

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

MARZO 2004



RECOPIACIÓN DIGITAL DE PUBLICACIONES  
PERIÓDICAS DE DEFENSA

# LAS REVISTAS DE DEFENSA

en DVD  
1877-2001

19 DVD 12 publicaciones

530.000 páginas

3.354 ejemplares



MINISTERIO  
DE DEFENSA



SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA  
CENTRO DE PUBLICACIONES

LIBRERÍA DEL MINISTERIO DE DEFENSA  
Pedro Teixeira, 15-Bajo  
2071 Madrid  
Horario al público: de 9 a 14 horas  
C. electrónico: publicaciones@mde.es

Pedidos:

CENTRO DE PUBLICACIONES  
Juan Ignacio Luca de Tena  
28071 Madrid  
Tel.: 912 05 40 91/912 05 41  
Fax: 912 05 40 91



Nuestra portada: La fragata *Reina Sofía* efectuando la aproximación al buque de apoyo logístico *Hamana*, de la Fuerza de Autodefensa Marítima de Japón, en el golfo de Adén, junio de 2003.

(Foto: L. Díaz-Bedia).

CARTA DEL DIRECTOR 195

CARTAS AL DIRECTOR 197

#### TEMAS GENERALES

CONDUCCIÓN DE OPERACIONES CON PÁGINAS WEB  
(WEB-BASED WARFARE) 199

**Capitán de navío Fernando García Sánchez**  
CAPTACIÓN Y OTROS MEDIOS 207

**Capitán de navío Antonio Ruibérriz de Torres Sánchez**  
UNA DE PIRATAS 213

**Magistrado. Comandante del Cuerpo Jurídico de la Armada (en situación de excedencia) José Alberto Fernández Rodera**

#### TEMAS PROFESIONALES

NUEVOS SISTEMAS AIP BASADOS EN PILAS DE COMBUSTIBLE: EL PROGRAMA ESPAÑOL 221

**Director general de Hynergreen-Abengoa José Javier Brey Sánchez**

ASPECTOS NAVALES DE LA POLÍTICA EUROPEA DE SEGURIDAD Y DEFENSA 233

**Capitán de navío Fernando de la Guardia Salvetti**

LA INCORPORACIÓN DE OFICIALES DE INTENDENCIA E INGENIEROS DE LA ARMADA AL CURSO DE ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS ARMADAS 239

**Capitanes de corbeta ingenieros Manuel Martínez Ruiz y José María Romero Morales; comandantes de Intendencia Juan A. Meca Escudero y Santiago Acosta Ortega**

#### HISTORIAS DE LA MAR

ACCIDENTE EN LA GUERRA DE GILA 245

**Capitán de corbeta RNA Luis Jar Torre**  
SEXAGÉSIMO SEXTO ANIVERSARIO DEL COMBATE DE CABO DE PALOS 263

**Vicealmirante José Luis Torres Fernández**  
HIJOS DEL DORMITORIO K 269

**Capitán de fragata ingeniero José Luis Díez del Corral**  
BREVE APUNTE SOBRE LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PRACTICAJE 279

**Capitán de la Marina Mercante Enrique Yturriaga Cantos**

#### INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...

EFEMÉRIDES

MISCELÁNEA

VIEJA FOTO

ANECDOTARIO MARINERO

PAÑOL DE PINTURAS

CINE CON LA MAR DE FONDO

LA MAR EN LA FILATELIA

LEXICOGRAFÍA

MARINOGRAMA

GALERÍA DE CAPITANES GENERALES

NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS



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

Depósito legal: M. 1.605-1958  
ISSN 0034-9569  
NIPO: 076-04-010-X

---

## 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*. 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 Matías*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

---

## VENTA ELECTRÓNICA

[www.fragata-librosnauticos.com](http://www.fragata-librosnauticos.com)

---

Precio ejemplar (IVA incluido):

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: 914 48 76 22. Fax: 914 46 02 14

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

**DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:**

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

Teléfono: 913 79 51 07. Fax: 913 79 50 28

Correo electrónico: [aIregemar@ext.mde.es](mailto:aIregemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

En el año 2001 se constituyó en Madrid la Fundación Pro Real Academia Española de la Mar con la pretensión de ser el instrumento jurídico y social adecuado para animar a las autoridades competentes a crear la ansiada Academia, institución con la que cuentan nuestros vecinos más próximos: Francia y Portugal.

Para esa empresa se embarcaron personalidades de gran prestigio, entre ellos varios ex ministros, almirantes, catedráticos, etc., pero la nave de la fundación ha embarrancado en los bajíos de las procelosas aguas de la administración.

Si todos los organismos, instituciones y asociaciones que a continuación relacionamos proporcionararan una filástica, con ellas podríamos elaborar una estacha para intentar reflotar la fundación y llevarla a buen puerto.

*Real Liga Naval Española, Asamblea de Capitanes de Yate, Círculo Naval Español, Asamblea Amistosa Literaria, Club Amigos de la Mar, Aula del Mar, Círculo de Prensa y Literatura del Mar, Centro Marítimo y Naval Méndez-Núñez, Instituto de Navegación de España.*

*Colegios oficiales: Ingenieros Navales y Oceánicos, Ingenieros de Armas Navales, Oficiales de la Marina Mercante.*

*Cátedras universitarias: Jorge Juan, Almirante Álvarez-Ossorio, Almirante Juan de Borbón.*

*Fundaciones: Iberoamericana para el Fomento de la Cultura y Ciencias del Mar (FOMAR), Hispania, Jorge Juan, de la Mar Océana.*

*Federaciones: Nacional de Cofradías de Pescadores, Prácticos de Puerto de España.*

*Asociaciones: Navieros Españoles (ANAVE), Estudios del Mar (ASEMAR), Milicias Navales Universitarias, Veteranos de la Armada, Amigos del Museo Naval, Catalana de Capitanes de la Marina Mercante, Española de Capitanes de Yate para la Reserva Civil, Rescate de Galeones, Amigos de Nostramo, Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante.*

*Facultades de Náutica y Cátedras Universitarias del Mar y los 21 Museos Navales y Marítimos españoles, desde el más antiguo, el Museo Naval de Madrid, hasta el más reciente, el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao.*



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 disquete, 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

## Primer marqués del Nervión

*Al cumplirse el bicentenario del nacimiento del capitán general de la Armada, Francisco Armero y Fernández de Peñaranda, primer marqués del Nervión, cinco veces ministro de Marina, presidente del Gobierno de Isabel II, senador vitalicio.*

*Alternó mandos en la Armada y Ejército, capitán general de Castilla la Vieja y la Nueva, al mismo tiempo que capitán general de Andalucía. En la acción de Luchana (terrible batalla) fue ascendido en el campo de batalla a capitán de fragata y a coronel de Infantería de Marina, siéndole posteriormente concedida la Laureada de San Fernando por estos hechos.*



*Por todo ello nos unimos al Ayuntamiento de Fuentes de Andalucía a la petición de que un buque o unidad lleve su nombre. Tuvo predilección por el poblado de San Carlos, creó el Colegio Naval, Escuela de Condestables, Fábrica de Jarcias, llevando el agua corriente desde San Carlos a La Carraca.*

*Qué mejor que la Armada en conmemoración de su bicentenario y como premio a su brillante Hoja de Servicios, sugerimos, salvo el mejor parecer de la Armada, que la Escuela de Suboficiales que él creó lleve el nombre de Marqués del Nervión.—Alberto Mencos Valdés Armero, marqués del Nervión, y Alfonso Gómez Flores, comandante de Sanidad (R).*

## Luis González de Ubieta

*En la REVISTA GENERAL DE MARINA de agosto-sept. de 2003 publica una fotografía y parte de su biografía del entonces capitán de corbeta Luis González de Ubieta, que fue durante la guerra de España (1936-1939) almirante de la Flota Republicana y a quien le fue concedida la Laureada de Madrid.*

*Cómo es posible que haya publicado este artículo de un jefe que prefirió mandar varios buques de nuestra Armada mientras eran vilmente asesinados oficiales y jefes (sus propios compañeros) por elementos revolucionarios de la flota roja contra sus mandos, y que al señor González Ubieta le fuera indiferente mientras mandaba buques de dotaciones que asesinaban y tiraban al agua a los que fueron sus superiores. Y la Laureada de Madrid que le concedieron fue porque era fiel al Gobierno del Frente Popular, y consintió se juzgaran y ejecutaran a otros oficiales y comandantes por no ser de su misma ideología.*

*A ver si alguna vez publica en la REVISTA que usted dirige, con la debida información que debía tener, de verdaderos caballeros de la Armada y sus biografías, que sufrieron prisión y al final fueron puestos al frente de un pelotón de indeseables para ser fusilados.*

*Si lo desea, y me lo pide, le podría dar bastante información verídica de todos estos hechos, y para ello podría leer mi libro titulado Viva historia de un voluntario, fue declarado de utilidad para la Marina en el Diario Oficial de Marina, número 123, de 1 de junio de 1974.—Rafael García Linares. Madrid.*

## Zuiderkruis

*En la REVISTA GENERAL DE MARINA de noviembre de 2003, en la página 664, en el artículo La fragata Cataluña, la última singladura, se hace referencia al submarino holandés Zuiderkruis, cuando el Zuiderkruis (A-832) es un petrolero, y los submarinos holandeses son: Walrus, Zeeleeuw, Dolfijn y Bruinvis.—Julio Esteban Muñoz. Cádiz.*

SUSCRÍBASE A  
**REVISTA GENERAL DE MARINA**  
FUNDADA EN 1877

---

POR 14,88 (2.475 PESETAS) AL AÑO (DIEZ NÚMEROS)\*  
(IVA y gastos de envío incluidos)

Recorte o copie este cupón y envíelo a REVISTA GENERAL DE MARINA, Montalbán, 2. 28071 MADRID.

(Puede también suscribirse llamando al teléfono 91 379 51 07, remitiendo un fax al n.º 91 379 50 28, o por correo electrónico: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.mde.es))

---

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

Por el periodo de un año, a partir del mes de \_\_\_\_\_

Indefinidamente (mínimo un año), a partir del mes de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Nombre    Primer apellido    Segundo apellido

\_\_\_\_\_  
Domicilio, calle, plaza                          Número                          Piso                          Cód. Postal

\_\_\_\_\_  
Ciudad    Provincia    Teléfono

**DATOS BANCARIOS**

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

---

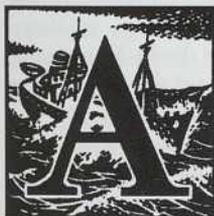
\* Precio para los residentes en España 14,88 euros.  
Unión Europea: 19,56 euros. Otros países: 20,16 euros.

# CONDUCCIÓN DE OPERACIONES CON PÁGINAS WEB (WEB-BASED WARFARE)

Fernando GARCÍA SÁNCHEZ



## Una página novelada



CABABA de leer, en la pantalla de su ordenador, los informes diarios de sus comandantes de grupo (CTGs) (1): portaaviones, escoltas, fuerza anfibia, fuerza de desembarco, fuerza MCM, grupo logístico, submarinos y aviones de patrulla marítima, y sintió un ligero balance bajo sus pies.

Después de un mes en la mar, a bordo de su buque insignia, conduciendo las operaciones navales de la fuerza combinada-conjunta desplegada por la OTAN en operaciones en apoyo de la paz en el contexto de la guerra global contra el terrorismo, pensó: ¿La tercera guerra *global*?

La situación evolucionaba rápidamente y su principal preocupación no era ya la amenaza concreta, de carácter asimétrico, muy inferior en capacidad militar a su propia fuerza, sino la capacidad de su fuerza para adaptarse a la forma sutil o descarada con que pudiera presentarse.

Las reglas de enfrentamiento le preocupaban y sabía que tenía que controlar a su fuerza para evitar errores y un calentamiento de la crisis, al mismo tiempo que tenía que evitar acciones de carácter irregular o terrorista contra sus unidades o el tráfico naval, acciones que en ocasiones podrían producir una catástrofe de carácter medioambiental con problemas de polución química o radiactiva.

Manejando el ratón de su ordenador entró en la página *web* de su jefe, y comprobó cómo andaban las ROEs (2), su estatus, sus peticiones y las contestaciones pendientes.

(1) *Commander Task Group.*

(2) *Rules Of Engagement.*

Sobre la mesa de su camarote, la pantalla del ordenador presentaba su página *web*, la del JFMCC (3); con un par de *clicks*, entró en el MCCIS (4) y observó dónde se encontraban sus unidades.

Estaba preocupado ante la posibilidad de tener que desplegar su Fuerza de Desembarco en la zona más conflictiva de la línea de alto el fuego en apoyo del comandante del Componente Terrestre (JFLCC) (5), donde ya estaban operando las Fuerzas de Operaciones Especiales (JSOFCC) (6) y las del comandante de la Retaguardia (JFRACC) (7), sin establecer un área de operaciones anfibia que le permitiera, a través del comandante de la Fuerza Anfibia (CATG) (8), el control táctico de todas las unidades que se encontraban en la zona.

*Clic* tras *clic* navegó por las páginas *web* del JFLCC y comprobó su despliegue; después fijó su atención en las *breaking news* de inteligencia que abrían nuevas expectativas sobre el posible desembarco. Comentaría su punto de vista en la vídeo-conferencia que tendría dentro de una hora con el Comandante de la Fuerza Conjunta (CJTF) (9) y los otros Mandos Componentes, pensó.

Volvió a su página *web* y repasó el plan de operaciones de la Fuerza de Desembarco. Con un *clic* entró en la página del Mando del Componente Aéreo (JFACC) (10) y estudió los vuelos previstos en apoyo de su fuerza.

La situación en la zona del aeropuerto del norte se estaba complicando y el JFACC preparaba un plan de contingencia para su evacuación en el que sus fuerzas navales estaban directamente implicadas. Pasó a su página y pudo ver los planes previos de sus logistas, que trabajaban en colaboración con sus colegas del aire.

Preparó un *e-mail* con dos observaciones y se lo pasó a su jefe de Estado Mayor (COS) (11) y a su jefe de Logística (ACOS (12) N-4) que, al recibirlo, entraron en el *chat* operativo para discutir dichos asuntos con sus homólogos en el Mando Componente Aéreo.

Le preocupaba el enfoque que la prensa estaba dando a la campaña marítima y mandó un *e-mail* a su oficial de información pública (PIO) (13); a continuación fue a la página *web* del comandante de la Fuerza Conjunta y entró en

- 
- (3) *Joint Force Maritime Component Commander.*
  - (4) *Maritime Command, Control and Information System.*
  - (5) *Joint Force Land Component Commander.*
  - (6) *Joint Special Operations Force Component Commander.*
  - (7) *Joint Force Rear Area Component Commander.*
  - (8) *Commander Amphibious Task Group.*
  - (9) *Combined Joint Task Force.*
  - (10) *Joint Force Air Component Commander.*
  - (11) *Chief of Staff.*
  - (12) *Assistant Chief of Staff.*
  - (13) *Public Information Officer.*

la página de INFO OPS (14) para ver cómo estaban explotando las posibilidades de su fuerza dentro de la campaña general; tomó varias notas sobre las relaciones con la comunidad de pescadores de los países oponentes, y envió un *e-mail* sobre el asunto al comandante de la CJTF.

### El futuro ya está aquí

Con nuestro HRF (M) SP HQ (15) estamos inmersos, ya, en este estilo de guerra, en este modo de conducir las operaciones, y nuevos retos surgen para conseguir la integración de armas, sensores y centros de decisión en una única red que se convierte en el centro de gravedad del sistema.

Es la evolución del concepto estadounidense de la *Network Centric Warfare* (NCW) que se explicaba hace un lustro en la Escuela de Guerra Naval, siguiendo los artículos del almirante Cebrowski (USN) (16) como «algo» casi mágico y automático que, con una red de enlace en su corazón, permitiría realizar operaciones apoyadas a distancia, con más eficacia y menos y más ligeras fuerzas, listas para el combate, con gran movilidad, rapidez, precisión y concentración del fuego, coordinadas, sincronizadas y apoyadas a distancia.

La red se convierte en la herramienta que necesitaba la guerra de maniobra y que ahora, hecha realidad aprovechando la tecnología de la información disponible globalmente, cuenta con una carga «humana» inevitable que la hará útil, eficaz o eficiente, dependiendo de la educación, instrucción, adiestramiento e incluso la actitud cultural de quienes lo manejan.

Una vez más las dotaciones marcan y marcarán la diferencia y todos tenemos que aceptar este reto cultural y formativo.

De los retos emergentes de esta situación quisiera destacar la necesidad de entender y hacer frente, más que a una amenaza concreta, a acciones sorpresa o acto imprevistos derivados de esta amenaza y encontrarnos en condiciones de reaccionar, no sólo desde un punto de vista eminentemente militar, en el campo de la inteligencia o de las operaciones, sino en sus facetas de apoyo humanitario, con su gran carga logística, de información pública, de colaboración civil y de seguimiento diplomático.

Esta forma de ver la amenaza, característica de la guerra global que nos está tocando vivir desde el 11-S, obliga a reconsiderar la propiedad de los medios disponibles y señala, de nuevo, la flexibilidad como el principio de la guerra prioritario y la versatilidad como la más útil característica de las unidades navales.

(14) *Information Operations.*

(15) *High Readiness Forces (Maritime) Spain Headquarter.*

(16) WAYNE and CEBROWSKI: *Adoption of network-centric warfare as the US Navy's organizing principle....* (Rebalancing the fleet). *Proceedings.* Noviembre 1999.

Para asegurar otros dos principios de la guerra —el mantenimiento de la iniciativa y la cooperación—, el sistema integra en la red que se establezca para el cumplimiento de la misión, a todos los comandantes, sensores y armas, imponiéndose una nueva cultura de la información: la información ya no se recibe, la información se obtiene.

Este principio activo indica que la información está disponible para todos y es necesario «hacerse con ella»; hemos pasado de un sistema *push*, donde la información se enviaba a diferentes destinatarios, a un sistema *pull*, en el que cada corresponsal de la red recoge la información que le interesa, lo que obliga a que todos y cada uno de los miembros del Estado Mayor tengan su puesto de trabajo (*work station*) con acceso a la red.

Aunque a primera vista no lo parezca, esta forma de trabajo impone una gestión compleja, detallada y disciplinada de la información que asegure la «confianza, seguridad y rapidez», de forma que nada se pierda, y se diferencia el comentario de la orden, el intercambio de ideas del concepto decidido: el *info management* se convierte en el elemento clave para la correcta explotación de la red y la base procesal de un estado mayor.

No cabe duda que para soportar este edificio es necesario, además de un completo parque de PCs (*work stations*), una red de comunicaciones vía satélite que cada vez reclama cañerías de mayor calibre, y así, si un enlace telefónico nos exige unos 4,6 Kb de ancho de banda, la vídeo-conferencia (VTC) (17) precisa más de 128 Kb, y un buque de mando del MCC puede necesitar de 1 a 10 Mb.

Este aumento de la necesidad de ancho de banda nos exigirá sistemas de enlace vía satélite en todas las unidades, cada vez más potentes y buscando una gestión dinámica e inteligente del ancho de banda que suprima la hipoteca permanente de márgenes generosos que sólo se utilizan en determinados periodos, como es el caso de las VTCs.

## La amenaza, concepto filosófico: potencia y acto

La amenaza actual, como potencia, es lo que llamamos amenaza asimétrica, de carácter difuso, de objetivos innegociables, inmune a la disuasión, con formas de actuación o tácticas irregulares e inferior a nuestra fuerzas, tecnológicamente y en efectivos.

La amenaza como acto es el principal problema. ¿Qué puede ocurrir?, y si ocurre, ¿estoy preparado para reaccionar?

Posiblemente si la fase de prevención tiene un marcado carácter de operación militar, una operación rápida y decisiva (RDO) (18), la reacción tendrá

(17) *Vídeo Tele Conference*.

(18) ANKERSEN, Christopher; and TETHONG, Losel: *Rapid Decisive Operation. (Rapid Decisive Ops Are Risky Business)*. *Proceedings*. Octubre 2003.

un carácter de operación militar no-bélica (MOOTW) (19), con fuertes implicaciones de carácter logístico, humanitario o cívico-militar y sus efectos principales no serán los que ocurran sobre la propia fuerza, sino en la opinión pública, a través de los medios de información y en los centros de decisión participantes o no en la campaña militar.

En este escenario, la sincronización de las operaciones de los diferentes mandos y los ciclos conjuntos de operaciones en aspectos básicos relacionados con las operaciones de información se convierte en algo imprescindible.

### Una nueva cultura: coger la información

El sistema de mando y control basado en páginas *web* que recogen la situación e información de cada mando y que son utilizadas por el resto de la fuerza obliga a una política activa de obtención de la información que facilita el trabajo simultáneo y la cooperación entre diferentes niveles de planeamiento y decisión y evita la saturación por exceso de información en los niveles altos de decisión, aumentando la velocidad de mando.

Esto exige un detallado control de los caminos que la información recorre para evitar pérdidas de información y toma de decisiones a niveles inferiores a los deseados; la gestión de la información, el *info management* se convierte en el corazón procesal del sistema, al que hay que dedicar un cuidadoso estudio y planificación.

La clave está en conseguir que toda la información aparezca de forma coordinada y con carácter perentorio en la red, prácticamente en tiempo real, para permitir que todos los comandantes tengan la misma forma de ver la situación en cada instante.

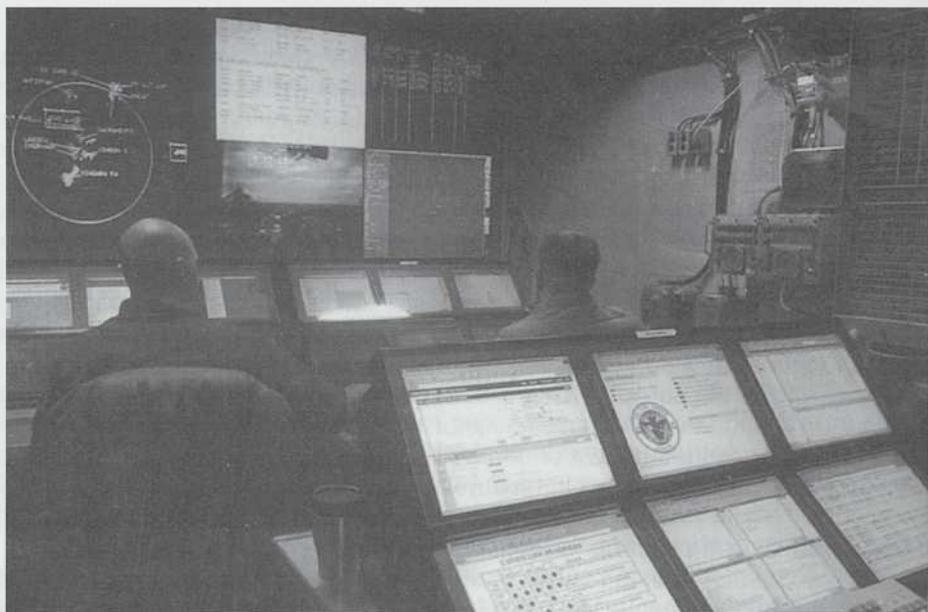
Este objetivo, trabajar en tiempo real, obliga a los comandantes a definir con detalle la delegación de funciones, de forma que cada mando subordinado y que cada jefe (*battle watch captain*) u oficial de guardia conozca exactamente qué información y qué decisiones pueden y deben gestionar o tomar a su nivel, y a los estados mayores y unidades a mantener la intensidad, el ritmo de trabajo en combate (*battle rythm*) y la concentración en las operaciones las veinticuatro horas del día.

### Las columnas del templo

«Sin el Estado, un hombre, una *work station* (PC) y un fiable y potente sistema de enlace vía satélite no es posible.»

---

(19) *Military Operations Other Than War.*



Páginas web en el Grupo de Combate del portaaviones norteamericano *Carl Vinson* (CVN-70) durante la operación ENDURING FREEDOM. (Foto: US Navy-Dustin Howell/Proceedings/julio 03).

Las comunicaciones vía satélite son el sistema de comunicaciones capaz de soportar una capacidad de comunicación casi instantánea, difícilmente detectable y con posibilidades de correo, gráficas, vídeo y audio, que permite esta forma de conducir la guerra.

En otras palabras, la «transformación» del modo de conducir las operaciones no es practicable sin el binomio «hombre-work station (PC)» y sin enlaces capaces y fiables de comunicaciones a través de satélite.

