra que en su mayor parte no tuvieron un papel relevante (salvo el



cañonero *Dato* y el destructor *José Luis Díez*) en aquella contienda, ni muchos de ellos aparecen en los libros de historia que la tratan.

En este tomo se recogen, pues, los buques menores, o si se prefieren las fuerzas sutiles; aquellos buques de guerra que fueron diseñados como tales y que no han sido tratados en los tres anteriores volúmenes de la colección; es decir: minadores, cañoneros, guardacostas, torpederos y lanchas torpederas. Han quedado fuera de la colección aquellas unidades que no fueron diseñadas como buques de guerra, sino que se armaron ante las necesidades del conflicto, como fue el caso de los buques mercantes, que jugaron el papel de cruceros auxiliares, bous, lanchas de vigilancia, remolcadores, etc. Pero todos los que hemos disfrutado desde el primer tomo y hemos esperado con impaciencia la publicación de los siguientes tenemos la esperanza de que en fechas no muy lejanas Dionisio García nos ofrecerá un nuevo volumen en el que se recojan aquellas unidades no incluidas en la colección.

Al igual que los tres tomos precedentes, el cuarto es fruto de un riguroso trabajo de investigación llevado a cabo por el autor en los principales archivos y hemerotecas que tratan del tema, siendo de destacar que, si encontrar material para ilustrar los tres primeros tomos fue tarea ardua, encontrar las 200 fotografías, muchas de ellas inéditas, que aparecen en el nuevo volumen parecía *a priori* tarea casi imposible, al escasear el material, tanto escrito como gráfico, sobre estas clases de buques menores, pero el resultado de la investigación supera en creces lo esperado.

El cuarto volumen, al igual que los que le preceden, ofrece más de lo que el subtítulo sugiere, ya que no sólo trata la actuación de las fuerzas sutiles en nuestra Guerra Civil, sino que abarca desde su concepción hasta su baja en la Armada, incluyendo su construcción, botadura y servicios prestados a lo largo de su vida operativo, antes, durante y después de la guerra, de aquellas unidades que sobrevivieron a la contienda.

Podemos afirmar que esta colección marca un hito en las publicaciones dedicadas a la guerra en la mar a lo largo de nuestra Guerra Civil, al presentar individualmente el historial sintetizado de cada una de las unidades participantes, junto con más de 800 fotografías, muchas de ellas inéditas, que apoyan un preciso y cuidado texto, con unos análisis rigurosos y solventes de las acciones en las que participaron.

En definitiva, un digno colofón para completar la colección «Buques de la Guerra Civil Española», que merece nuestros elogios y que recomendamos a nuestros lectores.

S. N.