### A modo de resumen

Hace un lustro hablábamos de la revolución de los asuntos militares, la RMA (20) en siglas estadounidenses; las nuevas ideas afectaban a la gestión del personal, del material, al adiestramiento, al empleo y a la utilización de los medios.

Hoy estamos dentro del proceso de «transformación» de las Fuerzas Armadas en muchos campos, sin haber asimilado, ni activado totalmente, las medi-

---

(20) *Revolutions of Military Affairs*.

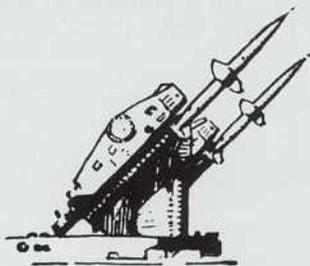
das que aconsejaba la RMA: lo conjunto, lo combinado marcan la pauta en el nivel operacional y superiores.

En el nivel de la guerra donde se conducen las operaciones, el nivel operacional, la «transformación», se decanta en el sistema de conducción de operaciones con páginas *web* (*web-based warfare*)

La conducción de operaciones, hoy con fuerzas más ágiles y ligeras y con una gran capacidad de obtención de información, precisión y concentración del fuego, nos demanda una conjunción de fuerzas, velocidad de mando, flexibilidad e integración de factores relacionados con la información pública y las relaciones políticas o diplomáticas que sólo son posibles si explotamos, con dotaciones «transformadas», nuestro sistema de conducción de operaciones basado en páginas *web*.

No es un cambio dramático, los individuos, las dotaciones siguen siendo la pieza fundamental que actúa y alimenta el sistema y que debe transformar sus hábitos para que los comandantes, los centros de decisión, tengan a su disposición sin retrasos toda la información, sensores y armas.

Los retos prioritarios de esta «transformación» en el nivel operacional son: el cambio a una cultura de «coger la información», la gestión de la información (*info management*) y la cooperación o sincronización de las operaciones de los diferentes mandos componentes, incluyendo la política de información, la relación, utilización y apoyo de las organizaciones civiles y el enlace y coordinación con los procesos políticos y diplomáticos.



#### BIBLIOGRAFÍA

KURTH, Rolf: *Network Enabled Capability. The Future is now.* [www.naval-review.org](http://www.naval-review.org)  
 BORRADORI, Giovanna: *La filosofía en una época de terror.* Editorial Taurus.

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

Se comunica a todos nuestros lectores que para el año 2004 la suscripción anual a la RGM mantiene el precio de 2003 (IVA y gastos de envío incluidos):

España	<b>14,88 €</b>
Unión Europea	<b>19,57 €</b>
Otras naciones	<b>20,16 €</b>

El importe del número mensual es:

España	<b>1,65 €</b>
Unión Europea	<b>2,10 €</b>
Otras naciones	<b>2,25 €</b>

En 2004 la RGM editará diez números (dos de ellos extraordinarios: enero-febrero y agosto-septiembre). Dichos números tendrán el mismo precio que los restantes.

También les informamos que pueden domiciliar el pago de su suscripción rellenando todos los datos que abajo se indican, y remitiéndolos a: REVISTA GENERAL DE MARINA, calle Montalbán, 2 - 28071 MADRID. O bien comunicándolo a nuestro teléfono (91) 379 51 07, Fax (91) 379 50 28 o por correo electrónico: [a1regemar@ext.mde.es](mailto:a1regemar@ext.mde.es)

D. \_\_\_\_\_ les comunica que a partir del día de la fecha le sea domiciliado el importe de la suscripción a la RGM a través de la cuenta número.

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

FECHA Y FIRMA

# CAPTACIÓN Y OTROS MÉTODOS

Antonio RUIBÉRRIZ DE TORRES SÁNCHEZ



A captación no funciona satisfactoriamente porque no se invierte adecuadamente en retención. Es de todos conocido que la mayor propaganda y la más efectiva es la que realizan los propios soldados y marineros entre sus amigos: positiva, si así ha sido su consideración; negativa, si su paso por las Fuerzas Armadas no ha cubierto mínimamente las expectativas que los anuncios de televisión o las campañas de captación les ofrecían.

Es evidente que muchas y muy costosas deberán ser las modificaciones que se realicen a partir de ahora si queremos que un índice demográfico como el que difícilmente nos sostiene nos permita mantener los números sobre los que se intenta edificar la Armada del siglo XXI; si no se invierte en ello, habrá que podar hasta conseguir una Marina más reducida, adecuada al número de voluntarios.

Para ello, será necesaria una enseñanza adecuada, unas condiciones de vida y de trabajo suficientemente dignas, convalidación civil de titulaciones militares e inserción laboral efectiva al dejar las Fuerzas Armadas. Mientras tanto, existen otros métodos de captación que no se han probado todavía.

La pérdida de audiencia durante la emisión de los anuncios de televisión ocasiona cuantiosas pérdidas de eficacia y rentabilidad de los productos anunciados, pero sobre todo me refiero a rentabilidad. Por ello, los profesionales que se dedican a la comunicación de masas no han tardado en desarrollar un sistema que contrarresta el *zapping*. Se le denomina *product placement*, que no es otra cosa que la colocación o la presencia del producto en una película o serie de televisión, y es una acción nueva en el mundo de la publicidad no convencional, cuyo objetivo es obtener la máxima eficacia a un coste más bajo.

Así, por ejemplo, cuando un componente de *Operación Triunfo* se desayuna un tipo de cacao, una leche determinada o unas simples galletas, mientras lo hace con toda la naturalidad del mundo, está asociando el producto que involuntariamente anuncia, con su propia imagen; no necesita anunciarlo para que sus admiradores lo identifiquen en el subconsciente con él; inteligente,

¿verdad? Lo mismo ocurre con cualquiera de las series de éxito y sus personajes, que con naturalidad muestran a sus espectadores los productos que han introducido en la escena, o sea, situando el producto en relación directa con el protagonista, con lo que cualquier objeto que manipule a los ojos del espectador adquiere una mayor notoriedad.

Otro de los factores que los publicistas tienen en cuenta es el tiempo de aparición del producto en escena. Muchos podríamos pensar que cuanto más tiempo aparezca un producto en la pantalla, más notoriedad va a tener ante la audiencia; sin embargo no suele ocurrir así, tal vez porque nos encanta que la escena nos engañe, vemos el producto que nos muestran fugazmente y nos parece natural, pero si la cámara se detuviese demasiado tiempo en él, si éste adquiriese el papel preponderante de la escena, estaríamos frente a otro vulgar anuncio de detergente y, claro está, demasiado tiempo una marca en la pantalla nos induciría a darnos cuenta del engaño.

La labor del nuevo publicista consiste en seleccionar espacios dentro de los guiones, de modo que guarden la suficiente afinidad y coherencia con el producto. La relación entre el producto y escena ha de tener una perfecta integración, de un modo espontáneo, en el contexto de un programa o película.

El impacto de esta técnica se ha multiplicado en los últimos años con la proliferación de cadenas de televisión. La película, además de verse en las salas de cine, se pasa por el circuito de todos los canales existentes en la actualidad, tanto públicos como privados, autonómicos o nacionales; además, en una fase posterior, todas las películas se pasan a soporte vídeo.

La reposición televisiva anual de *Botón de Ancla* produce hoy un rechazo en la juventud que no hay campaña de captación que lo amortigüe, y esto es evidente. Los anuncios que triunfan entre los jóvenes son los llamados psicológicos, los sólo para inteligentes, aquellos que dan que pensar y que además no ponen de acuerdo a ninguno de los que lo están viendo. Ese remover la imaginación es lo que triunfa hoy en día.

Sin embargo, las películas patrióticas realizadas no solamente en la España de Franco, sino en el Hollywood de la posguerra mundial, ofrecían el producto sincero de la exaltación patriótica, y el público ávido de esos valores se las tragaba y, lo mejor de todo, salían encantados. Sin embargo, hoy, la evidencia de la propaganda en ese tipo de películas es lo que produce el rechazo.

¿Realmente los anuncios de Defensa en televisión llegan al joven y lo deciden?... yo lo dudo, son espectaculares como imágenes de propaganda de material militar (barcos, carros, aviones), los hombres en segundo plano como servidores de las máquinas de guerra, un buen anuncio para Izar, Construcciones Aeronáuticas o Santa Bárbara.

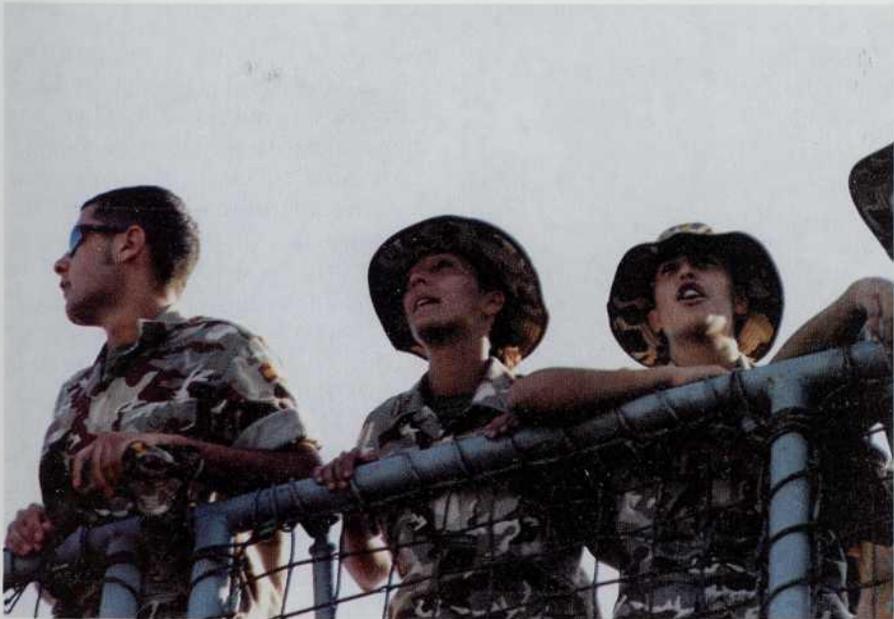
Me imagino el incremento de peticiones de ingreso en la policía nacional a raíz de las series televisivas *Policías* o *El Comisario*, al igual que otros muchos jóvenes que desearán ser periodistas al creer conocer el sentido de su

trabajo a través de los personajes que actores de moda simulan ser en la famosa serie de televisión. Sin embargo, cualquiera de las peripecias que diariamente les ocurren a los policías o a los periodistas de ficción, difícilmente les ocurrirán a los de verdad en toda una vida. De todas formas, esas historias están contadas de forma creíble y eso convence a los jóvenes.

Confieso que una serie completa dedicada a la Armada sería deseable, pero difícilmente podría ser llevada a la práctica sin caer en muchísimos de los tópicos inherentes a nuestra profesión. No obstante, introducir de vez en cuando un personaje, marinero o soldado de Infantería de Marina, como elemento aglutinador del capítulo, en el que su discurso con



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP, Armada).



Tropas de Infantería de Marina rindiendo honores. (Foto: V. Cepeda Celdrán).

respecto a la Armada sea positivo, estaría bien, humanamente creíble y económicamente rentable. Una serie sobre nuestros soldados en Bosnia, realizada en cualquiera de esos pueblos abandonados de Castilla, incrementaría sin duda el número de voluntarios y a lo mejor hasta se llevaría un premio.

El señor Santamaría, vendedor de la editorial Planeta, se apostaba en la cámara de los barcos del Departamento Marítimo del Estrecho a la espera de que algún despistado le comprase, a plazos, por supuesto, una enciclopedia que posiblemente nunca usaría, y quien dice enciclopedia podría decir los premios Ateneo o *El hombre y la Tierra*, de Félix Rodríguez de la Fuente.

Y sin embargo, aquel hombre vendía, creíamos que no, pero mirando mi biblioteca me doy cuenta de que sí, que aquel hombre vendía, y mucho. Es posible que fuese psicología de manual de vendedor muy experimentado o yo que sé; desde luego no era el reloj de pulsera, el juego de bolígrafos o la estantería en donde colocar las 100 novelas más representativas del Romanticismo español.

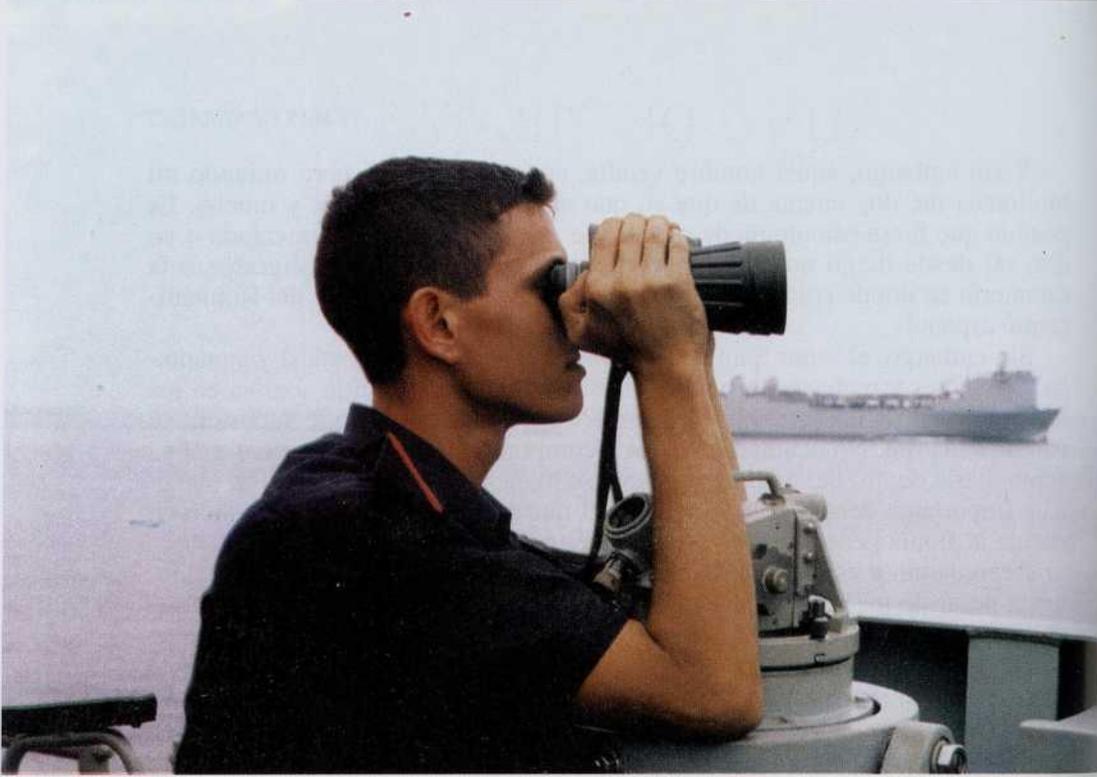
Sin embargo, el señor Santamaría nos conocía bien, se apostaba y aguantaba desplantes y rechazos, bromas y horas interminables con la sonrisa en los labios con tal de que un «¿hola, qué tal?» de cualquier pinzo le supusiera su pan de cada día. No acudían en masa a comprarle sus productos, pero a él su venta diaria dentro del ámbito en el que se manejaba le convirtió en un personaje importante dentro de su empresa, el que más libros vendía, teniendo en cuenta la atonía general en la venta de puerta a puerta.

Recordando a este señor, yo me pregunto ¿venden algo nuestros captadores, a pesar de los medios puestos a su disposición? Me temo que no; porque el joven que acude al autobús, por lo general, conoce una versión de boca de otros jóvenes voluntarios, que tienen ya una opinión formada, normalmente mala, por lo que su presencia allí es para cerciorarse de que sus colegas no estaban equivocados en sus apreciaciones; están intentando venderle un futuro incierto y ese autobús, esas sonrisas, esos mensajes, esos anuncios son demasiado evidentes para no darse cuenta de ello, intentan captarle a toda costa; luego, algo le huele mal y abandona.

La información que el autobús transmite no coincide con la que los que están en el servicio hacen llegar a quienes quieran escucharles: que la vida a bordo a dos vigilancias no hay quien la aguante, que al llegar a puerto, aunque sea tu propia base, te fríen a guardias, que no todo es como lo pintan, que las escuelas básicas dejan mucho que desear, que la responsabilidad que en ellos se deposita no se aproxima a lo razonable, que retenerlos es un fin.

Y sin embargo, éstos son los verdaderos medios de captación, hay que olvidar la retención y mejorar las condiciones, no sólo del marinero, también del suboficial y del oficial y de todos y cada uno de los que creemos que esto tiene arreglo; y mientras nos decidimos, no nos vendría nada mal un poco de publicidad inteligente, cara, pero mucho más efectiva que el autobús.





Serviola de la fragata *Reina Sofía* durante la escolta de un buque de transporte estratégico del *Military Sealift Command* de los Estados Unidos, en el estrecho de Bab El Manbeb, junio de 2003. (Foto: L. Díaz-Bedia).

# UNA DE PIRATAS

José Alberto FERNÁNDEZ RODERA  
Magistrado  
Comandante del Cuerpo Jurídico  
de la Armada (en situación de excedencia)

*Pirata non est perduellium numero, sed communis  
hostis omnium.*

Cicerón (1)

## Introducción



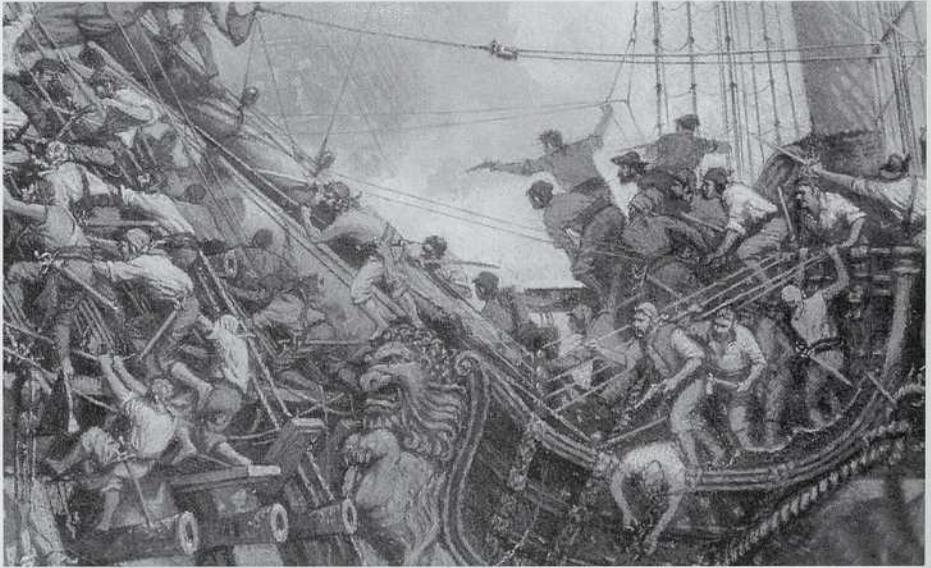
ARRERAS por la cubierta y estocadas de Douglas Fairbanks, Burt Lancaster o Johnny Deep, brillante cine de aventuras de Raoul Walsh, Michael Curtiz o Roman Polansky, novelas de Emilio Salgari y de Robert Louis Stevenson... Elementos que han contribuido a forjar en el imaginario colectivo un mundo romántico y legendario, muy ajeno a la verdad histórica, y que, precisamente por ello, pudieran hacer creer que la piratería marítima integraría un fenómeno pretérito, sólo rescatado de las brumas históricas a través de las ficciones literarias o cinematográficas. Incluso existen ejemplos de ese sesgo en la bibliografía jurídica. Escribió en 1923 el contador de navío de la Armada Faustino Menéndez-Pidal y De Montes: «Después de la ocupación de Argel por los franceses en 1830, poniendo fin a la constante piratería de los berberiscos, que eran el terror del Mediterráneo, y siendo hoy conocidos y navegados casi todos los mares y civilizadas las costas de los más remotos, no es prácticamente posible la piratería, que queda reducida a algún acto criminal aislado en mares poco frecuentados, según dice el marqués de Olivart, por cuya razón estudiaremos muy ligeramente este delito, que en otros tiempos constituía el terror de los navegantes» (2).

Nada más lejos de la realidad. Como hemos advertido en otras ocasiones, las actividades piráticas, desgraciadamente, gozan de muy buena salud (3). El

(1) *De officiis*, Lib. I, 89.

(2) *Manual de Derecho Internacional Marítimo*. Madrid, 1923; pág. 109.

(3) FERNÁNDEZ RODERA, J. A.: *La mar y el Derecho Penal*, en revista «La Ley», núm. 4.576, de 3 de julio de 1998, pág. 5; id. en «Revista Española de Derecho Militar», núm. 72, julio-diciembre 1998, págs. 223 y 224; *Aproximación al régimen sancionador marítimo*, en «La Ley», núm. 5.042, de 27 de abril de 2000, pág. 1.



fenómeno jamás ha desaparecido, cobrando un sensible aumento en los últimos tiempos, como alertan la dogmática (4), los medios de comunicación tradicionales (5) y numerosas páginas de Internet (6). Los datos recopilados por la Oficina Marítima Internacional de Londres muestran un considerable aumento de los actos de piratería cometidos en el mundo, en particular en el golfo de Guinea y en el sudeste asiático, llegando a proponer la sección marítima de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) la creación de patrullas contra los piratas en lugares estratégicos bajo los auspicios de Naciones Unidas (una especie de fuerza naval de cascos azules), idea lanzada originalmente por el presidente de los armadores japoneses.

Precisamente, para evaluar y estudiar la piratería contemporánea se constituyó el IMB Piracy Reporting Center, que hace acopio documental e informativo sobre esta práctica delictiva. En informe de 24 de julio de 2003 se significaba que la piratería había aumentado considerablemente ese año, computándose 234 ataques en el primer semestre, siendo las aguas de Indonesia las más peligrosas, identificando el informe los veintiséis puertos y fon-

(4) CERVERA PERY, J.: *El Derecho del mar. Evolución, contenido, perspectivas (de las Bulas Papales al Convenio de Jamaica)*. Madrid, 1992; págs. 120 a 123.

(5) HERNÁNDEZ ARIAS, J. R.: *Piratas: Los dueños de los siete mares*, en «ABC Cultural», 27 de enero de 2001; editorial de «La Vanguardia», 12 de enero de 2004 (*Piratas del siglo XXI*).

(6) <http://www.starmedia.com/articulos/712527.html>; <http://www.maryfamilia.com/espanol/curiosi/piratas.htm>; <http://www.geocities.com/or4521/laboro/aguasturbias.htm>

deaderos más peligrosos en Bangladesh, India, Indonesia, Malasia, Filipinas, Vietnam, litoral occidental y oriental africano, golfo de Adén, mar Rojo, Colombia, Cuba, República Dominicana, Ecuador, Guayana, Jamaica y Perú. Después de Indonesia, con 64 ataques marítimos en el primer semestre del año pasado, los países más afectados por la piratería fueron Bangladesh, donde se produjeron 23 asaltos de enero a junio, India y Nigeria, que registraron 18 ataques en igual periodo.

Al hilo de lo expuesto, puede traerse a colación que, recientemente, el Parlamento Europeo ha adoptado, en primera lectura de codecisión, el reglamento relativo a la mejora de la protección de buques y las instalaciones portuarias. El nuevo reglamento pretende reforzar la seguridad marítima frente a riesgos por posibles atentados terroristas u otros actos ilícitos (entre los que pudiera encuadrarse la piratería). Las medidas de protección de buques dedicados al tráfico internacional serán de aplicación a partir del 1 de julio de 2004. Estas medidas se extenderán a los recorridos nacionales para buques de pasaje a partir del 1 de julio de 2005. Para otros buques de tráfico nacional, por ejemplo de carga, los Estados miembros habrán de decidir la aplicación de medidas similares antes de julio de 2007 (7).

Quede lo dicho como expresión de la vigencia de la piratería en el tiempo presente, tal como refleja Manuel Leguineche en un divertido libro: «El *Cheng* navega a unos 15 nudos, pero cuando alcanzamos el estrecho de Malaca, donde se juntan las aguas del Índico y las del mar de la China, la velocidad aumenta y la guardia se dobla. El capitán ha transmitido órdenes severas a la tripulación, por la cuenta que nos trae. Ya se sabe, donde hay patrón no manda marinero. Ha anochecido y escrutan el mar con sus ojos oblicuos desde todos los puntos del carguero (...). El estrecho es la zona de guerra, el área sensible de un Sandokán armado en la actualidad de metralleta, de los piratas malayos, indonesios o filipinos que según Fu Yen infestan esta agua. La recomendación de los armadores de Hong Kong es la siguiente: luces apagadas, focos y linternas potentes preparadas, todo dispuesto para en caso de peligro aumentar la velocidad, cambiar el rumbo y hacer sonar las sirenas de niebla y la alarma de fuego (...). En el último abordaje, los herederos de Sandokán o el Olonés se hicieron dueños de un *bulkarrier* australiano de 60.000 toneladas proveniente de Filipinas. Poco antes, el oficial de un mercante soviético resultó herido al enfrentarse con los piratas a 16 kilómetros de Singapur. No todos los barcos atacados denuncian a las autoridades la acción de los piratas, ya que eso significaría poner en entredicho sus medidas de vigilancia en estas zonas de alto riesgo (...). El *kriss*, el cuchillo de abordaje, ha cedido su lugar al fusil de asalto en los estrechos de Borneo y de la Sonda, Molucas, los archipiélagos de Sulu y Filipinas» (8).

(7) <http://www.europaenbreve.com>

(8) *La vuelta al mundo en 81 días*. Barcelona, 1988; págs. 137 a 139.

## Concepto

Significaba el llorado José Luis de Azcárraga y Bustamante que la piratería, cuya palabra parece derivarse del griego *peiratés*, el que va buscando aventuras y, por extensión, ladrón de la mar, de cuya voz los romanos formaron la palabra «pirata», y de *peiró*, pasar, atravesar de parte a parte; navegar, enfilarse, de cuyo término acaso proceda «navegar al paio», ha sido definida por los autores de distinta manera, aunque coinciden todos en destacar, dentro de su concepto, los actos de depredación, de pillaje, de latrocinio, con *animus lucrandi* o *furandi*, por cuenta propia, en alta mar o en lugares que no dependan de Estado alguno (9).

El artículo 101 de la Convención de Jamaica de 1982 (y antes el artículo 15 del Convenio de Ginebra de 1958) establece que constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
  - Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.
  - Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

Tratan asimismo la piratería los artículos 102 (piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya dotación se haya amotinado), 103 (definición de buque o aeronave pirata), 105 (apresamiento de un buque o aeronave pirata), 106 (responsabilidad por apresamiento sin motivo suficiente) y 107 (buques y aeronaves autorizados para realizar apresamiento por causa de piratería).

Sería merecedora de un estudio particularizado la diferenciación entre la, en expresión de Azcárraga, «piratería verdadera» y la «pseudopiratería» o «piratería por analogía» (según el autor citado, «actos terroristas, violentos

---

(9) *Derecho del Mar*. Madrid, 1983; tomo I, pág. 169.

o de cualquier otra índole, máxime si se presentan enmascarados por la política»), siendo conocidos los casos *Virginia*, *Santa María*, *Anzuátegui*, *Genpuku Maru*, *Sierra de Aránzazu* y *Aquille Lauro*, ilustrativos de incidentes ajenos a la auténtica piratería (10). No obstante, volveremos más adelante, siquiera brevemente, a aludir al terrorismo. Tampoco serían piratería el motín o insurrección, ni el corso marítimo (11), si bien en algunos casos pueden degenerar en aquélla.

### Persecución universal

Pone de relieve Tullio Scovazzi (12) que todo Estado puede en alta mar, a través de sus buques militares o destinados a un servicio público, apresar un buque o aeronave pirata o capturado por los piratas, detener a los responsables e incautarse de los bienes que se encuentran a bordo, y es que todo Estado, aunque sus buques no hayan sido objeto de actos lesivos, está investido del derecho de apresar y juzgar a los piratas, pues la piratería constituye un supuesto de *crimen juris gentium*, que ofende a la comunidad internacional en su conjunto.

Así, el artículo 23.4 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1985 consagra el principio de justicia universal, en cuanto declara competente a la jurisdicción española para conocer de los hechos cometidos por españoles o extranjeros fuera del territorio nacional susceptibles de tipificarse, según la legislación española, como alguno de los siguientes delitos: genocidio, terrorismo, piratería y apoderamiento ilícito de aeronaves, falsificación de moneda extranjera, los relativos a la prostitución y los de corrupción de menores o incapaces, el tráfico ilegal de drogas psicotrópicas y sustancias estupefacientes y cualquier otro que, según los tratados o convenios internacionales, deba ser perseguido por España.

En suma, con la mejor doctrina (13), puede decirse que la consecuencia jurídica más importante de los actos de piratería radica en que los buques o aeronaves que hayan incurrido en ellos quedan al margen de la jurisdicción exclusiva del Estado de su nacionalidad y podrán ser apresados por cualquier Estado en alta mar, pues, según la Convención de Jamaica, cualquier Estado podrá apresar en alta mar un buque o aeronave pirata, detener a las personas e

(10) AZCÁRRAGA: *ob. cit.*, págs. 167 a 169; FERNÁNDEZ RODERA, J. A.: *La mar...*, *ob. cit.*, pág. 5.

(11) AZCÁRRAGA, *ob. cit.*, págs. 172 a 174 y 213 a 215.

(12) *Elementos de Derecho Internacional del Mar*. Madrid, 1995; pág. 53.

(13) DE YTURRIAGA BARBERÁN, J. A.: *Ámbitos de Jurisdicción en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Una perspectiva española*. Madrid, 1996; págs. 332 a 334.

incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales de los Estados que hayan realizado el apresamiento serán competentes para enjuiciar a los supuestos piratas, y para decidir sobre las penas que deban imponérseles y las medidas que deban adoptarse con respecto a los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicio de los derechos de terceros de buena fe (artículo 105 de la Convención). Si el apresamiento resultara infundado, el Estado cuyos buques o aeronaves lo realizaron será el responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de cualquier perjuicio o daño causado por la captura (artículo 106).

## Régimen penal

Nuestra legislación incriminaba la piratería marítima en el Código Penal derogado en 1995 (artículos 138 y 139) y en la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante (artículos 9 y 10), de 22 de diciembre de 1955, a su vez derogada por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Sin embargo, el legislador de 1995, al aprobar el nuevo Código Penal, olvidó su tipificación, bien por mero descuido técnico, bien por considerarla una figura trasnochada.

La Exposición de Motivos del vigente Código Penal (Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre) advierte, textualmente, que «se ha afrontado la antinomia existente entre el principio de intervención mínima y las crecientes necesidades de tutela en una sociedad cada vez más compleja, dando prudente acogida a nuevas formas de delincuencia, pero eliminando, a la vez, figuras delictivas que han perdido su razón de ser».

Evidentemente, y según lo indicado, el legislador, si en su aseveración se refería implícitamente a la piratería marítima, «perdía virada», dicho sea con todos los respetos. Lo cierto y verdad es que, espigando en los tres voluminosos tomos (14) que contienen la elaboración y debates parlamentarios del Código Penal de 1995, ninguna alusión, ni enmienda de modificación o de adición, se encuentran al respecto.

Conviene precisar que no cabe objetar, como en ocasiones se hace, que las conductas piráticas puedan ser tipificadas como terrorismo, cuando la piratería exige un «propósito personal», que la doctrina asimila al ánimo de lucro (se entiende que con carácter exclusivo, pues el terrorismo no es ajeno, en muchas de sus manifestaciones, a una intención de enriquecimiento) y, por otra parte, el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988 (Instrumento de Ratificación publicado en el BOE de 24 de abril de 1992), a veces

---

(14) *Ley Orgánica del Código Penal. Trabajos Parlamentarios*. Cortes Generales, Madrid, 1996.

traído a colación para sostener lo contrario, se refiere a actos de terrorismo internacional y no a la piratería, hablándose en su preámbulo de la profunda preocupación de la comunidad internacional «por la escalada mundial de los actos de terrorismo en todas sus formas».

En conclusión, no se comprende ni justifica la ausencia de tipificación singular de la piratería marítima, máxime cuando, y con buena lógica, continúa existiendo en el ámbito aeronáutico la sanción del apoderamiento ilícito de aeronaves, que incluye la piratería aérea, concretamente en la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, 209/1964, de 24 de diciembre (artículos 39 a 44, dentro de los «delitos contra el derecho de gentes») (15).

## Conclusiones

Si, como se enseña a los estudiantes de Derecho, la ley siempre «sigue aguas» a la vida, lo cierto y verdad es que cuando los ataques piratas en la mar continúan produciéndose como en tiempos pasados, e incluso cobran auge, puede sostenerse que hay razones para rechazar su despenalización y, en consecuencia, para llamar la atención del legislador nacional en orden a que no estaría de más su recuperación por nuestro ordenamiento jurídico. Es más, como ya significamos, la Convención de Jamaica de 1982, ratificada por España, ofrece normas explícitas sobre la piratería, y la Ley Orgánica del Poder Judicial de 1985 la incardina entre los ilícitos susceptibles de persecución universal, en coherencia con la propia Convención.

Ahora bien, no puede desconocerse que conductas delictivas inherentes a la piratería (homicidios, lesiones, robos con violencia o intimidación, daños ...) siempre podrán ser perseguidas y juzgadas si se producen en mar territorial o aguas interiores, en otros espacios marítimos (zona contigua, zona económica exclusiva y plataforma continental) si se vinculan al haz de competencias correspondientes a cada uno de ellos (16), o incluso en alta mar si ello es posible al amparo del artículo 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial, esto es, según los principios: «del pabellón» (la jurisdicción española conoce de delitos y faltas cometidos a bordo de buques o aeronaves españolas, artículo 23.1 de la Ley Orgánica del Poder Judicial), «personal» (conocimiento de hechos

(15) Convención para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, hecho en el Convenio de Tokio de 14 de septiembre de 1963 (BOE, 25 de diciembre de 1969) sobre infracciones cometidas a bordo de aeronaves; Convenio de La Haya de 16 de diciembre de 1970 sobre represión de apoderamiento de aeronaves (BOE, 15 de enero de 1973); Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, hecho en Montreal el 23 de septiembre de 1971 (BOE, 10 de enero de 1974).

(16) Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, hecho en Roma el 10 de marzo de 1988 (Instrumento de Ratificación publicado en el BOE de 24 de abril de 1992).

previstos en las leyes penales españolas cometidos por españoles o extranjeros que hubieran adquirido la nacionalidad española con posterioridad a la comisión del hecho y siempre que se cumplan determinados requisitos, artículo 23.2), «real o de protección» (conocimiento de hechos cometidos por españoles o extranjeros cuando sean susceptibles de tipificarse por la ley española según un listado de delitos graves que la norma contempla, artículo 23.3) y «de justicia universal» (ya desarrollado en apartado precedente, artículo 23.4).

En todo caso, hemos de insistir en lo aconsejable de una tipificación específica, en aras a una mayor seguridad jurídica, a un reforzamiento de las posibilidades de persecución de la conducta analizada sólo afrontable, indirectamente, en la forma indicada. La ley penal no es sólo, como señalaba el maestro Rodríguez Devesa (17), una «norma de determinación» orientada a que los que están obligados por ella determinen su comportamiento de acuerdo con una prohibición prefijada, sino también una «norma de valoración», en cuanto a que a toda prohibición precede una desaprobación, o, en otras palabras, un reproche o rechazo social, que, según todo lo expuesto, resulta más que evidente a la vista de la realidad del ámbito marítimo internacional.



---

(17) *Derecho Penal Español (Parte General)*. Madrid, 1990; edición puesta al día por Alfonso Serrano Gómez, pág. 188.

# TEMAS PROFESIONALES



## NUEVOS SISTEMAS AIP BASADOS EN PILAS DE COMBUSTIBLE: EL PROGRAMA ESPAÑOL

José Javier BREY SÁNCHEZ  
Director general de Hynergreen-Abengoa

### Introducción



LOS submarinos convencionales emplean un sistema de propulsión eléctrica basado en el almacenamiento de esta energía en baterías, que son recargadas empleando motores diesel acoplados a alternadores generadores. Esto limita la autonomía en inmersión, dado que vendrá determinada por la cantidad de energía que haya sido almacenada en las baterías; actualmente, un valor habitual suele ser disponer de la energía suficiente como para navegar tres o cuatro días a bajas velocidades (4 ó 5 nudos).

A partir de la Segunda Guerra Mundial, numerosos astilleros comenzaron a investigar en sistemas de propulsión para submarinos capaces de trabajar en

condiciones anaerobias, es decir, independientes de la atmósfera (sistemas AIP), de cara a aumentar esa autonomía en inmersión y disminuir el coeficiente de indiscreción (relación entre el tiempo de recarga de baterías y la autonomía en inmersión).

Aunque se han iniciado, desde entonces, numerosas propuestas (motores diesel de ciclo cerrado, motores Stirling, pilas de combustible, sistema Mesma), sólo el motor Stirling está actualmente en servicio. No obstante, hay una opción por la que numerosas armadas están apostando actualmente y que es, sin duda, el presente y futuro de los sistemas anaerobios: las pilas de combustible.

## Los sistemas anaerobios basados en pilas de combustible

### *Las pilas de combustible*

Las pilas de combustible son dispositivos electroquímicos capaces de transformar directamente la energía química de un combustible en energía eléctrica y térmica, empleando para ello un proceso inverso a la electrólisis del agua.

Habitualmente, el combustible empleado es hidrógeno, que se introduce en el ánodo de la pila de combustible; el oxidante a introducir en el cátodo suele ser oxígeno, si bien puede emplearse, en ocasiones, el aire atmosférico, que contiene la cantidad suficiente de oxígeno.

Existen diferentes tecnologías de pilas de combustible, entre las que cabe destacar las pilas de combustible alcalinas (AFC), las pilas de combustible de ácido fosfórico (PAFC), las pilas de combustible de óxido sólido (SOFC), las pilas de combustible poliméricas (PEMFC) y las pilas de combustible de carbonatos fundidos (MCFC). Esta división obedece al tipo de electrolito que emplean.

Además, estas tecnologías pueden clasificarse por la temperatura de funcionamiento, por la densidad energética o por las aplicaciones a las que suelen destinarse.

Así, se tiene:

- PEMFC: de elevada densidad energética y baja temperatura de trabajo (de 60 a 90° C), son las habitualmente empleadas en transporte; pueden requerir trabajar con hidrógeno de alta pureza, pero no presentan problemas para trabajar con aire u oxígeno en el cátodo.
- AFC: trabajando habitualmente a temperaturas entre 120 y 250° C, presentan como inconveniente la pureza requerida de los gases de entrada, aunque son muy empleadas en aplicaciones aeroespaciales.
- PAFC: con una temperatura de trabajo entre los 150 y los 220° C,

presentan una densidad energética baja, siendo muy empleadas en aplicaciones estacionarias, como los proyectos de demostración acometidos en este sentido en Estados Unidos.

- MCFC: trabajan a alta temperatura (entre 600 y 800° C), lo que las hace especialmente aptas para cogeneración estacionaria. Su uso en aplicaciones de transporte es especialmente complicado dada la naturaleza líquida de su electrolito, lo que hace que no resistan vibraciones ni choques.
- SOFC: trabajan a altas temperaturas (entre 600 y 1.000° C) y están concebidas especialmente para aplicaciones estacionarias en cogeneración; junto a las PEMFC, son las que están manifestando últimamente un mayor desarrollo.

Al igual que en transporte terrestre, las pilas de combustible poliméricas (PEMFC) han sido las seleccionadas también para aplicaciones navales por numerosas iniciativas, tanto en barcos de superficie como en submarinos.

En particular, aunque hay diversos fabricantes trabajando en pilas de combustible poliméricas para submarinos, destacan, por haber sido ya empleadas en aplicaciones reales, las unidades de Siemens, desarrolladas conjuntamente con HDW. Estas pilas de combustible (figura 1, una unidad de 120 kW) han pasado las más rigurosas pruebas de choque y vibración (incluyendo choques de 22 G en todos los ejes), y alcanzan rendimientos eléctricos del 68 por 100.

### *El combustible*

Ya se ha comentado que las pilas de combustible poliméricas son un estándar de facto para estas aplicaciones; sin embargo, a la hora de definir el modo

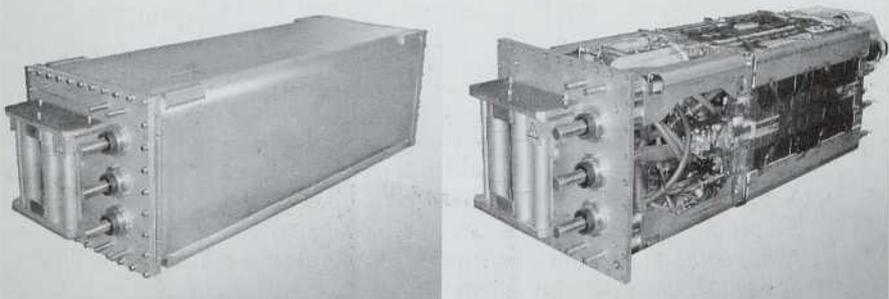


Figura 1.—Pila de combustible polimérica de Siemens BZM120, con y sin cubierta exterior (cortesía de Siemens).

de transportar el combustible en submarinos es donde surgen más alternativas. En principio, el hidrógeno necesario para alimentar las pilas de combustible podría transportarse como tal (almacenado criogénicamente, a presión o en hidruros metálicos) o bien podría producirse a bordo (habitualmente mediante una reacción de «reformado»).

El transporte del hidrógeno a presión o en estado criogénico a bordo de un submarino plantea múltiples problemas, relacionados fundamentalmente con la seguridad en el buque. Esto hace que se considere, como medio de almacenamiento idóneo, el empleo de hidruros metálicos; estas aleaciones permiten transportar hidrógeno en las adecuadas condiciones de seguridad, pero a costa de un elevado peso y volumen. Así, esta solución (pilas de combustible poliméricas más hidruros metálicos) suele considerarse apropiada para aplicaciones en las que no se pretende lograr una gran autonomía; para ir a autonomías mayores es necesario pensar en el reformado a bordo de un combustible.

Casi cualquier alcohol o hidrocarburo es susceptible de ser reformado, combinándolo con agua y/u oxígeno, para producir hidrógeno y dióxido de carbono, siempre que se den las adecuadas condiciones de presión y temperatura, y que se disponga del catalizador apropiado.

En la actualidad se habla de reformar gasolina, gas natural, gasóleo, metanol, etanol, etc., para producir hidrógeno. Así como el reformado de gas natu-



Figura 2.—Prototipo de reformador de material desarrollado por HDW (cortesía de HDW).

ral es conocido y empleado desde hace años, el reformado de otros compuestos es menos conocido y se está desarrollando intensamente en la actualidad.

La figura 2 representa el prototipo de reformador de metanol, a escala 1:1, desarrollado por HDW y capaz de producir hidrógeno en cantidad suficiente para alimentar una pila de combustible de 240 kW; actualmente están trabajando en él como una alternativa a los hidruros metálicos para aplicaciones de mayor autonomía.

### *El comburente*

Dada la ausencia de aire atmosférico en el interior del submarino, para cualquier sistema anaerobio se hace necesario transportar oxígeno a bordo, que actúe de comburente para la producción de la energía eléctrica. No obstante, esto no constituye un especial problema en el caso de las pilas de combustible (con respecto a otros sistemas anaerobios), dado que se soluciona fácilmente con un depósito criogénico de este gas.

De hecho, las pilas de combustible poliméricas no tienen problema a la hora de trabajar con diferentes calidades de oxígeno en el cátodo; usualmente funcionan con aire atmosférico (que, además de oxígeno, contiene nitrógeno, CO, CO<sub>2</sub> y otros gases). En el caso particular de que la pila de combustible esté preparada para trabajar con oxígeno puro —como las habitualmente empleadas en submarinos—, los requerimientos no son nada extraordinarios, pudiendo emplear oxígeno del considerado «comercial» (pureza del 99,95 por 100), no siendo necesario recurrir a oxígeno de la categoría considerada como «pura».

## **El sistema anaerobio español**

### *Antecedentes*

En el año 2000 la Armada española tomaba la decisión de que su nuevo submarino, el S-80, debía llevar un sistema de propulsión anaerobio que lo dotase de la suficiente autonomía en inmersión como para abordar misiones de larga duración en las que el factor indiscreción jugase un papel fundamental.

Así se llevaron a cabo diferentes estudios, tanto internos como externos, en los que se analizaron las alternativas existentes, susceptibles de dotar al buque de la autonomía y velocidad requeridas por la Armada. Estos estudios reflejaron que la tecnología de sistemas anaerobios, basados en pilas de combustible y reformador, no sólo era viable desde el punto de vista tecnológico, sino que también era la solución a los requisitos de la Armada española.

### *La solución propuesta*

En síntesis, la solución propuesta para el sistema anaerobio español se basa en un reformador de etanol, capaz de producir hidrógeno en la pureza y condiciones necesarias, un sistema de pilas de combustible con una potencia de hasta 300 kW eléctricos, un sistema de acondicionamiento de la potencia obtenida y un sistema de control y seguridad, además de los correspondientes depósitos (etanol, agua, oxígeno), tuberías y auxiliares.

Al inicio del proyecto se evaluaron diferentes combustibles para ser reformados a bordo del submarino. Entre ellos, gasóleo, gasolina, metanol y etanol (o bioetanol, dado su origen vegetal). Se eligió este último porque:

- El gasóleo y la gasolina, además de ser complejos de reformar, necesitan una importante etapa de desulfuración para reducir la cantidad de azufre; por otra parte, emiten una gran cantidad de  $\text{CO}_2$  (que requiere ser eliminado), y su composición puede sufrir fuertes variaciones dependiendo de la partida o del proveedor.
- El metanol, aunque se conoce más sobre su proceso de reformado, es un alcohol cancerígeno, muy tóxico y volátil, a la par que altamente corrosivo; estos detalles hacen que su manejo tenga similar complejidad al del hidrógeno.
- El bioetanol, sin embargo, es un producto puro, sencillo de manejar y conocido, producido en España en grandes cantidades; sin embargo, su principal inconveniente radicaba en que hace dos años su reformado era prácticamente desconocido.

### *El planteamiento del proyecto*

Con el fin de minimizar los riesgos tecnológicos, y dado que se trataba de un proyecto con un elevado componente de investigación y desarrollo, desde el principio se decidió dividir el mismo en tres fases, con un hito claro en el final de cada una, que condicionase el inicio de la siguiente:

- La fase I, que tiene por objeto el desarrollo de un sistema demostrador de 10 kW de potencia eléctrica.
- La fase II, que tiene por objeto el desarrollo de un prototipo en tierra de 300 kW de potencia eléctrica.
- La fase III, orientada a la navalización del desarrollo de la fase anterior, resultando un prototipo de 300 kW apto para ser empleado en un submarino de la clase S-80.

La Armada española contrató a Abengoa para acometer este proyecto,

iniciándose en 2002 el desarrollo del mismo, con un calendario adecuado a la construcción del submarino y, por tanto, necesariamente riguroso.

## La fase I: desarrollo de un demostrador de 10 kW

### *El procesador de bioetanol*

El primer reto que se planteó fue el diseño y desarrollo de un procesador de bioetanol capaz no sólo de reformar este alcohol, sino también de garantizar las adecuadas condiciones de pureza del hidrógeno así producido.

Cuando se inició la fase I no existía un catalizador comercial para el reformado de bioetanol, ni un proceso asociado estándar que garantizase un rendimiento óptimo. Por ello hubo que iniciar labores de investigación básica, con el fin de encontrar el catalizador adecuado y las condiciones óptimas del proceso.

Para acometer esta investigación se contó, desde el principio, con un grupo de investigadores del Instituto de Catálisis y Petroquímica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (ICP-CSIC), liderado por la doctora Loreto Daza, que cuenta en su haber con más de veinticinco años de experiencia en catálisis y más de diez en el ámbito de las pilas de combustible.

El procesado de bioetanol, en principio, se planteó en las siguientes etapas: reformado de bioetanol con vapor de agua, conversión de CO mediante las reacciones WGS y COPROX.

La reacción de reformado de bioetanol con vapor de agua  $\text{CH}_3\text{CH}_2\text{OH}_{(g)} + 3 \text{H}_2\text{O}_{(g)} \longrightarrow 6 \text{H}_{2(g)} + 2 \text{CO}_{2(g)}$  es una reacción endotérmica, por lo que es necesario aportar calor para que tenga lugar. La alimentación (bioetanol y agua) se hace pasar por un evaporador antes de entrar, en fase gaseosa y a la temperatura adecuada, al reactor de reformado propiamente dicho.

Es de destacar que el desarrollo del catalizador a emplear, así como la determinación de los parámetros de reacción asociados, supuso un reto a nivel mundial de más de un año de investigación ininterrumpida, que culminó con éxito con el hallazgo de un catalizador que superó las 500 horas de funcionamiento continuo, así como otras pruebas más específicas (arranque y paro, funcionamiento en presencia de oxígeno, etc.).

La figura 3 muestra la selectividad (1) de los productos obtenida a lo largo de 500 horas de reacción con el catalizador. En esta figura se observa que el catalizador se comporta de un modo correcto y estable, convirtiendo todo el etanol alimentado al reactor y manteniendo la producción de hidrógeno cercana al máximo teórico.

(1) (Moles de cada una de las sustancias a la salida del reformador / moles totales a la salida del reformador) x 100.

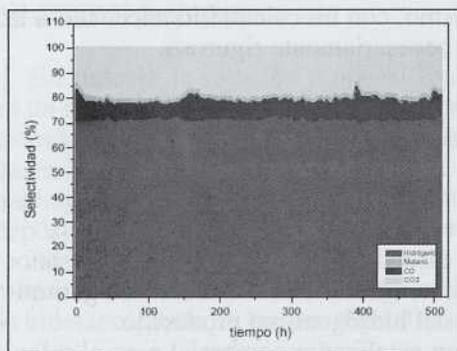


Figura 3.—Distribución de productos, a las 500 horas de reacción.

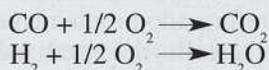
Esta corriente de salida (gas de reformado) contiene principalmente hidrógeno, dióxido de carbono, metano y monóxido de carbono, muy perjudicial para la pila de combustible. Por este motivo, la corriente se somete a continuación a una reacción de desplazamiento con vapor de agua (Water Gas Shift o WGS).

La reacción de conversión de CO (WGS)



es exotérmica. Puede llevarse a cabo en uno o varios reactores de alta o baja temperatura (HTWGS y LTWGS, respectivamente), dependiendo de las características del gas procedente de la etapa de reformado. Con esta etapa se consigue disminuir considerablemente el porcentaje de monóxido de carbono, además de lograr un incremento de la cantidad de hidrógeno producida. Sin embargo, se requiere una última etapa que asegure un nivel de CO adecuado en la corriente de salida del procesador, dado que altas concentraciones de este gas producen un envenenamiento de la pila de combustible, disminuyendo su eficiencia.

En el proceso COPROX, el CO es convertido de forma selectiva a dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en una reacción muy exotérmica; sin embargo, la oxidación del hidrógeno compite con la oxidación de CO, conduciendo a la pérdida de eficiencia del proceso global de producción de hidrógeno.



Para que el compuesto oxidado sea el CO y no el hidrógeno, la reacción se lleva a cabo en un reactor y en presencia de un catalizador. Éste debe operar en un rango de temperaturas muy concreto, en el que el monóxido de carbono se adsorba sobre sus centros activos más fácilmente que el hidrógeno.

El demostrador, actualmente en fase de construcción, sigue un esquema similar al recogido en la figura 4.

La corriente de bioetanol (1) se mezcla (3) con la corriente de agua procedente de la pila de combustible (2). Antes de introducirse en el reformador (7) debe adquirir la temperatura adecuada, para lo que se le hace pasar por tres etapas de calentamiento (3, 4 y 5), seguidas de un proceso de evaporación (6).

La etapa WGS trabaja a menor temperatura que la de reformado, por lo que la corriente de gas (8) pasa por un intercambiador de calor que la refrigera (9).

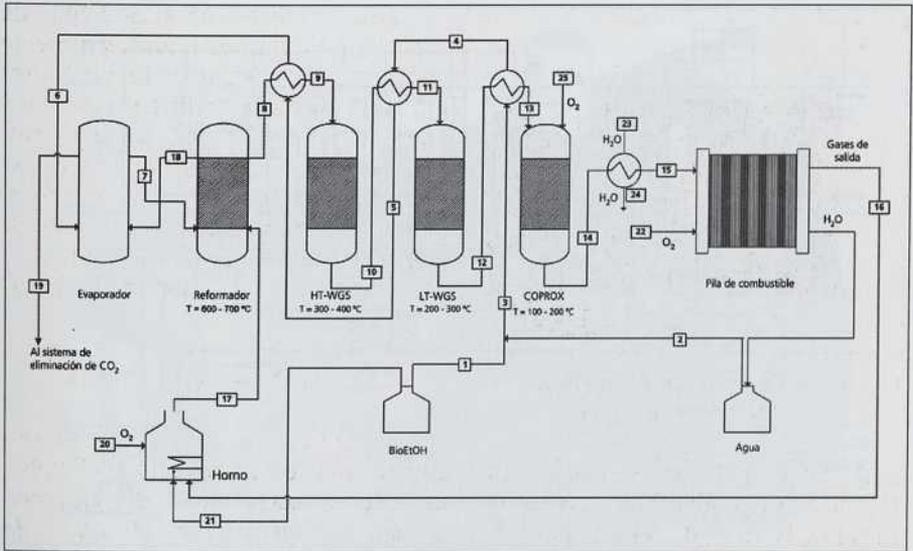


Figura 4.—Esquema del procesador de bioetanol del demostrador de 10 kW.

Igualmente son refrigeradas las corrientes de salida de WGS (10, 12) y de COPROX (14).

Los gases que salen de la etapa COPROX (14), una vez refrigerados (15), se introducen en la pila de combustible, junto con el oxígeno (22), produciéndose electricidad y agua (2). Del ánodo de la pila de combustible sale también una mezcla de gases (16), formada principalmente por  $\text{CO}_2$ , aunque conteniendo también metano e hidrógeno. Estos gases se llevan a un horno donde, junto a un aporte opcional de bioetanol (21) (empleado, principalmente, para las operaciones de arranque del procesador), se queman en presencia de oxígeno (20), produciendo la energía térmica necesaria para el reformado y la evaporación (17 y 18).

#### *La pila de combustible y el sistema de adecuación de la potencia*

La pila de combustible empleada es de tipo polimérico, de 10 kW de potencia eléctrica, capaz de trabajar con oxígeno puro en el cátodo y gas de reformado en el ánodo.

Para la realización del demostrador, se ha diseñado y construido un sistema de adecuación de la potencia eléctrica de salida, capaz de extraer la corriente de la pila de combustible, con las características de rizado exigibles por este dispositivo, y autorregular su tensión de salida, para adaptarse al nivel de

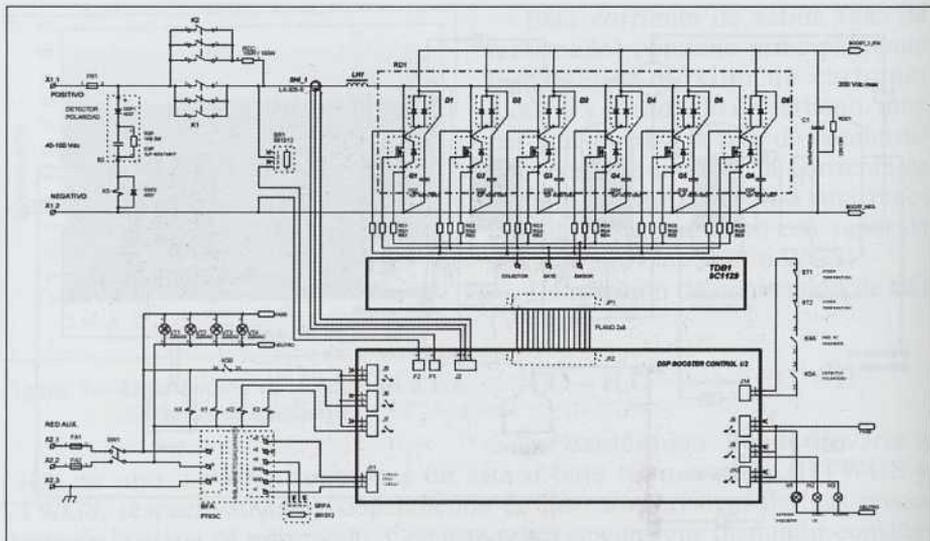
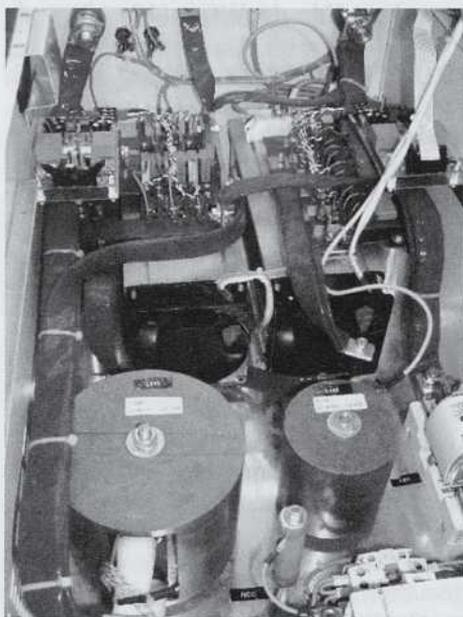


Figura 5.—Diseño de una de las etapas del convertidor de potencia para el demostrador de 10 kW.



Detalle del diseño anterior.

tensión existente en cada momento en un simulador del bus de potencia del submarino.

Así, este convertidor elevador en doble etapa (figura 5) es capaz de realizar una conexión suave del demostrador a la tensión exacta que se le marque en su salida, que en el submarino viene determinada por el nivel de carga de las baterías en cada momento.

## La fase II: el prototipo de 300 kW

### Introducción

La fase II del Proyecto, iniciándose actualmente, diferencia lo que es «planta anaerobia» propiamente dicha (comprendida por los cuatro bloques mencionados anteriormente:

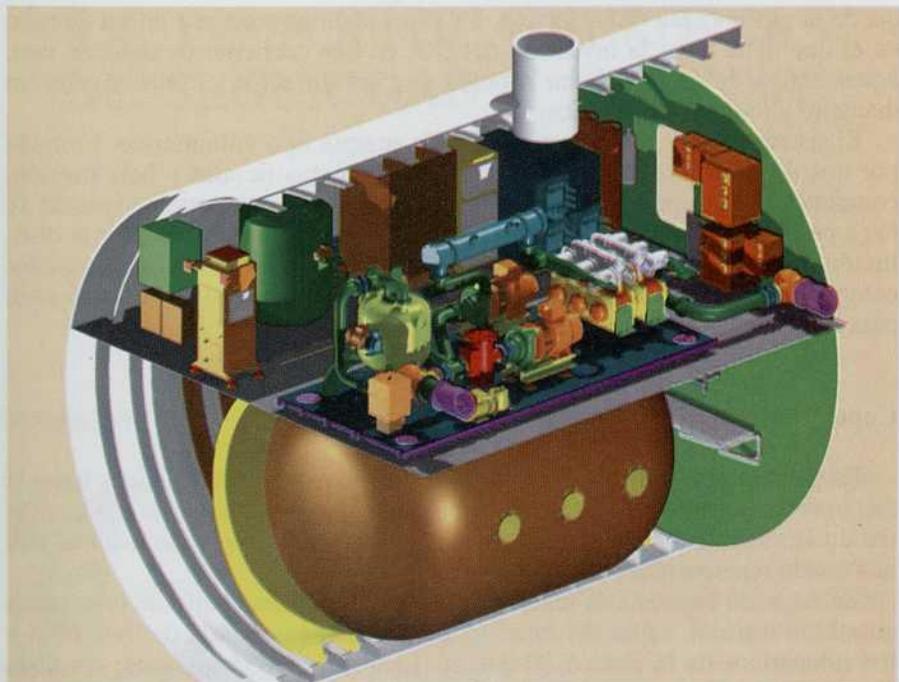


Figura 6.—Representación del sistema anaerobio de 300 kW, donde puede apreciarse tanto la planta anaerobia como algunos auxiliares (cortesía de Izar Astillero Cartagena).

sistema procesador, sistema de pila de combustible, sistema de acondicionamiento de potencia y sistema de control y seguridad integrado) de lo que es el «sistema anaerobio», que comprende, además, los depósitos necesarios y el sistema de eliminación de  $\text{CO}_2$ .

Izar Astillero Cartagena juega un papel especialmente destacado, tanto en el desarrollo de los componentes del sistema no pertenecientes a la planta anaerobia como en la integración de todos los elementos en el interior del submarino (figura 6).

### *La eliminación del $\text{CO}_2$*

Uno de los aspectos más interesantes dentro de la fase II es el desarrollo de sistemas capaces de disolver en agua de mar el dióxido de carbono producido en el procesado del etanol.

Entre los diferentes sistemas posibles, Abengoa está desarrollando uno que persigue la disolución del  $\text{CO}_2$  en agua de mar a baja presión, con independen-

cia de la profundidad de inmersión. Tal disolución se consigue en un circuito en el que tiene lugar la inyección del  $\text{CO}_2$  en una corriente de agua de mar, aguas arriba de un mezclador estático de configuración cilíndrica, con un diámetro y longitud apropiados.

El sistema consta de un recuperador de energía tipo volumétrico, formado por dos acumuladores conectados con unas cámaras de alta y baja presión, conmutables, para permitir que el agua bruta de mar que entra al sistema se haga pasar a través del mezclador estático del circuito para conseguir la disolución del  $\text{CO}_2$  y que la mezcla sea expulsada al exterior. El recuperador comprende, además, dos válvulas de corredera con un vástago axial común para ambas.

## Conclusión

En primer lugar, hay que destacar el éxito de las tareas acometidas hasta la fecha, después de dos años de trabajo a lo largo de los cuales se ha ido demostrando la viabilidad de las premisas iniciales y se han efectuado avances que han tenido repercusiones a nivel internacional.

En segundo lugar, ha de tenerse en cuenta que el desarrollo de un sistema anaerobio español, capaz de dotar de una elevada autonomía de inmersión a los submarinos de la clase *S-80* durante los próximos 35 años, es, sin duda alguna, un reto de envergadura, pero cuya idoneidad se ve corroborada por los desarrollos de otras armadas y astilleros.

En estos momentos, los astilleros alemanes HDW no sólo trabajan en los *U-212* para Alemania e Italia, y en los *U-214* para Grecia y Corea del Sur (todos ellos equipados con sistemas anaerobios basados en pilas de combustible poliméricas e hidrógeno almacenado en hidruros metálicos), sino que, actualmente, trabajan también en la puesta a punto de su prototipo de procesador de metanol, para unidades que requieran mayor autonomía. En Francia, DCN, en un proyecto financiado por la DGA y en colaboración con Technicatome y Helion, trabaja en el desarrollo de un sistema anaerobio de 500 kW basado en pilas de combustible poliméricas alimentadas con un reformador, al igual que las armadas holandesa y canadiense.

En definitiva, este es un proyecto en el que la Armada española ha decidido optar, además de por la industria y el I + D nacional, por una tecnología que no sólo constituye la vanguardia del presente, sino que, a buen seguro, constituirá el futuro del mañana: el hidrógeno y las pilas de combustible.



# ASPECTOS NAVALES DE LA POLÍTICA EUROPEA DE SEGURIDAD Y DEFENSA

Fernando de la GUARDIA SALVETTI



## Introducción



OMO consecuencia de las principales crisis que han estallado en el curso del último decenio desde la caída del muro de Berlín [guerra del Golfo (1991), Kosovo (1999), Afganistán (2001) y la guerra de Iraq (2003)] se han puesto en marcha una serie de fuerzas navales. En cada ocasión la proyección de fuerzas, tanto aéreas como terrestres, ha necesitado el empleo de plataformas navales.

Por otro lado, las amenazas indirectas que pesan sobre nuestra sociedad (terrorismo, narcotráfico, inmigración clandestina, etc.) todas tienen un componente marítimo de actuación, extendiéndose cada vez más las fronteras marítimas, tanto de la UE como de la OTAN, con la llegada de nuevos miembros: Polonia, Lituania, Letonia, Estonia, Eslovenia, Malta, Chipre (en enero de 2004) y más tarde Bulgaria y Rumanía.

Este hecho lleva a la necesidad de estudiar el papel que las fuerzas navales europeas de los países miembros deben tomar en operaciones de gestión de crisis bajo el control político de la Unión Europea (UE) y la OTAN.

## Medio ambiente marítimo

La tierra es esencialmente marítima. El 70 por 100 de la superficie del globo está recubierta por los océanos. El transporte marítimo es el medio privilegiado de intercambio de bienes y mercancías sobre el planeta. Éste representa más de cinco mil millones de toneladas al año, o sea, cerca del 80 por 100 del comercio internacional. Estos flujos, que no hacen más que aumentar a un ritmo de cerca del 5 por 100 al año, son determinantes para el aprovisionamiento de los países de petróleo, materias primas, alimentos, etc. Europa es particularmente dependiente de su aprovisionamiento por vía marítima.



La característica fundamental del medio ambiente marítimo es la ausencia de fronteras. Los mares y océanos no ofrecen ninguna restricción a los desplazamientos ni al tránsito de fuerzas navales por vía marítima. A pesar de los nuevos reglamentos y de la tentación de algunos países de apropiarse y ampliar sus aguas jurisdiccionales, los océanos quedan *res nullius*, como así lo ha confirmado la Convención de Montego Bay en 1994.

### Principales misiones de las fuerzas navales

La primera misión de las fuerzas navales en tiempo de guerra o crisis es la de prohibir al adversario su acercamiento y navegación en las proximidades y, sobre todo, en puntos sensibles como las entradas a puertos y fondeaderos; además deben garantizar la libertad de navegación por aguas costeras, asegurando que los canales de entrada y salida estén libres.

Según los criterios básicos de la Revisión Estratégica de la Defensa, las fuerzas navales estarán orientadas hacia el litoral, y con especial énfasis en operaciones de proyección de poder naval sobre tierra. Esta proyección de poder, unida a la libertad de movimientos, es la principal ventaja de las fuerzas navales que pueden desplazarse sin temor en este espacio marítimo, a menudo vacío de toda amenaza, fuera de aguas costeras y tanto tiempo como deseen.

Las potencias marítimas pueden utilizar este espacio en beneficio suyo para enviar fuerzas al teatro de operaciones o de gestión de crisis y prohibir su empleo a otras fuerzas adversarias. Es, por tanto, en este contexto donde las fuerzas navales están llamadas a participar activamente en las principales líneas de acción estratégicas: disuasión, cooperación, prevención y respuesta (*Estrategia Militar Española*, julio 2003).

De manera general se pueden clasificar las misiones de las fuerzas navales en dos grandes categorías: el control del mar y su proyección marítima. En efecto, antes de toda acción las fuerzas navales deben asegurarse el control de sus aguas y el espacio aeromarítimo por donde se desplazan, limitando por otro lado la libertad de acción del adversario.

Se ejerce también el dominio del espacio aeromarítimo con informes estratégicos procedentes de satélites, escuchas, aviones AWACS con capacidad de análisis y, sobre todo, con el seguimiento de la situación de la zona en el terreno político militar. El despliegue de medios y la proyección de poder naval son fundamentales y necesarios para ejercer el dominio del mar.

### **Operaciones en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD)**

Durante la cumbre de la Unión Europea de Helsinki (diciembre de 1999) el Consejo Europeo señaló su determinación de desarrollar una capacidad autónoma de decidir allá donde la OTAN, en su conjunto, no está comprometida, y de lanzar y dirigir operaciones militares, bajo la dirección de la UE, en respuesta a crisis internacionales.

En el transcurso del mismo Consejo de la Unión Europea, los quince países decidieron reforzar la Política Exterior y de Seguridad Común (PESC) mediante el desarrollo de la denominada Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD). En este sentido, el Tratado de la Unión contempla que la PESC incluya el desarrollo de una Política de Defensa Común.

Además, en Helsinki, se aprobó la creación de una Fuerza de Reacción Rápida, de entidad cuerpo de ejército, con una dimensión de entre 50.000 y 60.000 efectivos terrestres, más los correspondientes elementos navales y aéreos. Esta fuerza deberá ser capaz de proyectarse en su totalidad en menos de 60 días y hacer frente al espectro de misiones Petersberg, que comprenden la ayuda humanitaria y de rescate, de mantenimiento de la paz y operaciones de combate para gestión de crisis, incluida la imposición de la paz.

En el marco de la PESC y la PESD, la Unión Europea da mucha importancia a la prevención de crisis, «más vale prevenir que curar» (dice el refrán). La amenaza permanente de atentados desde el 11 de septiembre de 2001 lleva a tener muy en cuenta que hay que ser capaz de prevenir este tipo de ataques

terroristas. Las fuerzas navales, en el marco de esta prevención, participan principalmente en dos tipos de misiones, la vigilancia y el despliegue preventivo:

- La vigilancia regular de zonas en posibles escenarios de crisis consiste en adquirir toda la información posible para una detallada evaluación de la situación. Las fuerzas navales pueden llevar a cabo estas misiones desplegando todos los medios técnicos a su alcance, incluyendo la escucha y vigilancia de movimientos marítimos gracias a los submarinos. Este trabajo preliminar a la acción es fundamental para conocimiento del adversario.
- El segundo objetivo de esta acción es el despliegue preventivo. Es en el inicio de la crisis cuando los buques de guerra pueden ser eficaces para prevenir la ruptura violenta del conflicto. La prevención en la mar se ejerce por una presencia duradera, que no exige acuerdo diplomático alguno y que permite ejercer ostensiblemente el control en una gran zona, llevar a cabo un embargo, proteger el tráfico comercial aliado e incluso intimidar al adversario mediante el despliegue de fuerzas aeronavales y anfibas.

### Aspectos marítimos de la PESD

Las fuerzas marítimas europeas se adiestran y operan regularmente en el marco de operaciones conjuntas multinacionales. Por otro lado, los buques y unidades navales utilizan mayoritariamente la doctrina y procedimiento de la OTAN, lo que permite integrarse fácilmente en unas fuerzas multinacionales interoperables. La interoperabilidad operativa influye directamente en la eficacia en el combate de las fuerzas aliadas.

La decisión de crear un «pool» de fuerzas europeas capaces de realizar las misiones Petersberg demuestra la necesidad de llevar a cabo acciones conjuntas multinacionales, y sirve de base para la construcción de capacidades militares europeas.

En misiones de combate para la gestión de crisis, las fuerzas navales europeas pueden suministrar una larga gama de apoyos: aeronaves de interceptación y de ataque a tierra, reconocimiento aéreo, protección de fuerzas en tierra, transporte estratégico marítimo, capacidades de mando y control navales, etcétera.

Los atentados del 11 de septiembre han supuesto un verdadero reto para la seguridad de Europa y del mundo. Para la UE la lucha contra el terrorismo u otras actividades ilegales (narcotráfico, inmigración, defensa del medio ambiente, etc.) requiere la puesta en marcha de medios navales y aéreos importantes para contrarrestar estas actividades que representan riesgos

considerables a nuestra sociedad. Estas acciones requieren un alto grado de coordinación internacional entre los Estados miembros, sobre todo en zonas fronterizas y más particularmente en el Mediterráneo.

## España en las instituciones europeas

Ciertamente España es uno de los países que más ha mostrado su apoyo a la UE y ha desempeñado el papel que le corresponde en la esfera internacional. Durante la presidencia española se han dado pasos importantes para lograr que la PESD llegue a ser una realidad.

Todas las actividades derivadas de la PESD están presididas por la idea de que lo más importante en estos momentos es lograr que la Unión se dote a sí misma de las capacidades necesarias para llevar a cabo las tareas que se ha impuesto en todo el espectro de prevención de conflictos y gestión de crisis, tal y como están definidos en el tratado de la UE, con el objeto de contar con una capacidad autónoma de toma de decisiones y conducción de operaciones militares en respuesta a crisis internacionales.

El fortalecimiento de la capacidad de actuación autónoma en operaciones militares de Europa también contribuirá al fortalecimiento de la OTAN. Durante más de cincuenta años, la Alianza Atlántica ha sido el bastión de nuestro sistema de defensa colectivo y un pilar clave de la asociación atlántica, por ese motivo la UE, al mismo tiempo que persigue su ambición de asumir una mayor responsabilidad en materia de seguridad propia, ha dado tanta importancia al establecimiento de una relación estrecha y transparente con la OTAN.

Este nuevo escenario estratégico, orientado principalmente al mantenimiento de la paz y la proyección de estabilidad, ha provocado que algunas naciones miembros de la OTAN y de la UE hayan acordado establecer fuerzas multinacionales que puedan operar eficazmente en este tipo de operaciones. España, respondiendo a esta necesidad, se ha comprometido, política y militarmente, en varias de las iniciativas más importantes. Entre ellas destaca:

- El Cuerpo de Ejército Europeo (EUROCUERPO).
- La Eurofuerza Operativa Rápida (EUROFOR).
- La Fuerza Marítima Europea (EUROMARFOR).
- El Grupo Aéreo Europeo (EUROAIRGoup).

De todas ellas, la EUROMARFOR tiene para la Armada una significación especial. Compuesta por unidades de España, Francia, Italia y Portugal, con capacidad aeronaval y anfibia, con el fin de participar en la lucha contra el terrorismo internacional. Es una fuerza preestructurada y no permanente, es decir, se confecciona *ad hoc* a partir de las necesidades y misiones que se



vayan a realizar. En varias ocasiones ha sido activada para operaciones reales: operación COHERENT BEHAVIOUR, en misión de vigilancia y lucha contra el terrorismo; operación RESOLUTE BEHAVIOUR, formando parte de la operación ENDURING FREEDOM, en misión de prevención de ataques y de lucha antiterrorista en el mar de Arabia y el Cuerno de África, dirigida bajo mando americano.

En el marco bilateral, las fuerzas navales españolas participa en la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana (FAHI/SIAF), iniciativa coordinada con la participación de ambas naciones en la Fuerza Anfibia Aliada del Mediterráneo (CAFMED) y en la Fuerza Marítima Europea (EUROMARFOR). Consolidando de esta forma nuestra participación en las instituciones marítimas europeas.

En consecuencia, la importancia de proyección del poder naval en operaciones de gestión de crisis ha sido un factor determinante para ejercer el control del mar. Los nuevos conflictos exigen nuevos modos de actuar, pero la importancia del poder naval permanece inalterable. En todo conflicto, ahora y antes, las fuerzas navales han sido el factor posibilitante que ha permitido alcanzar el éxito de la operación en sus tres dimensiones: naval, aéreo y terrestre.

# LA INCORPORACIÓN DE OFICIALES DE INTENDENCIA E INGENIEROS DE LA ARMADA AL CURSO DE ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS ARMADAS

Manuel MARTÍNEZ RUIZ y José María ROMERO MORALES  
Capitanes de corbeta del Cuerpo de Ingenieros

Juan A. MECA ESCUDERO y Santiago ACOSTA ORTEGA  
Comandantes de Intendencia de la Armada



ESDE que el intendente José Patiño lo fundara junto con el Cuerpo General en 1717, el Cuerpo de Intendencia de la Armada es uno de los que más vaivenes ha sufrido en la historia de la institución. Cambios de nombre (Cuerpo de Ministerio, de Administración, de Intendencia e Intervención y, finalmente, de Intendencia), de carácter (político-militar o militar sin más) y de competencias han sido una constante a lo largo de una historia tan larga como la de la propia Marina. De hecho, y sin necesidad de remontarnos demasiado en el tiempo, podemos comprobar que sigue sufriendolos.

Poco más de medio siglo después de la fundación de los Cuerpos General y de Intendencia, el 10 de octubre de 1770, el rey Carlos III crea el Cuerpo de Ingenieros de la Armada, y dos años más tarde la Academia de Ingenieros de la Armada, que estuvo impartiendo los conocimientos necesarios para obtener la Real Patente de Ingeniero de la Armada y el Título de Ingeniero Naval hasta el año 1932, en que pasa a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.

Como el de Intendencia, el Cuerpo de Ingenieros ha sufrido también numerosos cambios, que se han multiplicado en los últimos años. Uno de los últimos, y seguramente de los más positivos, experimentado por ambos cuerpos, ha sido para ampliar sus funciones, extendiendo al mismo tiempo su horizonte y sus expectativas profesionales: la posibilidad de realizar el Curso de Estado Mayor (EM), posibilidad que se ha hecho efectiva en el IV Curso de EM de las Fuerzas Armadas, y que es el motivo de estas líneas.

## Antecedentes

En 1902, S. M. el rey Don Alfonso XIII, por Real Decreto publicado el día 25 de diciembre, crea el Servicio de Estado Mayor en la Armada, que nació con casi un siglo de diferencia con respecto al Cuerpo de Estado Mayor de Operaciones del Ejército, creado en 1810 por los generales Blake y Castaños.

En 1925, se crea la Escuela de Guerra Naval, con la misión de formar oficiales especializados en las funciones de Estado Mayor, tarea que estuvo desempeñando hasta que en septiembre de 1999, con el acto de apertura del I Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, se inauguró solemnemente la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas.

En la Armada, desde su creación, el acceso al Servicio de Estado Mayor había estado limitado al Cuerpo General y al de Infantería de Marina. Los oficiales de Intendencia habían formado parte de los Estados Mayores, pero en áreas muy concretas y específicas, mientras que los ingenieros sencillamente no formaban parte de ellos. En cualquier caso, la presencia de los primeros tenía lugar sin el paso previo de participar de la formación que ofrecía la Escuela de Guerra Naval, y últimamente la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas. Esta carencia impedía una integración en igualdad de condiciones con el resto de sus compañeros, al faltarles la visión que el paso por estas escuelas proporcionaba a éstos.

La evolución del entorno nacional e internacional en el que la Armada se mueve hizo que el AJEMA en su Directiva 001/98 estableciese como pilares de la nueva trayectoria de la Armada, entre otros, la incorporación de España a la Alianza Atlántica y la necesidad de mejorar la gestión. Esto hacía necesario que la Armada contase con personal suficiente, y con la necesaria cualificación en los órganos con capacidad de decisión.



Los dos comandantes de Intendencia coautores del artículo.

Dicha necesidad, unida al hecho de que en el Curso de Estado Mayor la parte táctica ha venido cediendo protagonismo en beneficio del análisis y el planeamiento general, hizo que la Armada decidiese incorporar a los miembros de los Cuerpos de Intendencia e Ingenieros a este curso.

Esta decisión igualaba además a la Armada a otras de nuestro entorno, donde es habitual desde mucho tiempo atrás la presencia de miembros de estos cuerpos en los cursos equivalentes.

## Necesidad de intendentes e ingenieros de la Armada diplomados de Estado Mayor

El nuevo Curso de Estado Mayor de las FAS —mucho más generalista que su precedente, el de Guerra Naval— prepara fundamentalmente al oficial para el planeamiento general, el análisis y el apoyo a la toma de decisiones, actualizando sus conocimientos, cualquiera que sea su cuerpo de origen, y preparándolo para la nueva función que tiene que desempeñar. El oficial obtiene así un conocimiento de la situación internacional y de los niveles estratégico y operacional de la conducción y el planeamiento de operaciones, así como de organización y logística, aspectos estos últimos que están cobrando un protagonismo creciente.

En este contexto, la formación específica de los ingenieros e intendentes de la Armada se presenta como el complemento idóneo a la formación generalista del Curso de Estado Mayor, aportando como resultado un perfil dual muy rentable para la institución, algo que ya habían sabido aprovechar otras marinas de nuestro entorno, donde, como ya se ha mencionado, es habitual desde mucho tiempo atrás la presencia de miembros de estos cuerpos.

Desde este punto de vista, la necesidad de la incorporación de estos oficiales al Curso de EM viene dada por dos razones fundamentales:

- Cada vez es más necesario contar con verdaderos expertos que en un momento dado puedan aconsejar al Mando, dentro de las funciones encomendadas a un Estado Mayor, sobre aspectos concretos dentro del proceso de toma de decisiones.
- La complejidad de los actuales escenarios requiere que los estados mayores dispongan de un equipo multidisciplinar, a semejanza de las empresas, donde la toma de decisiones implica un proceso de consultoría y asistencia de expertos.

En otro orden de cosas, la creciente necesidad de oficiales diplomados de Estado Mayor, que viene impuesta por la cada vez más intensa participación



Los capitanes del corbetai ingenieros coautores del artículo.

de las Fuerzas Armadas españolas en organizaciones internacionales y operaciones en el exterior, obliga a aumentar el número de oficiales diplomados, para lo que resulta aconsejable ofrecer la posibilidad de acceder al Diploma de Estado Mayor al mayor número de posibles candidatos.

### Encaje de estos nuevos diplomados en la estructura de la Armada

Una vez definida la necesidad, y la conveniencia, de contar con oficiales de Intendencia e ingenieros diplomados de Estado Mayor, se hace preciso determinar cuáles son los destinos concretos en los que pueden resultar más rentables para la Armada.

Desde un punto de vista genérico, podríamos agrupar estos destinos en tres grandes grupos:

- Destinos exclusivos para ingenieros/intendentes diplomados de Estado Mayor.
- Destinos compartidos con Cuerpo General o Infantería de Marina en los que el hecho de pertenecer al Cuerpo de Ingenieros/Intendencia sea una cualidad deseable pero no determinante.
- Destinos compartidos con Cuerpo General o Infantería de Marina en igualdad de condiciones.

En el primer grupo estarían incluidos aquéllos en los que, dentro de los diferentes Estado Mayor (incluyendo los de nivel operacional), Específicos, Conjuntos o Combinados, puedan ser aprovechadas su formación específica y su experiencia profesional. Así, podríamos citar entre éstos los de las divisiones o secciones de logística y de planes y los puestos de asesores relacionados.

Sin embargo, que existan destinos para los que los oficiales de Intendencia o ingenieros diplomados de Estado Mayor sean *a priori* más idóneos no quiere decir que hayan de ser los únicos que deban ocupar, por lo que a los destinos del primer grupo habría que añadir los de los otros dos.

Por un lado, el curso proporciona a quien lo supera la «Aptitud para el Servicio de Estado Mayor», y por otro, existen en los Estados Mayores numerosos destinos que no son específicos de un cuerpo determinado, y en los que la única condición específica que se exige es la de estar en posesión del Diploma de Estado Mayor. Hasta la fecha, esos destinos en la Armada eran ocupados exclusivamente por personal de Cuerpo General o de Infantería de Marina; ahora, sin embargo, los miembros de los cuerpos de Intendencia e Ingenieros también deberían poder ocuparlos.

Algo parecido ocurre con muchos de los puestos de los organismos nacionales e internacionales de Seguridad y Defensa. En aquellos puestos en los que el único requisito específico para ocuparlos sea estar en posesión del

Diploma de Estado Mayor no debería cerrarse el acceso al personal de los cuerpos de Intendencia o Ingenieros que lo posean.

Finalmente, otro de los destinos que se abren ahora a estos oficiales, que tradicionalmente les había estado vetado, es el de consejero de Defensa (agregado). La Orden de Defensa 769/2003, que organiza el funcionamiento de las Consejerías de Defensa, establece que cualquier militar puede ocupar dicho puesto, siendo un mérito a considerar el estar en posesión del Diploma de EM. Lo que quiere decir que aquellos oficiales de Intendencia o ingenieros diplomados de EM deberían ser preferidos a los de otros cuerpos que no tengan el diploma.

Limitar el acceso de estos oficiales diplomados a solamente aquellos destinos estrechamente relacionados con su experiencia profesional previa podría resultar a la larga un error.

Es cierto que de momento, cuando aún no existen demasiados, parece lógico que ocupen los destinos más cercanos a su formación específica previa y su experiencia profesional. Sin embargo, el número de diplomados de ambos cuerpos irá aumentando con cada nueva promoción de Estado Mayor, y cuando estas necesidades estén ya cubiertas, no considerarles en igualdad de condiciones con el resto de diplomados a la hora de acceder a destinos de Estado Mayor que pudiéramos llamar «genéricos» podría actuar como un factor desmotivador para los ya diplomados, y fuertemente desincentivador para aquellos oficiales de estos cuerpos que pudiesen plantearse la opción de llegar a serlo.

Sería también un error, desde el punto de vista de la «rentabilidad» que para la Armada tiene la inversión realizada en su formación, al reducir innecesariamente el número de aquellos oficiales entre los que pueden elegir para proveer un determinado destino. Va en interés de la institución que el campo de elección sea el más amplio posible, y así parece que debe entenderse la propia decisión de enviar a oficiales de todos los cuerpos específicos de la Armada a realizar el Curso de Estado Mayor.

#### **El IV Curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas (2002-2003)**

Como experiencia personal, el Curso de Estado Mayor resulta muy interesante y, con la perspectiva que da el haberlo realizado, altamente recomendable.

Es cierto que exige un alto grado de dedicación y esfuerzo (si bien en un nivel que varía a lo largo del curso, dependiendo de las fases de éste), pero es un esfuerzo que merece la pena. Independientemente de cuáles puedan ser, en caso de que las haya, las compensaciones posteriores (posibilidad de ocupar determinados destinos u otras semejantes), la obtención del Diploma de Estado Mayor representa una satisfacción personal que compensa de los posibles sacrificios a los que en algún momento puede obligar.

Una duda que pudo plantearse en su momento a la hora de decidir la incorporación de oficiales de cuerpos que tradicionalmente no habían tenido acceso al Curso de Estado Mayor fue la de si podrían cursarlo en igualdad de condiciones con sus compañeros de otros cuerpos que, por formación previa o experiencia profesional, parecería *a priori* que estaban mejor pertrechados para hacerlo. La experiencia de quienes lo hicimos el pasado año despejó, a nuestro entender, dicha duda. De hecho, en determinadas fases del curso (sobre todo aquellas relacionadas con la logística), éramos intendentes e ingenieros quienes, por nuestra experiencia y formación previas, teníamos ventaja sobre el resto de concurrentes.

A lo largo del curso, con muy buen criterio, el profesorado de la ESFAS no hizo en ningún caso diferencia alguna entre intendentes e ingenieros y el resto de concurrentes.

Esto, que era totalmente lógico en la fase común del curso, donde convivían oficiales de todos los ejércitos y Guardia Civil, con muy diferentes formaciones y experiencias profesionales, y donde no tendría sentido hacer diferencias, podría haberse puesto en cuestión al pasar a la fase específica, cuando se separan los concurrentes por ejércitos.

Sin embargo, y muy acertadamente, no fue así, y no hubo durante todo el curso ninguna diferencia entre los concurrentes por razón del cuerpo al que perteneciesen.

Es cierto que durante la fase específica hubo momentos en los que para ingenieros e intendentes fue necesario un mayor esfuerzo a la hora de participar en determinados seminarios o hacer trabajos sobre temas concretos, pero fueron las mismas dificultades que encontraba cualquier concurrente cuando las materias a tratar no eran demasiado próximas a su experiencia profesional.

El no hacer diferencias por cuerpos fue un factor fundamental para conseguir la total integración entre los componentes del curso, objetivo que está implícito en su propia naturaleza, por su carácter de conjunto.

## Conclusiones

La incorporación al Curso de Estado Mayor de oficiales de Intendencia e ingenieros, por primera vez, en la IV Promoción de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas, abre un horizonte prometedor para los miembros de esos Cuerpos, a la vez que aprovecha su experiencia en beneficio del Servicio de Estado Mayor, e iguala a los cuerpos de Intendencia y de Ingenieros de la Armada a sus equivalentes de otras marinas de nuestro entorno.

Aunque posiblemente deban al principio salvarse las pequeñas «fricciones» que toda nueva experiencia provoca, es una magnífica iniciativa que redundará, sin duda, en el mejor servicio de la Armada.



## HISTORIAS DE LA MAR

### ACCIDENTE EN LA GUERRA DE GILA

Luis JAR TORRE



(RNA)



L 8 de junio de 1967 ocurrió un suceso extraordinario frente a la costa norte del Sinaí. En aquel tiempo y lugar Israel estaba zurrando la badana a sus vecinos árabes en lo que posteriormente habría de conocerse como la Guerra de los Seis Días, pero tales rifirrafes ya eran parte del paisaje; lo extraordinario fue que, aquel día, los israelíes ametrallaron, bombardearon, cañonearon y torpedearon durante 45 minutos a bocajarro, en aguas internacionales y a plena luz del día, un buque de guerra más inequívocamente americano que la Coca-Cola. Fue algo sencillamente increíble y, en buena lógica, la explicación israelí de que se había tratado de un desafortunado error de identificación también lo fue; de hecho lo sigue siendo para bastantes personas, y todavía el pasado junio publicó el *Proceedings* un artículo cuestionando tal «error». No faltan motivos para la cólera: 34 norteamericanos resul-

taron muertos y otros 172 heridos en un ataque totalmente desproporcionado. Además, el que tal ataque fuera ejecutado precisamente por las Fuerzas Armadas israelíes, con un legendario servicio de información y una eficacia que era y sigue siendo mítica, convierte en casi inverosímil un error que, más allá de la impericia, parece rozar la simple estupidez.

Al menos cinco investigaciones norteamericanas y otras tres israelíes concluyeron que, efectivamente, se había producido un error de identificación (los israelíes llegaron a hablar de «conducta razonable»), lo que permitió dar carpetazo a un asunto que resultaba terriblemente incómodo. Oportunamente el «padre de todos los errores» fue relegado a la cuneta de la historia y, pasados 36 años, resulta casi desconocido por aquí, incluso entre quienes, por ser «del oficio», deberíamos aprender de los errores ajenos. Naturalmente el recuerdo de los hechos sigue vivo entre las víctimas, parte de las cuales siguen convencidas de que Israel atacó su buque a sabiendas de que era norteamericano; hablan desde la estupefacción y el dolor y no se les puede exigir otra cosa. Pero, más allá de las víctimas, todavía son legión quienes sostienen apasionadamente la intencionalidad del ataque israelí; en un póquer de este calibre podemos dudar de casi todos, pero queda la pregunta del millón: ¿para qué? Sin ánimo de polemizar con el *Proceedings*, en junio de 1967 lo único que se interponía entre la punta de una metafórica bota árabe con «impulso» soviético y el trasero de Israel era un «contraimpulso» norteamericano sin el que, probablemente, los israelíes se hubieran visto en el trance de mudar kipás por bañadores. Según Sherlock Holmes «cuando se ha eliminado lo imposible, lo que queda, por improbable que sea, tiene que ser la verdad», y este sospechoso tiene una coartada irrefutable. Después de tragarme en su integridad (¡uff...!) casi todos los informes originales, incluyendo la transcripción de una conversación clave entre dos pilotos israelíes y su controlador, no desclasificada hasta el pasado julio, lo que queda parece ser, efectivamente, la verdad, por improbable que inicialmente llegara a parecer: nada menos que tres guerras de Gila superpuestas.

### Oreja global: la guerra de los espías

Es probable que algún miembro de la dotación del *Liberty* todavía asocie el comienzo de esta historia con uno de esos súbitos mensajes tipo «mi gozo en un pozo» con los que nuestro oficio acostumbra flagelarnos; éste en concreto (COMSERVRON EIGHT 240020Z, may 67) era del jefe de escuadrilla y ordenaba que el buque se dirigiera inmediatamente al Mediterráneo oriental vía Rota cuando, tras veinte días de travesía desde Norfolk, sus 315 inquilinos apenas habían fundido día y pico de los cuatro previstos para mostrar la bandera en Abidján. Para ser sinceros, también les habían llevado a la costa africana ciertas «investigaciones técnicas» a cargo del pecu-

liar «Research Department» que ocupaba tres cubiertas de la bodega n.º 3, justo a proa del puente. Tal «departamento» tenía dotación propia (unos 100 hombres bajo el mando de un capitán de corbeta) y, aunque de acceso ultrarrestingido, es inexacta la leyenda de que el propio comandante tuviera prohibido el acceso, pues lo visitaba a diario... para recibir un *briefing*. Las «investigaciones» allí desarrolladas exigían 17 puestos de radiotelefonía, 20 de morse manual, 7 de morse automático, 33 de *non-morse search* (¡vaya eufemismo!) y otro de goniometría; en consonancia con tamaña labor investigadora, sus frutos eran prestamente remitidos a la comunidad «científica» mediante los mejores *gadgets* de la época: *crypto on-line*, telefonía *full-duplex* y, ¡toma ya!, ¡el TRSSCOMM!, un exclusivo *Secure Moon Relay System* que, mediante hábil rebote en la Luna, enlazaba directamente con Washington. Aunque el *Liberty* también «montaba» una numeral explicativa de su misión (*GTR-5, General Technical Research*), no es descartable que sus 45 antenas de toda forma y tamaño, el enorme paraguas del «juguete lunar» y el detalle de que su «dirección técnica» fuera cosa del «Gran Hermano» (la NSA) hicieran sospechar a más de uno que se trataba de un barco espía, pero ya se sabe lo malpensada que es la gente.

Para el *Liberty* aquélla era su segunda vida, pues había sido botado en 1945, como el *Simmons Victory* (AG-168), uno más de los quinientos y pico cargueros tipo *Victory* (VC2) construidos durante la guerra; sería ofensivo asociarle a sus congéneres tipo *Liberty*, asmáticas cafeteras de similares dimensiones (134 m de eslora contra los 139 de un *Victory*), pero con máquina alternativa de 2.500 HP y 11 nudos de velocidad. El diseño y, sobre todo, la turbina de 8.500 HP y los 18 nudos de la clase *Victory* eran otra cosa; los más carrozas quizá recuerden que, como el *Liberty*, también nuestro *Aragón* (TA-11) de los años setenta era un *Victory* modificado (VC2-S-AP5), y que también lo eran bajo su espesa capa de maquillaje los correos *Begoña* y *Montserrat* de la Compañía Trasatlántica. Finalizada la guerra, el *Simmons Victory* continuó



El comandante McGonnagle sobre su tumbona en la cubierta 01-Pr del *Liberty*. Dicen que esta foto se hizo una hora antes del ataque, pero la posición del sol (balance 2º Er., Av 66º, Az 104º) no me encaja: si realmente es del 8 de junio, mi ordenador opina que serían alrededor de las 1000B y navegando a rumbo SSW. En todo caso, pueden apreciarse los montajes 51 y 52 (improbablemente enfundados) y algún otro «veraneante» en el castillo. (Foto procedente de [www.usliberty.org](http://www.usliberty.org)).

navegando arrendado como mercante hasta que, en 1958, volvió a manos de la Administración Marítima para engrosar la flota de reserva, inmovilizado en Puget Sound; de allí podía haber pasado directamente al desguace, pero tuvo más suerte que la mayoría de sus compañeros. Entre 1960 y 1963, la Marina estadounidense adquirió cinco cargueros de ocasión que, transformados en gigantescas orejas electrónicas, habrían de constituir el programa AGER para la obtención de ELINT/SIGINT. El programa pareció sufrir una fase cutre, pues los primeros tres «fichajes» fueron otros tantos *Liberty* hasta que alguien debió caerse del burro y la serie se cerró con dos *Victory*. El segundo era el *Simmons Victory*, adquirido en 1963, transformado en el puerto que le había visto nacer (Portland, Or.) y, finalmente, entregado en 1964 ya convertido en el USS *Liberty*. Aunque armado tan sólo con cuatro ametralladoras de 12,7 mm y un puñado de armas portátiles, era a todos los efectos un buque de guerra, y en mayo de 1967 llevaba trece meses al mando del capitán de fra-gata de la Reserva Naval William L. McGonnagle, un veterano de Corea de 41 años, que en sus veinte de Marina ya había mandado un remolcador de altura y un buque de salvamento.

En la mañana del 31 de mayo, el *Liberty* atracó en Rota con idea de rellenar combustible en cinco horas y salir zumbando hacia una zona que ya amenazaba con estallar, pero nadie está a salvo de imponderables: tras ver retrasada su llegada por el mal tiempo y una caldera veleidosa, una pifia



El *Liberty* el día siguiente al ataque y durante el trasbordo de heridos por helicóptero. Pueden apreciarse el asiento aproante causado por la inundación de la bodega n.º 3, el dispositivo general de antenas y (entre la superestructura y toldilla) la antena de plato del TRSSCOMM. (Foto: Marina norteamericana, probablemente obtenida desde el portaaviones *America*).

hidráulica del TRSSCOMM retrasó su salida. También embarcaron (portando *selected material*) seis «lingüistas», de los que parte eran arabistas civiles. La identidad del resto sigue tachada en la documentación desclasificada pero, según un oficial del buque, se trataba de intérpretes de ruso destacados para averiguar quién tripulaba realmente ciertos bombarderos estratégicos soviéticos con marcas egipcias estacionados en Alejandría. El *Liberty* no pudo reanudar viaje hasta las 1230Z del 2 de junio y, a despecho de tanta parafernalia, con las prisas hubo de hacerlo *...on the basis of telephone authorization*. Naturalmente, detrás había papeles y, entre ellos, un mensaje del Pentágono (JCS-Joint Chiefs of Staff, 011545Z JUN67, SUBJECT: USS LIBERTY SKED) para el comandante en jefe de las Fuerzas norteamericanas en Europa (USCINCEUR) con Info al *Liberty* acabaría resultando especialmente significativo. Este mensaje fijaba la derrota y distancias de paso para cada país en función de sus aguas territoriales, y su apartado 1-C decía: *9-30 JUNE CONDUCT OPS SOUTH OF 32-00N AND BETWEEN 33-00E AND 34-00E. WHILE CONDUCTING OPS CPA UAR 12.5 NM CPA ISREAL 6.5 NM*. Erratas aparte, esto significaba que el *Liberty* no podía acercarse a menos de 12,5 millas de Egipto ni a 6,5 de Israel (de nada, es que me critican). Obedientemente, el buque comenzó a recorrer la costa magrebí (*CPA MOROCCO... 8 NM CLAIMED DIST 3 NM... CPA ALGERIA... 13 NM CLAIMED DIST 12 NM...*), mientras recopilaba una cosecha «de encargo» (*...search and development of Moroccan HF, VHF, UHF, and radioprinter communications and Algerian HF, VHF, and possible VHF multichannel communications*), hasta que el 5 de junio, y estando al S de Sicilia, estalló la guerra.

### Mensaje erróneo: la guerra de los locos

Fue una guerra por error. A primeros de mayo de 1967 los soviéticos fueron a Egipto con el cuento de que Israel estaba concentrando 12 brigadas en la frontera siria para una inminente invasión. Tal concentración era inexistente y el primer ministro israelí invitó al embajador soviético a comprobarlo, pero éste contestó que su misión era comunicar las verdades rusas, no comprobarlas, y la bola echó a andar. Los sirios pidieron ayuda a Nasser, cuya poco meditada reacción fue expulsar la fuerza de interposición de la ONU de la península del Sinaí, trasladar allí más de 70.000 soldados y, contra toda legalidad, decretar el cierre del golfo de Aqaba al tráfico israelí, privándoles del acceso a su imprescindible puerto de Eilat. Es casi seguro que Nasser no deseaba una guerra, sino mantener el tipo y obtener ventajas políticas, pero durante las dos semanas siguientes los ruidosos vecinos de Israel organizaron tan estrepitosa (y por desgracia, creíble) algarabía sobre su inmediata «eliminación» que parte de la alarmada población judía, sencillamente, cogió el avión y puso tierra por medio. En la mañana del 5 de junio los israelíes espe-



Zona del puente del *Liberty* tras el ataque. Aún a cierta distancia pueden apreciarse buen número de orificios en la superestructura, así como una docena de impactos por debajo de la cubierta principal que no han perforado la plancha. La escoba del alerón de Er. indica que ya se está poniendo la casa en orden. (Foto de origen desconocido, probablemente obtenida desde un helicóptero de la Marina norteamericana).

raron a que aterrizara la patrulla del amanecer egipcia y atacaron simultáneamente trece aeropuertos con todos los aviones disponibles. Resultó un trabajo de virtuosos; a media mañana, 286 de los 420 aparatos egipcios estaban destruidos y sus bases inutilizadas. Minutos antes del ataque, el ministro de Defensa egipcio (mariscal Amer) había despegado en visita de inspección al Sinaí con medio *staff*, incluyendo al jefe de la Fuerza Aérea, tras dejar prohibido a la totalidad de las baterías antiaéreas del país abrir fuego para evitar errores. Noventa (emocionantes) minutos después, su piloto consiguió encontrar una pista operativa y el mariscal pudo desplazarse al Cuartel General Supremo... ¡en un taxi! Para entonces las columnas acorazadas israelíes ya arrasaban el Sinaí, al parecer su objetivo inicial era una rápida operación quirúrgica que estabilizara el frente en el eje El Arish-Jabal Libni, pero tras la desbandada egipcia del día 6 cambiarían de planes, adelantando al ejército en retirada para esperarle en los pasos de Mitla y Giddi (al E del Canal). Sin apoyo aéreo, en cuatro días la práctica

totalidad del ejército egipcio del Sinaí fue destruido.

Inicialmente, ni el desdichado Amer se atrevió a confesar a Nasser lo ocurrido, ni los judíos a proclamarlo, temerosos de que Moscú forzara un alto el fuego antes de cubrir objetivos. Así, fuentes oficiales egipcias informaron haber derribado 161 aparatos (fueron ocho) a costa de dos, y el propio Amer notificó a sus aliados en Amman la destrucción del 75 por 100 de la Fuerza Aérea israelí y una imaginaria ofensiva terrestre propia. A media mañana el liado Nasser lio a su vez al moderado Hussein de Jordania, informándole de la paliza recibida por los judíos y animándole a tomarles tanto terreno como pudiera antes del fin de la guerra. Los israelíes, que habían dado seguridades a Hussein de no atacarle si no eran atacados, esperaban recibir unas salvas simbólicas pero, en la creencia de que Israel estaba en las últimas, lo que les

llegó de Jordania fue un bombardeo en toda regla, imitado más al norte por los sirios, así que hubo repetición de la jugada. Poco después de mediodía la totalidad de la Fuerza Aérea jordana y dos tercios de la siria estaban destruidas al precio de doce aparatos. También los sirios se jactaron de vapulear a los judíos, y como, en teoría, los egipcios estaban camino de Tel-Aviv, el entusiasmo árabe era indescriptible. Hacia las 1600, Nasser se presentó en el puesto de mando de Amer y le encontró (digamos que) en un estado mental lamentable; no consta lo que le llamó pero sí lo que acordaron: para salvar el honor árabe y provocar la intervención soviética se difundiría la versión (ya circulante) de que el ataque aéreo inicial había sido efectuado por aviones anglo-norteamericanos. Casi simultáneamente, el «teléfono rojo» se puso al ídem y la Sexta Flota recibió orden de permanecer a más de 100 millas de los países en conflicto; al día siguiente Egipto, Argelia, Siria, Sudán, Yemen e Irak romperían relaciones diplomáticas con los Estados Unidos y el Reino Unido.

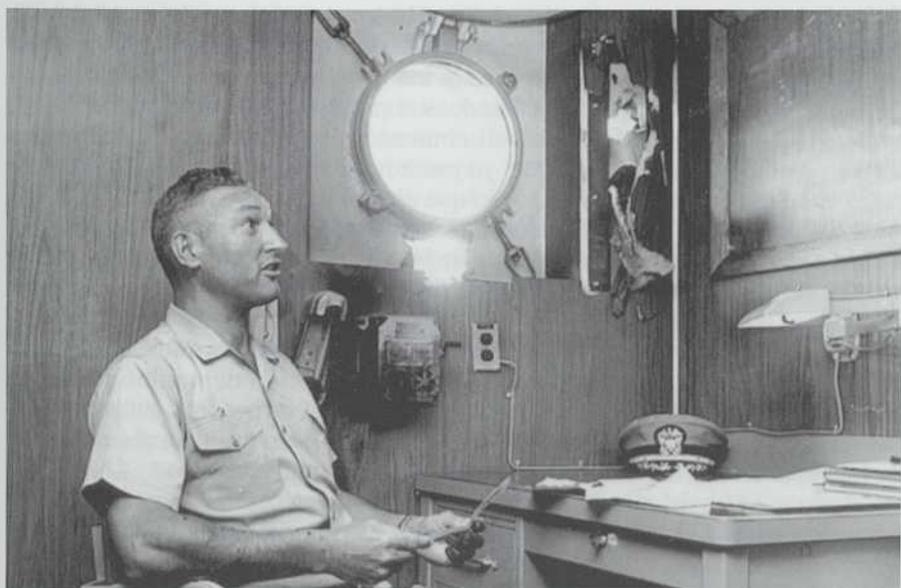
En el Atlántico, el *Liberty* había pasado del control operativo de COMSERVON EIGHT al de USCINCEUR; en Rota, al del jefe de las Fuerzas Navales USA en Europa (CINCUSNAVEUR), y el día 7 lo haría al del almirante de la Sexta Flota (COMSIXTHFLT). Obviamente, tales movidas no ayudan cuando el mundo se vuelve loco y las comunicaciones se van al infierno, y así, aunque el día 5 CINCUSNAVEUR ordenó a COMSIXTHFLT mantener sus unidades a más de 100 millas de la guerra, ni uno ni otro se dignaron a emitir instrucciones específicas para el *Liberty*, que continuó avanzando toda hacia su zona de operaciones, donde tenía previsto llegar el 8 de junio. Washington sí cayó en la cuenta y el día 7 JCS (*Joint Chiefs of Staff*) ordenó por mensaje 072230Z JUN67 a USCINCEUR con Info al *Liberty*: CHANGE (*Liberty*) CPA UAR TO 20 NM, ISRAEL 15 NM. Lamentablemente, de los 10.499 mensajes tramitados el día 8 por la estación radio NAVCOMMSTA GREECE, 250 eran *Flash* (¡toma crisis!), 1.500 *Operational Immediate* y, con una precedencia de solo «Prioridad», éste pasó a la cola. Al poco, JCS envió otro mensaje (Immediate 080110Z JUN67, TOP SECRET) anulando el anterior y ordenando ahora alejar al *Liberty* NOT CLOSER THAN 100 NM TO ISRAEL, SYRIA, EGYPT AND 25 NM TO CYPRUS. La copia del *Liberty* se direccionó por error a Filipinas, desde donde la enviaron a NAVCOMMSTA MOROCCO, y allí la siguen esperando. Finalmente, la Sexta Flota (¡cuya copia había acabado en Hawái!) ordenó ejecutivo al *Liberty* por mensaje 080917Z: PROCEED IMMEDIATE TO OPERATE WITHIN A 25 MILE RADIUS OF POSIT 33-40N/32-30E UNTIL FURTHER NOTICE. DO NOT APPROACH COAST OF UAR, ISRAEL, SYRIA OR LEBANON CLOSER THAN ONE HUNDRED MILES AND CYPRUS CLOSER THAN TWENTY FIVE MILES. El buque ya estaba en plena zona caliente, pero hubiera dado lo mismo: transmitido con casi dos horas de retraso, seis rebotes entre Marruecos, España, Turquía y Grecia y otro error de direccionamiento que lo retrasó tres horas más, NAVCOMMSTA ASMARA lo puso en radiodifusión a las 081525Z,

cuando la guerra del *Liberty* ya había terminado. Cabe mencionar que, en Washington, un astuto jefe de servicio intentó golear al sistema telefoneando a su colega de CINCUSNAVEUR, pero la magnífica parada reglamentaria de un capitán de navío (...we had been burned in the past when a phone call directive was not backed up with a message) originó un contraataque burocrático que le arruinó la jugada.

A bordo del *Liberty* y 39 millas al N de la península del Sinaí, el 8 de junio el sol asomó sobre el horizonte a las 0441, y 34 minutos después lo hizo el primero de los siete u ocho aviones israelíes que habían de acercársele hasta mediodía, unos para echarle un vistazo y otros simplemente de paso, porque, a sabiendas o no, se estaban metiendo bajo su ventana aérea de acceso al Sinaí. A las 0849 el buque alcanzó un punto situado unas 13.5 millas al NW de la frontera entre Gaza y Egipto, el más oriental de los tres que constituían su línea de patrulla, comenzando a recorrer el primer tramo de esta línea a rumbo 253 y a la mínima velocidad de gobierno (cinco nudos). A las 0930 pudo identificarse visualmente el minarete de El Arish, la única marca visual decente en aquella costa y, alcanzado el segundo punto a las 1132, el *Liberty* cayó a estribor a rumbo 283 proa al tercero. Su *Bell Book* registra explosiones en tierra a las 1155, 1314 y 1330, pero nadie a bordo podía sospechar la cadena de despropósitos que acabarían desencadenando; de hecho la primera sorprendió al comandante, el jefe y otros cuatro oficiales en tumbonas de playa y tomando el sol en cubierta (ver foto) y allí siguieron. Entre las 1310 y las 1348 se efectuó un ejercicio de zafarrancho de combate (ataque químico); justamente estaban recogiendo el material cuando, a las 1351, el radar detectó tres pequeños contactos de superficie 16 millas por la aleta de Er., y dos minutos después un contacto aéreo que se acercaba sobrevolando los contactos de superficie. Y así, hacia las 1402, a unas 12 millas (eso me parece) de la costa egipcia y mientras el avión entretenía al personal haciendo monadas a 7.000 pies y unas cinco millas por la aleta de Er., un segundo aparato se aproximó desde el sol por Br. y les endosó un cohetazo.

### **Gafas de madera: la guerra de los miopes**

Aquella mañana los israelíes estaban liquidando los restos del ejército egipcio del Sinaí, que capitularía aquella misma noche; ya ocupaban casi toda la península, pero distaban mucho de controlarla y el personal andaba cansado y un tanto mosqueado por la posibilidad de un ataque de flanco egipcio por mar. De modo increíble, el comandante del *Liberty* había llevado su tumbona a una «playa» que sus mandos le habían vedado, los egipcios declarado peligrosa para la navegación y donde los israelíes habían amenazado con hundir todo buque no identificado; además, los norteamericanos no habían notificado su presencia a nadie y, en términos náuticos, por allí no se iba a ningún sitio.



Ya en Malta, el comandante McGonnagle posa junto a un par de nuevos orificios de ventilación abiertos en su despacho por cortesía de las Fuerzas Armadas israelíes. (Foto: M. norteamericana).

A las 0545 un avión de patrulla marítima israelí «identificó» al *Liberty* como un probable destructor egipcio camino de Gaza, aunque a las 0603 el observador naval de a bordo (un capitán de fragata) lo identificó más aceptablemente como un *supply-ship* norteamericano; hacia las 0900 otro aparato informó que un buque de guerra (evidentemente el *Liberty*) le había disparado al intentar identificarle unas 20 millas al N de El Arish. En el *debriefing* no quedó claro que nadie le hubiera disparado, y dos destructores enviados a discutir el asunto dieron la vuelta a las 0940. Finalmente, a las 1055 el oficial naval de enlace en el mando aéreo pasó a su cuartel general la identificación del contacto con nombre y apellidos y, en el tablero de combate del «EMA» israelí en Haifa, el *Liberty* pasó de color rojo a verde. Podían haberse ahorrado el trabajo porque, a las 1100, el capitán de fragata jefe de servicio se percató de que la posición del contacto llevaba cinco horas sin actualizar y, de acuerdo con las reglas, lo quitó del tablero por obsoleto. Vistas las «identificaciones» anteriores y las que vendrán, recordaré que las Fuerzas Armadas israelíes se componían esencialmente de reservistas y que, aunque en pocos meses un fumigador aéreo maneje a la perfección un *Phantom* o un patrón de yate una patrullera, en la guerra naval ambos pueden confundir la velocidad con el tocino por carecer de la «cultura visual» que involuntariamente adquiere un simple marinero tras años de ver la «cara» de cerca a diferentes tipos de unidades.

La movida empezó poco antes de las 1124 con una formidable explosión que sacudió El Arish, cuyo aeropuerto ya usaban los israelíes como base aérea avanzada; parece que aquel petardazo y los que le seguirían fueron cosa de zapadores egipcios en retirada volando sus propios depósitos de munición, pero en Tel-Aviv el «EMAD» israelí comenzó a recibir alarmados informes acerca de un bombardeo naval que, ya puestos, se asoció a un posible desembarco enemigo en pleno flanco, por lo que el problema se pasó a la Marina. A las 1205 Haifa ya había ordenado que tres torpederas de patrulla frente a Ashod se dirigieran a la zona pero, con la emoción del momento, su enlace naval en Tel-Aviv recibió un chorro de las alturas (...*the coast has been shelled for hours, and you are not reacting!*). Ciertamente, a perro flaco todo son pulgas, y la Marina israelí no andaba aquellos días en racha, habiendo sufrido algún que otro revolcón; la escaldante inyección de «ardor guerrero» fue transmitida a Haifa con presteza. A bordo de las torpederas, aunque escasos en «gafas de ver» andaban sobrados de ardor guerrero y, aparentemente, de guardias de cuartelero durante las clases de cinematográfica. A las 1341 un alférez de fragata (¡palabra!) de la lancha-insignia detectó al *Liberty* en el radar «calculando» que el contacto navegaba hacia el W ¡a 28 nudos! Como en otra lancha también dijeron haber calculado semejante sandez, posiblemente este-mos ante falsos ecos entre unidades próximas (los radaristas creían navegar a idéntica velocidad que la calculada). Más prosaico, el jefe de escuadrilla consideró estar ante un contacto a 17 millas por su proa que escapaba hacia Port Said y al que jamás daría alcance; a tal velocidad solo podía tratarse de un buque de guerra, así que a las 1347 solicitó apoyo aéreo a Haifa. Fue cuestión de minutos, a las 1350 dos *Mirages* de patrulla CAP en la zona del Canal fueron vectorizados con instrucciones concretas: *If it's a warship, then blast it*, y a las 1356 les siguieron un par de *Super Mystère* que se dirigían al paso de Mitla para efectuar un «trabajillo» cargados de napalm. Entre las 1402 y las 1411 los cuatro aparatos machacaron al *Liberty* con todo lo que tenían, napalm incluido.

Se dijo que los pilotos debían haber identificado su bandera, pero había calma chicha, navegaban a cinco nudos y, a diferencia de la nuestra, la norteamericana apenas ofrece contraste a cierta distancia; en todo caso, es poco realista esperar que un piloto de caza distinga una pequeña bandera y, menos aún, que se coloque a tiro de piedra del enemigo para tan caballeresca minucia. Confundirse de buque es mucho más gordo y apostar a que un piloto naval hubiera reconocido la cara de yanqui del *Liberty* a tres millas pero, refiriéndose a este caso, el AJEMA israelí de la época declaró el año pasado (y sus motivos tendrían) que *The aircraft could not really know the difference between a battleship and a fishing trawler. They could only say that they saw a grey-painted ship*. Con todo, tras la última pasada de ataque un piloto pasó a su controlador la numeral de costado (...*pay attention, Homeland, Charlie Tango Romeo 5 (era GTR5). There is no flag on her*) y surgió la angustiada

duda: ¡la numeral incluía caracteres latinos! La Fuerza Aérea envió dos helicópteros de rescate e informó a la Marina, y consta que a las 1420 la torpedera-insignia recibió un mensaje: *Do not attack. It is possible that the aircraft have not identified correctly*. El jefe de escuadrilla dice que no se lo pasaron, pero me da en la nariz que nos lía; hacia las 1428, ya a milla y pico, su torpedera transmitió por aldis un «AA» al *Liberty*, y entre el humo que cubría su superestructura, se le respondió con otro «AA». La versión israelí sostiene (más o menos correctamente) que su señal era una solicitud de identificación, pero que la respuesta norteamericana significaba *identify yourself first* y, como en otra ocasión habían obtenido idéntica respuesta de un destructor egipcio, pues eso. Aunque la respuesta correcta a varios «AA» son varios «TT» seguidos de la identificación propia, la interpretación israelí resulta sencillamente paranoica. Tampoco me explico cómo pudieron pensar unos marinos que semejante buque podía navegar a 28 nudos o bombardear a nadie; luego dirían que el jefe de escuadrilla y un comandante lo habían confundido con el transporte egipcio *El Quseir*; un cascajo remotamente similar pero con la mitad de eslora. Las dudas pasaron a tener un interés académico hacia las 1433, cuando una certera ráfaga de 12.7 mm procedente del *Liberty* centró a una torpedera y, prescindiendo del Código Internacional de Señales, los israelíes pasaron a utilizar el Lenguaje Internacional de los Signos, friendo a tiros todo lo que se movía a bordo antes de colocarle un torpedo, a las 1445, y con conocimiento de Haifa.

### Tiritas para todos: la guerra de los apaleados

En el momento de ser atacado, el *Liberty* navegaba bajo dependencia operativa de COMSIXTHFLT y en condición de alistamiento *Three-Modified*: guardias de mar ordinarias con un hombre permanentemente estacionado en las dos ametralladoras de 12,7 mm del castillo de proa (montajes 51 y 52). Las otras dos (montajes 53 y 54), a popa de la superestructura, debían cubrirse con serviolas en caso necesario y las cuatro tenían una cinta de munición en su caja pero sin montar. Según ellos estaban a 17,5 millas de tierra, pero por más vueltas que le doy creo que eran 12 (los judíos 14); con todo es una costa infame y me da que tomaron la distancia radar a la parte S de la laguna Bardawil. El primer impacto fue un cohete en las inmediaciones del bote de Br. que produjo una sorda explosión, el espectacular incendio de dos bidones de 200 l de gasolina para motobombas allí estibados... y una acusación sin fundamento de los gruñones de siempre: como tras el ejercicio se había ordenado probar el motor del bote de Br., un subalterno de máquinas achacó el petardazo a perada del personal de cubierta, despachándose a gusto (*Those damned deck apes blew that boat up and I've got to go back up and fight the fire*). También debió despistar un tanto que, cuando el comandante ordenó zafarrancho de combate,

alguien se liara haciendo sonar la alarma de ataque químico; así, un alucinado «investigador» tardó cierto tiempo en asociar los nuevos puntos de luz de su cubículo con orificios de munición perforante. En el puente, el capitán de fragata McGonnagle ordenó a su segundo accionar el dispositivo de lanzamiento de los bidones en llamas dos cubiertas más abajo; a ello iba por la única banda accesible junto con el oficial de operaciones cuando, ya en la escala del alerón, una bomba que estalló cerca del bote de Er., le hirió mortalmente dejando inoperativo a su acompañante.

Justo entonces, hacia las 1405, el comandante ordenó avante toda; lamentablemente acababa de dejarse convencer por el jefe para permitirle enfriar una de las dos calderas a fin de reparar una junta y, durante un tiempo, la respuesta del tacómetro careció de entusiasmo. En la tercera pasada McGonnagle resultó seriamente herido de metralla en una pierna; según él podía andar y no le dolía, así que abrió la caja fuerte, echó mano de la cámara de inteligencia y se dedicó a fotografiar los aviones atacantes. A partir de aquí los relatos difieren, pero en algún momento el comandante debió sufrir un K. O. temporal y el puente quedar a cargo del cabo Brown (que había sustituido al timonel gravemente herido) y quizá un telefonista; alguien muy alarmado bajó



El costado de Er. del *Liberty* en el dique seco de Malta, mostrando el impacto del torpedo. Durante el tránsito fue necesario destacar un buque en su estela para recoger el goteo de publicaciones clasificadas (y algún cadáver) que fluían por el agujero. Sobre el boquete puede apreciarse la nueva línea de flotación producida por la escora inicial.

(Foto procedente de [www.ussliberty.org](http://www.ussliberty.org)).

a «conseguir» un oficial en buen estado, pues cinco de ellos ya habían quedado fuera de combate en el puente o sus inmediaciones y el comandante era el último que quedaba. McGonnagle recuerda haber *maintained his faculties at all times during the incident*, pero el alférez de navío Painter, que procedente de un trozo de S. I. acudió como «repuesto», declaró que al poco ...*the Captain had regained consciousness and told me that I would best be needed in Repair Three*; el médico que le reconoció algo más tarde declararía: *The Captain had lost a tremendous amount of blood and was showing symptoms of early shock*. Tras unos diez minutos y seis pasadas, el ataque aéreo finalizó, dejando a bordo 8 muertos y 75 heridos; un factor determinante en el número de bajas fue el armamento de los cazas (cohetes y cañones de 30 mm, probablemente anticarro), que convirtieron las superestructuras en un queso de *gruyere*.

Las antenas estaban arrasadas y las frecuencias interferidas, pero en pocos minutos se improvisó un circuito de fonía por HF y, como el *jamming* cesaba poco antes de dispararse los cohetes, por allí se colaron pidiendo auxilio en claro: *Any station, this is Rockstar (Liberty). We are under attack by unidentified jet aircraft and require immediate assistance!* Un oficial del *Liberty* ha escrito que contestó el portaaviones *Saratoga*, que pidió autenticación, la obtuvo, acusó recibo a las 1409 y la pifió remitiendo el mensaje a CINCUSNAVEUR con precedencia *Immediate* en vez de *Flash*. Minutos después, el operador del *Liberty* recordó al *Saratoga* que seguían siendo atacados y éste se dio por enterado... añadiendo un extemporáneo por reiterativo *Authenticate Oscar Delta*. Con la red de órdenes generales inutilizada, parte del personal andaba destruyendo equipos y documentación clasificada por libre y, en el ínterin, alguien quemó las tablas de autenticación del *Liberty*, por lo que la respuesta dada al segundo «Auhtenticate» del *Saratoga* (*Listen to the goddamned rockets, you son of a bitch!*) no debió ser del todo buena. Aunque transmitido correctamente a CINCUSNAVEUR como *Flash*, este segundo mensaje se marcó como no autenticado y llegó a su destinatario ocho minutos antes que el primero, que no mencionaba que sí lo estaba. Según este oficial, CINCUSNAVEUR no se enteró de que los mensajes era auténticos hasta las 1638.

Cuando a las 1411 cesó el ataque, buena parte de los heridos ya habían sido trasladados a la cámara de oficiales, mientras se intentaban controlar tres incendios en la superestructura, pero la horrible carnicería ocurrida en el puente lo había dejado en cuadro. El buque seguía navegando bajo la dirección del agujereado comandante, que poco después «captaría» como ayudante al también agujereado alférez de fragata Lucas. La aparición de las torpederas hacia las 1424 a unas cuatro millas por la aleta de Er. debió recordarles algo, pues a las 1426 comprobaron que su bandera había sido barrida junto con las drizas de Er. y ¡jal fin!) izaron la de los domingos, de cuatro por dos metros, pero hicieron algo más. Durante el ataque aéreo el *Liberty* ya se había defendido al menos con los montajes 51 y 52, donde tres servidores resultaron

muertos; el comandante declaró que, a la vista de las torpederas, *I told a man from the bridge, whose identity I do not recall, to proceed to mount 51 and take the boats under fire*. Minutos después y a unas 2.000 yds se produjo la llamada por aldis y, según McGonnagle, *It was not possible to read the signals from the center torpedo boat because of the intermittent blocking of view by smoke and flames* (del bote de Er.), pero otras declaraciones constatan que, tras el ataque aéreo, al menos en dos ocasiones *...the bridge asked for signalmen from various places on the ship* (¡nadie puede saber de todo!). Junto con las señales, McGonnagle creyó percibir una bandera israelí y gritó al montaje 51 que no abriera fuego, sin poder evitar que una corta ráfaga saliera de este montaje y, sorprendentemente, que otra *extremely effective* salida del montaje 53 *blanketed the area and the center torpedo boat*. Catapultado por el comandante para detener los disparos, el alférez de fragata Lucas encontró el montaje 53 vacío y lamido por las llamas, informándole que la munición *were cooking off and firing*; mejor informado, en su declaración el comandante pondría nombre y apellidos al asunto. La respuesta de las torpederas barrió la superestructura, mató al cabo Brown y debió dejar a McGonnagle y a Lucas solos, pues, según el propio comandante, en determinado momento *the only individuals seen on the bridge were Quartermaster Brown, who was on the helm, Ensign Lucas, and myself*.

Tras un concienzudo repaso artillero, las torpederas lanzaron sobre el *Liberty* nada menos que cinco torpedos (¡esas gafas!), uno de los cuales impactó por Er. en pleno *Research Department*, produciendo un boquete de 12 m que obligó a aislar dos cubiertas de la bodega, pero la mayoría de los que quedaron abajo debieron morir a causa de la explosión. El buque, que ya navegaba a unos 16 nudos, quedó *dead in the water*, sin planta eléctrica y con 10° de escora; además, como el ataque aéreo se había cargado la giroscópica, los pepinazos el indicador del timón y los mandarriazos del personal propio el radar, lo único que funcionaba en el puente era la sonda. Y ni tan malo, porque a Br. había una zona de bajos que aún sigue marcada en las cartas como *unreliable*. Tras el impacto, el Diario de Máquinas registra *bullets coming through the bulkhead* hasta que, a las 1451, la documentación israelí recoge la aterradora comunicación de las torpederas de que el buque podría ser ruso: *due to the letters marked on the ship's side*; para entonces, la miopía de estos lince acuáticos ya había producido 26 muertos. Afortunadamente, cuando a las 1503 una torpedera se aproximó por Er. ya había un señalero en el puente que, aldis en mano y por orden de comandante, transmitió, *US Naval Ship*, obteniendo un *Do you need help? (No, thank you) Do you want us stand by? (No, thank you) Good look*. Fuentes citadas por el *Proceedings* apuntan que McGonnagle les gritó su propio mensaje por «fonía» (*Go to the hell!*). Enseguida llegaron los helicópteros de rescate israelíes y, como sus comunicaciones fueron pinchadas por un avión *EC-121* norteamericano, ahora conocemos su misión (1506: *...search to see if there are men in the water.../...if they*



almirante Martín (...*I went direct to your carriers bypassing you*). En el Pentágono se enteraron a las 1511 por un telefonazo de USCINCEUR y debieron pensar que los soviéticos estaban por medio; poco partidario de una escalada sin control, el AJEMA en persona (con el secretario de Defensa detrás) transmitió nuevas «directivas» por fonía a la Sexta Flota (*You get those fucking airplanes back on deck, and you get them back now!*). La fuente menciona que a un espantado operador radio se le escapó un *Jesus, he talks just like a sailor!* Los cazas dieron la vuelta y se planificó otra salida para las 1600, aparentemente a fin de dar tiempo al Pentágono para «elevar consultas». Justo despegaban de nuevo con «licencia para matar» cuando los israelíes informaron del error cometido al agregado naval norteamericano en Tel Aviv (capitán de fragata Castle), al que faltó tiempo para notificarlo por mensaje entre otros a la Casa Blanca y la Sexta Flota (Flash USDAO Tel Aviv 081414Z Jun67). El vicealmirante Martin recibió este mensaje a las 1626, y las 1640 ordenó regresar a los cazas. En la Casa Blanca lo recibieron hacia las 1658 y a las 1700 el presidente Johnson ordenó enviar un teletipo por el «teléfono rojo» a su colega Kosygin para informarle de lo ocurrido y de la presencia de aviones propios *to investigate*, rogándole *inform proper parties* (los egipcios).

Para entonces, la masacrada dotación del *Liberty* ya había conseguido resucitar su máquina y, aunque con intermitentes paradas por problemas de lubricación, a las 1637 navegaban de nuevo a ocho nudos. Otra cosa era hacia dónde: según McGonnagle, gobernando desde el servo *it was possible to maintain within plus or minus 30 degrees of the ship's heading most of the time*, la sonda disminuía a ojos vista y el estado de la aguja magnética era un misterio, por lo que mandó al alférez de fragata Lucas a proa para fondear. Llegó a gritarle «fondo Br.», pero mientras Lucas y su improvisado equipo aporreaman un material que se les resistía cambió de idea y, entre las 1704 y las 1722, se alejó marcha atrás de la zona de bajos para después dar avance e intentar gobernar al N. A las 1835 recibió otra visita, un helicóptero israelí con el capitán de fragata Castle a bordo quien, al no conseguir comunicarse ni serle permitido tomar, lanzó su tarjeta con una pregunta en el reverso: *have you casualtys?*; el buque estaba perforado por 821 orificios de tamaño superior a un puño y algunos de los 34 muertos seguían en cubierta junto a la sangre de 172 heridos, pero todo el mundo tiene derecho a una pregunta tonta. Con sus oficiales *senior* fuera de combate, el pobre McGonnagle se pasó toda la noche en el alerón, con un ojo en el torniquete de su pierna y otro en la Polar, mientras se dirigía al encuentro de los buques enviados en su auxilio, bueno... realmente se pasó «casi» toda la noche, porque en la vista declaró puntillosamente haberse escaqueado *about three times during the night hours to make brief head (letrinas) calls*. A las 0625 del día siguiente el buque pudo reunirse con unidades de la Sexta Flota y el 14 de junio entró en Malta, donde efectuó reparaciones provisionales antes de regresar Norfolk al mes siguiente. El ataque norcoreano al «Pueblo» en diciembre de aquel mismo año había de

sellar el destino del *Liberty*, el de sus compañeros de proyecto y el del proyecto en sí mismo.

Su dotación fue recompensada con una *Navy Cross* (al segundo comandante), varias *Silver Stars* (una al alférez de fragata Lucas), *Bronze Star* y *205 Purple Hearts*; la gesta del comandante le valdría un ascenso, el mando del nuevo transporte *Kilauea* y, en junio de 1968, nada menos que una Medalla de Honor del Congreso. Más allá de la retórica, es indudable que cuando el cielo cayó sobre su cabeza supo estar a la altura de las circunstancias; el capitán de navío McGonnagle dejó la Marina en 1974 y este mundo en 1999, siendo enterrado en el Cementerio Nacional de Arlington. El *Liberty* también tuvo su medalla, una *Presidential Unit Citation* que le sirvió de bien poco; dos semanas después de recibirla (en junio de 1968) fue dado de baja y devuelto a la Administración Marítima, siendo vendido como chatarra y desguazado en 1973. El estado de Israel hubo de abonar a los Estados Unidos casi siete millones de dólares por daños personales y otros seis por daños materiales; a mi juicio, hubiera sido más provechoso para el servicio haberlos invertido antes en textos de cinemática y, sobre todo, en gafas graduadas.

### Notas sobre las fuentes

Las horas de este artículo son horas de a bordo del *Liberty* (GMT+2 en el Sinaí); como su *Bell Book* posterior al ataque se reconstruyó «a ojo», a veces he «ajustado» sucesos de bordo con *Bell Books* ajenos. Cada pifia de esta historia tiene nombre y apellidos, pero pensé que no era imprescindible citarlos (alguno llegó a primer ministro). Mis fuentes primarias son las actas de la «US Naval Court of Inquiry» inmediata a los hechos, el informe de la NSA («Attack on a Sigint Collector, the USS *Liberty*» 1981, desclasificado sólo en parte) y los tres informes israelíes disponibles. También he usado la transcripción de conversaciones entre pilotos israelíes desclasificada el pasado julio, la exhaustiva cronología del capitán de navío Cristol, el libro de Michel B. Oren (*Six Days of War*, 2002, para una visión de la guerra), el del superviviente y discrepante capitán de corbeta Ennes (*Assault on the Liberty* 1980, para ciertos detalles) y un par de *Proceedings*, así como otros 58 informes, declaraciones, gráficos y documentos que, como siempre, dejo a disposición de quienes los necesiten para triunfar; sigo en [jartorre@eresmas.com](mailto:jartorre@eresmas.com)





Aprovisionamiento en la mar. (Foto: C. Rodríguez Toral).

# SEXAGÉSIMO SEXTO ANIVERSARIO DEL COMBATE DE CABO DE PALOS

José Luis TORRES FERNÁNDEZ



*Las glorias del Baleares que las pregunten al viento, a las espumas y al sol.*

Del himno del *Baleares*.

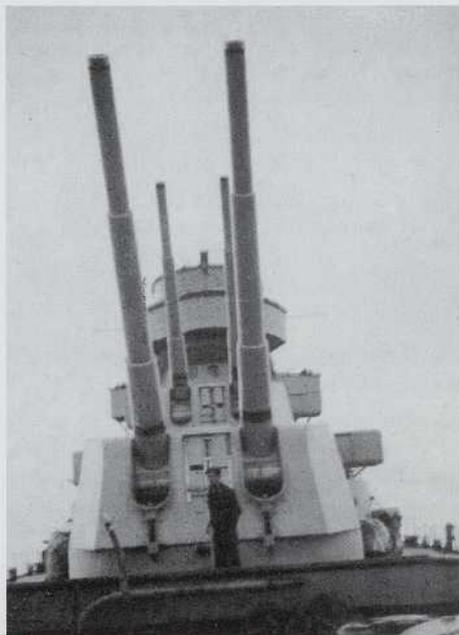


COINCIDE el aniversario sexagésimo sexto del hundimiento del *Baleares* con la llegada a mis manos de una carta que me proporciona una señora, cuyo nombre cito una vez conseguida su elegante y amable autorización, aunque para ello hubo cierta resistencia por su parte, y que se trata de doña María Teresa Pedreira Evia, esposa de don Francisco Carro Caruncho, naufrago del *Baleares*, felizmente en la actualidad residente en Ferrol a la edad

de 86 años. Este caballero era, en marzo de 1938, marinero voluntario con destino en un cañón antiaéreo de 120 mm, el cual se encontraba en el combate de cabo de Palos que la división de cruceros —compuesta por el *Baleares*, *Almirante Cervera* y el *Canarias*, al mando del almirante Vierna, que tenía su insignia arbolada en el *Baleares*— sostuvo en un encuentro nocturno con una formación naval adversaria, compuesta por los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* y los destructores *Sánchez-Barcáiztegui*, *Almirante Antequera*, *Gravina*, *Lepanto* y *Lazaga*. Los detalles del encuentro nocturno son de todos conocidos y perfectamente tratados por varios y eminentes autores, entre ellos, el almirante Cervera Cabello, que entonces en el empleo de teniente de navío asumió, por sucesión, el mando del buque en tan trágica situación.

El crucero *Baleares* era gemelo del *Canarias* y de un tercero «nonato». El *Baleares* fue construido en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval de Ferrol. Fue colocada su quilla el 15 de agosto de 1928 y botado al agua el 20 de abril de 1932.

En julio de 1936, el buque se encontraba muy atrasado en su alistamiento pero, sin embargo, en un tiempo récord y como fruto de la eficacia de la

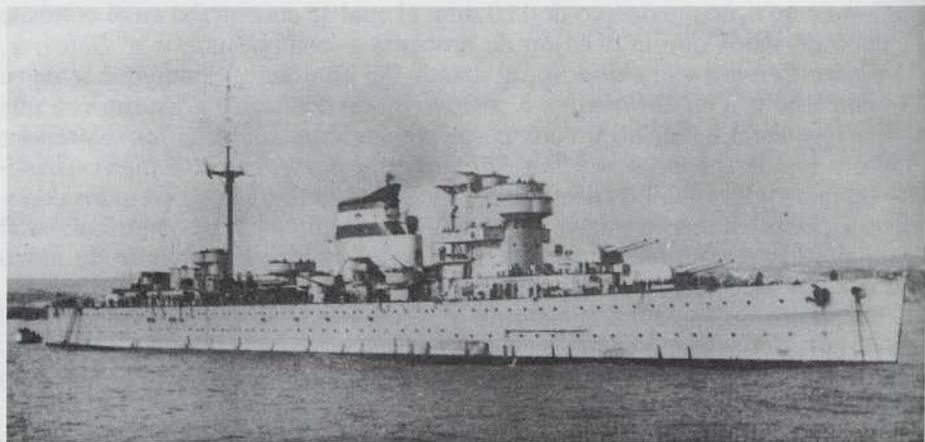


Torres de popa del crucero *Baleares*.  
(Foto: colección L. Suevos).

Armada y de la propia Sociedad Española de Construcción Naval, el 15 de diciembre de 1936 fue entregado a la Marina de guerra. Fueron sus comandantes los capitanes de navío Manuel de Vierna y Belando, Ramón de Ozárniz y Lastra, Rafael Estrada y Amáiz e Isidro Fontenla Maristany.

El *Baleares*, a pesar de su corta campaña, desplegó una gran actividad naval, con tres encuentros importantes. El 12 de julio de 1937 se enfrentó a seis destructores adversarios en aguas de Valencia. El 7 de septiembre de 1937, se enfrentó a los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* acompañados de destructores, a la altura de Cherchel, estableciéndose un violento combate en el que el *Baleares* fue alcanzado por el fuego adversario, ocasionándole averías y bajas, ocasión en la que se produjo la heroica actuación del soldado de

Infantería de Marina Manuel Lois, merecedor de la máxima condecoración militar, la Cruz Laureada de San Fernando, para premiar su arrojo y valor que



Crucero *Baleares*. (Foto: colección L. Suevos).



Velando a los cadáveres de los muertos del *Baleares* en combate con la escuadra republicana.  
(Foto: colección L. Suevos).

le costaron la vida días después en Cádiz. En la actualidad está enterrado en su pueblo natal, Órdenes, en la provincia de La Coruña, y en un determinado momento se pensó en su traslado al Panteón de Marinos Ilustres, pero éste no llegó a realizarse.

Por último, el combate del cabo de Palos, motivo de este recuerdo centrado en la persona de Francisco Carro Caruncho. A estas acciones bélicas hay que añadir los ataques aéreos sufridos, en los que se produjeron importantes incendios, bajas personales, y fue una constante que debe elogiarse y señalarse la actuación de la dotación heroica siempre. Son muy conocidos los momentos y las circunstancias en las que se produjo la pérdida del buque, en los que la dotación puso en evidencia su gran espíritu de sacrificio, en cuyo empeño muchos entregaron sus vidas, cualidad excelsa del militar.

Fueron 791 —incluido su comandante capitán de navío Fontenla Maristany— los desaparecidos, a los que hay que añadir al almirante Manuel de Vierna y Belando, sus jefes y oficiales de su Estado Mayor y personal subalterno. Todos ellos merecieron la concesión de la Medalla Militar Colectiva, siendo de destacar la concedida al entonces teniente de navío Cervera Cabello que, como reza en la disposición oficial de la concesión, tomó el mando del crucero *Baleares* al ser éste torpedeado y en las más críticas circunstancias a causa del incendio originado. Este oficial, con mando notoriamente despro-



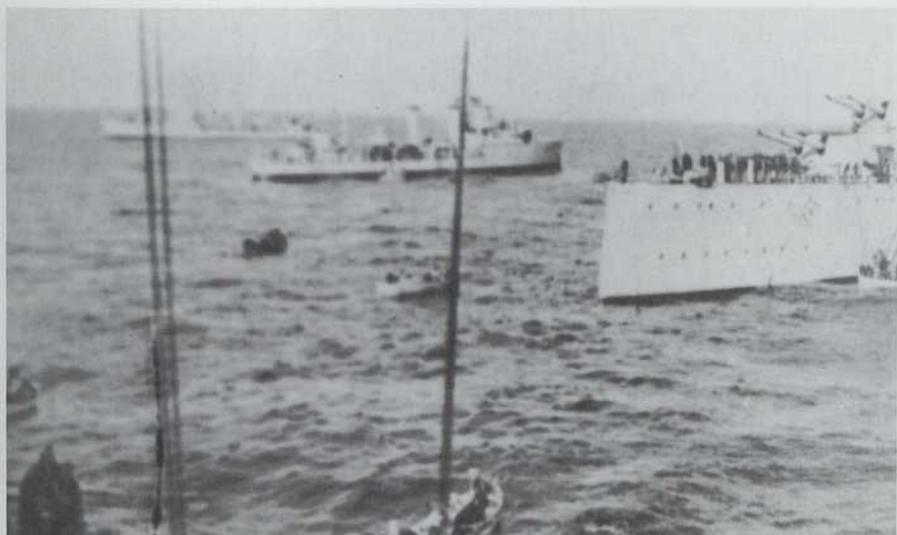
Hundimiento del *Baleares*, 6 de marzo de 1938. (Foto: colección L. Suevos).



Náufragos del *Baleares* a bordo del *Canarias*.  
(Foto: colección L. Suevos).

porcionado a su categoría, adoptó desde el primer momento acertadas medidas para mantener la disciplina y la moral de la dotación, conservar el buque a flote y los medios de combate; estableció comunicación con los buques amigos, trató de disminuir la virulencia de los incendios y, cuando llegó el momento de un final irremediable, organizó con éxito la evacuación de heridos y el salvamento de náufragos, destruyendo documentación y claves, obrando con serenidad y valor.

Al teniente de navío Juan J. Sarriá Guerrero y al capitán médico de la Armada Magín Pallarés Uge se les concede la Medalla Militar Individual por sus conductas de abnegación y sacrificio en ocasión del hundimiento del *Baleares*, en donde



Trasiego de naufragos del *Baleares*, desde los destructores ingleses, al *Canarias* y *Cervera*.  
(Foto: colección L. Suevos).

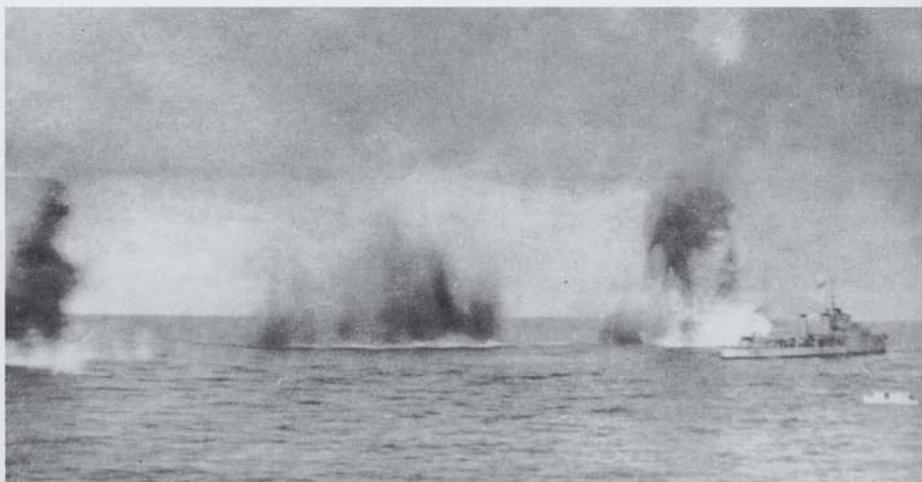
hallaron gloriosa muerte. El teniente de navío Sarria, jefe de una batería de antiaéreos, muy herido, no abandonó su cometido, y continuó dirigiendo la batería. El capitán Pallarés organizó una enfermería de emergencia para atender a los heridos y quemados. Ambos desaparecieron con el buque.

El número de supervivientes fue de cuatrocientos veintinueve.

Los destructores *Kempfenell* y *Boreas*, de la Cuarta Flotilla de la Marina británica, acudieron en su auxilio, realizando una magnífica y arriesgada labor de ayuda, que fue agradecida por el mando de los buques españoles, al tiempo que se intercambiaron mensajes de felicitación y elogios para con los naufragos.

Después de este sucinto resumen, por otra parte muy conocido, me detengo en el relato del contenido de la carta a la que se alude al principio, y que es el motivo de la redacción de este apunte, que se hace en recuerdo y homenaje a los que en aquellas duras circunstancias supieron ser fieles a los compromisos contraídos, y que es objeto de respeto y admiración. La carta está escrita por un naufrago del *Baleares* a otro naufrago y hace referencia a Francisco Carro Caruncho, igualmente naufrago del *Baleares*, a quien, con toda modestia y respeto, se le dedica este escrito.

«...cansado de tanta emoción en tan corto tiempo. Me siento al lado de mi puesto, cuando veo venir a Liaño con un quemado y me dice que si no lo conozco, y veo a Carro, el de la Farmacia, y le abrazo y le felicito y me pongo



Bombardeo de la aviación republicana a los destructores ingleses durante el salvamento de naufragos del *Baleares*. (Foto: colección L. Suevos).

a charlar con él... fue el único superviviente de un cañón antiaéreo; cuenta que fue horroroso, pues había fuego por todas partes, el puente desapareció como consecuencia de las explosiones continuas y afirma fueron torpedeados, pues el adversario disponía de destructores, cruceros y submarinos. Todo el Estado Mayor del almirante Vierna y el propio almirante desaparecieron, no se salvó nadie. Las torres de proa saltaron debido a la explosión de un pañol de municiones. Las explosiones eran continuas y el buque partió a la altura de la chimenea... las explosiones y fuegos en el interior del buque eran cada vez de mayor envergadura. Cuando observaron que el barco se levantaba de popa se lanzaron al agua.

Una vez en el agua, los destructores ingleses que se habían acercado atraídos por el resplandor del fuego les enfocaron con los proyectores y les lanzaron chalecos salvavidas, logrando recoger a unos trescientos naufragos, entre ellos once oficiales. Los ingleses se portaron muy bien, proporcionándoles alimentos, ropas y curas de urgencia a los heridos y quemados...».

*Omnes isti  
in generationibus  
gentis sua  
gloriam, adepti sunt  
et, in diebus suis  
babentur  
in laudibus.*

# HIJOS DEL DORMITORIO K

José Luis DÍEZ DEL CORRAL



(Ing.)

*A todos los que sienten un cosquilleo en el corazón al cantar «Soplen serenas las brisas». A todos los que comprásteis a Plácido un paquete de Celtas.*

## La decisión



ACE ya mucho tiempo, cuando un ordenador era un señor que ordenaba o una carpeta para organizar los papeles, a lo ancho de la geografía de España unos cuantos chavales decidieron «hacer la oposición de la Armada». No, no era que se opusieran al servicio militar en la Marina o que su ideología fuese utópicamente pacifista. Para eso había que esperar unos cuantos años. Simplemente querían ingresar en la Escuela Naval Militar y para ello había que pasar

una oposición «de siete por plaza».

Las razones de esa importante decisión eran varias. La tradición familiar probablemente fuese de las más fuertes, cadenas humanas que con orgullo habían llevado el botón de ancla. Tampoco era de desdeñar el factor geográfico. Ser de *ferrolño* era un condicionante importante, se respiraba Armada en el bello puerto gallego. Pero siempre había vocaciones espontáneas, chicos que sin saber por qué dijeron un día «quiero ser marino de guerra» ante el asombro (y el orgullo) de su padre, comerciante, que había pensado en un destino más prosaico para su vástago.

Y alguno hasta tenía la osadía de proceder de Botija (Extremadura) (un abrazo *Tosinica*).

En una especie de buceo sin escafandra me sumerjo en las profundidades de mi juventud y busco en el cajón de los recuerdos, dulcificados por el tenue manto del engañoso tiempo. ¿Qué teníamos de común aquella banda de chavales? Pienso que quizá fuese un cierto sentido romántico de la propia existencia y una intuición de que aquello era distinto y valía la pena.

## La oposición

En Madrid había varias alternativas entonces para preparar la oposición, el CHA, la Tiemar, el Ruiz de Alda. De este último guardo los mejores recuerdos. En aquel sitio aprendí el significado de tres palabras: amigo, alegría e ilusión. En las mañanas frías de Madrid desayunábamos un gran *bol* de café con leche y pan con tocino frito, cantábamos mientras se izaba la bandera de España y estudiábamos, estudiábamos..., todo por este orden. Creo que en los cines ponían *La violetera*, y me había enamorado profundamente de Elizabeth Taylor viendo *El árbol de la vida*. Bahamontes estaba a punto de ganar el Tour de Francia y el Real Madrid empezaba a asombrar en Europa. O sea, que ya ha llovido un poco...

La Escuela Naval. En aquellos tiempos mencionarla era como hablar de «El Dorado», un sitio mítico, donde habían ingresado años atrás algunos antiguos alumnos cuyos nombres se repetían con la veneración de los héroes griegos. Carrasco, Erades..., a mí me sonaban como Agamenón o Ulises, y bueno, cuando se hablaba de los que habían sacado la primera plaza, era entrar en los mágicos nombres del Olimpo... Baturone, Bremón..., Zeus.

De repente recibimos la convocatoria para los exámenes: «De orden del Excmo. Sr. Ministro de Marina tengo el gusto de participarle..., ha sido admitido a examen de oposición..., habiéndole correspondido... el número...».



Ocho opositores (ingresaron todos en la Escuela Naval) en el Parque del Retiro de Madrid. El segundo por la izquierda es el autor del artículo. (Foto: colección M. J.).

Se hacen cuentas. A Cuerpo General-Máquinas-Infantería de Marina-Intendencia vamos a cinco por plaza, no está mal.

Reconocimiento médico, inglés, cinco exámenes escritos («tengo clavados dos de geometría y el tercero bien planteado»), la gente va cayendo, ya quedamos menos, Dios mío que largo es esto, tres exámenes orales escogiendo una entre dos papeletas («¡me tocó la 14!»)... He ingresado. «Mi querido amigo y compañero: Tengo la satisfacción de comunicarte que tu hijo ha obtenido la plaza....».

### Aspirante de primero

Y un día nos encontramos delante de las puertas de «El Dorado», que en Marín era la de Carlos I. Capullos, tremendos capullazos, asustados, aunque disimulábamos muy bien. Había varias clases entre el género «capullo». Algunos tenían hermanos o primos o parientes ya en la Escuela, y se movían con la confianza de los recomendados. Una buena parte procedían del Colegio de Huérfanos de la Armada y tenían la soltura de los ya iniciados. La mayoría entrábamos en un mundo nuevo, sólo presentido.

Llegábamos a la Escuela Naval antes que el resto de alumnos, pues era necesario un tiempo prudencial para aclimatarnos. Un buen pelado, a recoger las «lanillas» y a hacer instrucción, militar o marinera. Para salir a la calle aún quedaba mucho, debía completarse el proceso de adaptación.

¡Han llegado los guardias marinas! Varios de ellos con viseras extraplanas se desgañitan frente a los asustados capullos, capullazos, qué feos sois. Uno de ellos me ordena poner cara de grifo, hago todo lo posible para complacerlo, no lo consigo, pero qué feo eres, capullazo. Las novatadas. Nos empezamos a sentir unidos, sólo somos unos parias, capullos, feísimos, que ni siquiera sabemos poner cara de grifo. Algunos nos reímos por dentro.

El año de capullo era una buena preparación para el maratón. No había tiempo para pensar, sólo para correr, para llevar libros de guardias marinas, para recibir chorreos, para hacer mudas (por ejemplo de paseo con ruso ahora y la siguiente de instrucción militar con polainas), para instrucción marinera, para jugar al «janbol», etc. ..., y para volver corriendo al dormitorio K.

Por fin podemos salir francos... previa revista de policía. La tirilla se empieza a convertir en un impedimento para la salida. O está nueva o está arrugada. Es una situación binaria, no existen los estados intermedios. Por primera vez debemos llevar permanente sable..., éranse unos capullos a un sable pegados.

En el parque, anexo de verano del casino de Pontevedra, conocimos algunos por primera vez el áspero sabor de la ginebra y el dulce sabor de los primeros besos.

Aprendí a decir controladamente, a la vuelta de francos, «a tus órdenes mi brigadier, se presenta el aspirante...», sin que se me trabase la lengua.

Después, siendo ya brigadier, comprobaba con una sonrisa disimulada los mismos esfuerzos de las nuevas generaciones de capullos.

Comenzaba entonces, pasados los preámbulos, la gran aventura de ser hombres. Cinco años, cinco, los años más rebeldes, 17/18 a 22/23, juntos, irremediablemente juntos, primero en el dormitorio K, batiendo el aún no reconocido récord de capullos encerrados dentro de un armero, semicírculos donde unos brigadieres se empeñaban en que saliesen más manos (creo que fue porque unos capullos no habían dejado el paso, ante una puerta, a un alférez). En aquellos momentos no había sacrilegio más grande, y al decirlo, al gritarlo, hasta las jarcias del palo, frente a la salida de los dormitorios, retumbaban con incredulidad.

Poco a poco íbamos formando un subvocabulario con palabras, frases y conceptos que antes no existían, pero que ahora eran comodines en cualquier conversación o situación: ratearse, abanto, apalillar, empurado, perdigón, Plácido, el *Nécora*, el *Cangas*, plantón, semicírculo, retén, cuartelero, capullazo, arrancar la lanilla, chopo enrobinado, la posición de descanso es tan militar como otra cualquiera, palomas a racamento...

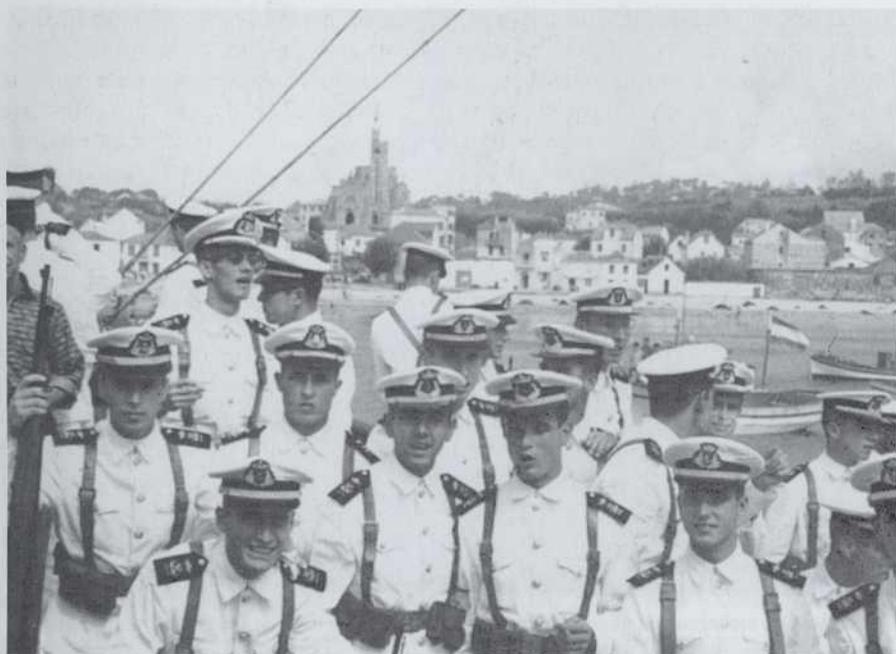
Mención muy especial merece «el Imponderable», ese cajón mínimo, último reducto de «lo privado», *Sancta sanctorum* de la intimidad, donde casi todos guardábamos cartas de novias y el Lobe además, los calzoncillos que no le había dado tiempo de arrancar.

### Aspirante de segundo

Aspirante de segundo: cosa amorfa, casi siempre arrestada. Sentado en los sillones del Casino, algunas tardes de lluviosos noviembreros, levantaba los ojos de algún bodrio de libro (me acuerdo de una descripción de veinte páginas de una comida de etiqueta, en *Los Buddenbrok*, de Thomas Mann) y leía sobre la pared algo así como «America sive tolm India Nova...». Había que levantarse para ir al cine, donde el plato fuerte era *Duelo en el Atlántico*.

Los guardias marinas daban ya su opinión técnica sobre lo adecuado de las maniobras del destructor o del submarino. Yo todavía no decía nada, estaba en segundo curso, que suele ser un año de reflexión y transición, en el que se lee mucho y es uno receptor de muchos puros, muchas tardes de sábado empurado, que contribuían a la lectura de libros. Después de leer *Sinuhé el Egipcio* y tras ser empurado por enésima vez por alguna cosa trivial, escribí un desgarrador artículo en la nueva versión de *Tambo* que salió por aquellas fechas y que aún conservo. «¡Ita, Ita, Papa Ula o el Grito de un Empurado!» era el tremendo título de aquel desahogo literario.

Uno de los momentos más trascendentales, una especie de tránsito hacia la madurez, era la selección de una gorra con visera casi plana y una galleta de



Septiembre de 1961. Ofrenda del Mar en el Templo Votivo de Panjón. (Foto: colección M. J.).

tal tamaño que se escapaba del frontispicio «gorril». Antes de acostarnos, muchos la sacaban de su funda, la miraban con arrobó, casi con lágrimas en los ojos, pasaban con dulzura el antebrazo sobre la visera para hacer desaparecer las partículas de polvo, se la probaban mirándose en el espejo y la volvían a meter, con cuidado infinito, en la funda para que durmiese hasta ser guardias marinas.

Ya no estábamos en el dormitorio K, ocupado por nuevas generaciones de capullos. Ahora nos distribuimos en dormitorios más pequeños y hemos cambiado de «tacón» en el estudio. Al subir las escaleras, leemos de forma mecánica: «Hoy no mojo la pólvora» o esa maravillosa *boutade*. «Vivir no es necesario, navegar sí».

### Guardia marina de primero

Guardia marina. Importante momento vital. Ya es uno profesional, atrás quedó el «aspirantazgo». Independencia económica. Ahora estamos nosotros al otro lado cuando llega la nueva generación de capullos. Y repetimos las mismas novatadas, les decimos que son muy feos... seguimos la corriente...



Prácticas de embarque de guardias marinas de segundo, con traje de faena gris, chaquetón y abisinio como prenda de cabeza. (Foto: colección M. J.).

Después del semienclaustramiento de segundo se sienten de nuevo las ganas de salir y Vigo se convierte en la ciudad de preferencia. El Náutico y el Aeroclub, alguna que otra novia o casi, o algún día al Suevia cuando la llamada de la selva es más fuerte.

Algo ha pasado en nosotros desde el «lejano» día en que entramos por Carlos I. Estamos unidos, sin saberlo, por un cordón invisible, sutil, pero que nunca desaparecerá: el compañerismo. No nos llamamos ya por el nombre, sino por diminutivos o sobrenombres que nos vamos asignando espontáneamente, y que van cuajando; son una especie de clave donde nos reconocemos, una manifestación de intimidad compartida: *Falucho, Pacoco, Cubillo, Manué, Tosinica, el Mastur, Firín, el Caballo, Carlitos, Pobilón, Guin-Guin, el Fotre, Teresito, Josman, Manolo Putadas, Alfredoto, Mariano Boluá, Michela, Pablito, el Microbe, el Moro, Ferragutiti, el caballero Tella, Corral el Bello, Crispulo, el Menagli, el Ibicenco, el Chicuco, Poldo, Perico* (dicho con voz desagradable), *Chenique, Deuderete, el Galio, los Juanitos, el Chilreu, Carolo, «Canaleorejuelamibrigadié», Jacobo, Pacomontojo, Chafino, el Lobe, el Barritas, Cañete, el Congrio, Paquiño, el Payo, Jaimolas, Pepiño, el Curdoba, Benso, Fico, Don Odbulio, el Cefe, el Pájaro, el Purri, el Pichi, el Palote, Güili, Patolas, Paquito el Tobas, Carlititos —papá— Viliñas, el Pis-Pis*, etcétera.

En este año, se nombran brigadieres a algunos miembros de la brigada, y ahora somos nosotros, en una eterna rueda de tradiciones, los que hacemos semicírculos y mandamos correr a torpedos a osados capullos que impedían el paso de algún omnipotente alférez.

La verdad que este año hay que estudiar mucho y empieza a vislumbrarse la carrera en la Armada.

Nos corre por la espalda un escalofrío cuando en el patio de Bazán cantamos cada sábado, en las leyes penales, «Soplen serenas las brisas, ruja amenaza la ola, mi gallardía española se corona de sonrisas. Por Tí patria, por Tí sola, mi vida a los mares di...».

¡Juventud ilusionada, tan lejana y cercana, desde esta atalaya nostálgica de la madurez...!

### Guardia marina de segundo

Cuarto curso, guardia marina de segundo; era entonces el momento del embarque en el *Juan Sebastián de Elcano*, bergantín-goleta-bricbarca o algo así, donde «la única cuerda es la del reloj». Mañana entramos en Santos, *a miña fantasia e uma toalla, uma toalla e nada mais*, han tocado maniobra



A bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, en aguas de la isla de Martinica, durante el crucero de instrucción de guardias marinas de segundo. (Foto: M. J.).

general y allí subimos como ardillas el Michela, y yo al juanete del palo mayor, a aferrar vela, cosa que acabamos «echando mixtos».

Pablito Bernardos se empeñaba en que hiciésemos un problema en el que había que situarse con veintitrés estrellas, una de ellas Zobelgenubi, catorce sondas y tres faros... utilizando unas tablas argentinas. Además, el Menagli tenía que hacer el mismo problema, pero en la cofa.

Sobre la caja de cerillas de popa, alguna noche de trópico nos tumbábamos mirando estrellas Paquito el Tobas, Pastor Faura y yo, y decíamos tonterías o hacíamos problemas de matemáticas, Paquito era un monstruo, y nos tragábamos inconscientemente un poco de firmamento.

Cuarenta y tres días hasta Fort de France. Menú único los últimos días: espárragos en lata e higos pasos. Tengo sueños eróticos... con ensaladas. ¡Qué buena está la lechuguita...!

¡Ay, amores del *J. S. de Elcano*, niñas con calcetines de Savannah, Georgia, gritando!: *I want a midshipman! I want a midshipman! El Patolas* las reconforta convenientemente. ¡Ay, francesita de Fort de France, la hija del jefe de la banda de música que nos recibió, cómo te reías cuando yo decía *furchet* señalando al tenedor!

Sábados y domingos, el cine en cubierta. Alberto Sordi-Santi Paylor.

¡Qué grande es el mundo, cuántas cosas, cuánta gente que vive «allá lejos»!

### Alférez de fragata

Nunca un galón tan finito —siete milímetros— significó tanto. Alférez de fragata o alférez. Entrar en otra dimensión. Oficial... y el bigote, prácticamente obligatorio. A los capullos, en el Parque o en el Casino se les mira con una ternura infinita... tan jovencitos...

A continuación, una conversación oída entre un alférez de fragata, muy mayor ya (21 años), y un tierno capullo (17 años):

- Oye, muchacho...
- ¡A tus órdenes mi oficia!
- ¿Tú sabes lo que significa capivoltear?
- ¡No, mi oficial!
- A mí se me ha olvidado, chaval, me lo enseñó Colorado, pero ya se me ha olvidado... ¿Qué estás tomando?
- ¡Una ginebra, mi oficial!
- ¡Estás convidado, chaval...!
- ¡Muchas gracias, mi oficial! (¡Qué tío más coj...!).

Hacíamos cursos de Seguridad Interior y de Lucha Antisubmarina en

Ferrol. Nuevo terreno, donde la mitología de la Escuela Naval decía que cada ferrolana (guapísimas, por cierto) tenía en su bolso un escalafoncillo:

- ¿Y tú, de qué promoción «fuera»?
- De la 50...
- Ah, ya, la de Carlitos Viliña.

A primeros de año, ¡por fin!, el salto a los barcos. Nos hacen como a las cartas: «estampillarnos» de alférez de navío o de teniente. Mi querido *Ariete*, mi primer barco, tus cuadernas descansando hoy sobre las rocas de la costa de la Muerte, en aquella noche tremenda de febrero, dos años después, cuando la Virgen del Carmen le sugirió a Pepe Sierra lanzar un andarivel desde el cañón de proa..., pero, bueno, eso es otra historia...

Delta Lima era mi barco. O Delta *pennant three pennant one*. Me aprendí toda la jerga del PT1 A y los truquillos de los virtuosos («hay que decir *tack* después del grupo fecha-hora»). Sabía que «Peter» era el jefe de los helicópteros (*two hellos approaching you from West..*), me aburrí haciendo muchos CASEX A5 y disfruté con los B3. Con Güili, fragatillas a bordo, tomé cerveza con ginebra (¡qué asco!).

Llegó el momento. Otra vez, como siempre, formando en la explanada.

Esta vez éramos nosotros los que nos íbamos. Es también tradicional que la fila de nuevos oficiales, al acercarse a recibir los despachos, lo haga en perfecto desacuerdo, cada uno con un paso distinto, saludando a destiempo. Ya no somos alumnos, somos oficiales...

En las gradas, los padres orgullosos, las madres con el nudo tremendo de la felicidad en la garganta, y las novias felices buscando con la mirada a «él» entre la blanca formación....

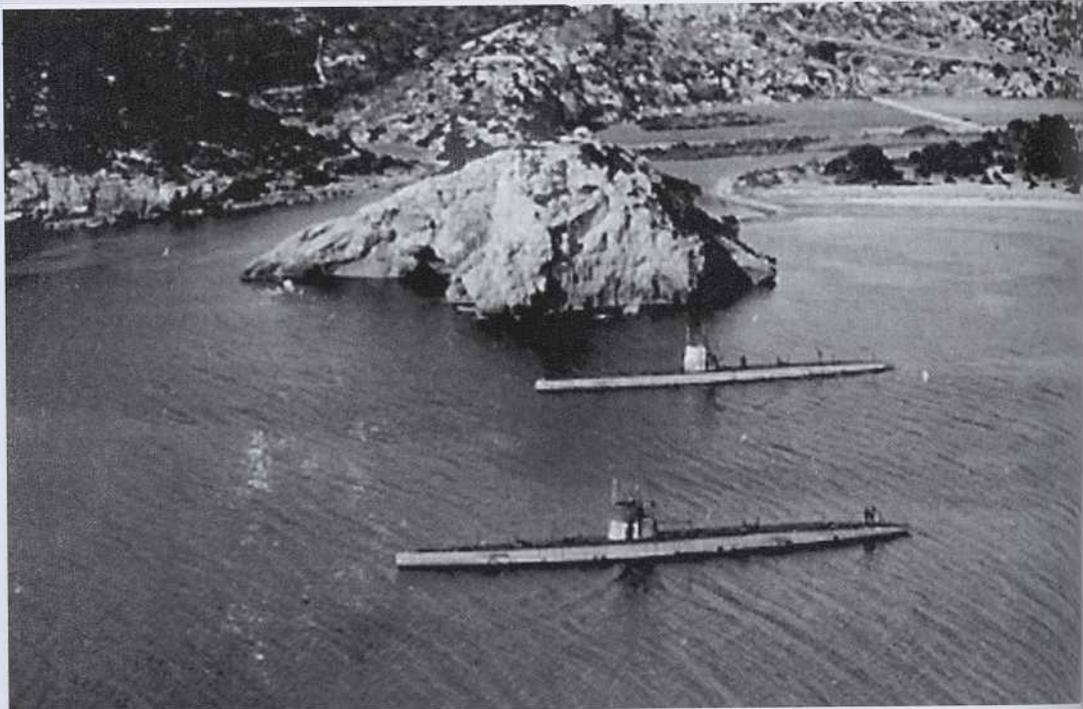
...Y en aquel instante comenzó la vida de mayor, la navegación independiente.

## Epílogo

Alguna vez, con calma, habrá que analizar la influencia de esos cinco años intensos en la rebeldía adolescente. Quizá para algunos fuesen negativos, para otros neutros y para otros positivos. En cualquier caso, y hablando por mí, cuando miro hacía atrás, ahora que empezamos a tomar el rumbo de recalada, siento que la nostalgia me garrea en el alma.

Vivir, igual que navegar, es muy difícil cuando se hace en un mar sin referencias. Después de haber navegado a muchos rumbos atípicos, vuelvo la vista a popa para buscarlas entre mis compañeros con los que compartí la ilusión juvenil de ser oficial de la Armada.

Para buscarlas entre los *Hijos del Dormitorio K*.



Año 1926: dos submarinos españoles *Tipo A* en la ría de Mahón.  
(Foto: colección I. Fernández de Bobadilla).

# BREVE APUNTE SOBRE LOS ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PRACTICAJE

Enrique YTURRIAGA CANTOS  
Capitán de la Marina Mercante



L origen de la profesión de práctico, o pilotos prácticos de los puertos, es ciertamente casi tan antiguo como los propios puertos, pues su seguro acceso, sondas, régimen de vientos, corrientes, mareas y demás variables locales siempre han precisado del conocimiento local que, juntamente con el de la ciencia náutica, han sido los elementos determinantes de la profesión. Los prácticos, que como marinos tienen un sentido del humor directo, suelen referirse a la suya como a la segunda profesión más antigua de la humanidad.

La propia etimología de la palabra es incierta, asociada según unos al *pileum*, atributo reservado a los que habían de consultar los astros en la antigua Roma, o al *peilen loot* en las antiguas lenguas germanas: el responsable del escandallo, el que había de tomar la sonda.

Las referencias en los antiguos textos que sobre la navegación han regulado son numerosas. El *Digesto*, en el fragmento 13,2 del Título II del Libro XIX, se refiere a la obligación de contratar *gubernator* por el *magister navis*, y a la acción que contra él pueden ejercer los cargadores si la nave se pierde por incumplir dicha obligación. La tentación de eludir pagar los servicios de practicaje parece que tiene su tradición...

Los *Roles de Olerón*, codificados en la baja Normandía durante el reinado de Leonor de Aquitania, esposa de Ricardo Corazón de León y bisabuela de Fernando III El Santo, ya imponían al piloto lemán (nuestro práctico actual) la obligación de «enmendar» los perjuicios sufridos por la nave cuando navegaba bajo su gobierno.

Y nuestro *Libro del Consulado del Mar*, en su Capítulo 249, era mucho más drástico: si se ha alquilado piloto de costa y éste desconociere el paraje a donde se ha de conducir la nave «...deberá perder su cabeza en continente, sin remisión ni gracia alguna». No eran tiempos fáciles para los prácticos, sin duda.

Las *Leyes de Wisby*, del siglo XIV marcan muy claramente la zona de practicaje, limitada por «las cadenas del puerto», e imponen la obligación del pago del servicio a los mercaderes propietarios de las mercancías embarcadas a



bordo. También hay prolijas referencias en el *Código de Derecho Marítimo* de la Liga Hanseática, hecho en Lubeck en 1447; en el *Código* danés de Federico II de 1561, y en *Código* marítimo sueco de Carlos IX, aprobado en 1667.

Pero antes, en España, en 1590, la Casa de Medina-Sidonia había aprobado unas *Ordenanzas de los hombres de Mar y Río y Pilotos de la Barra de esta Ciudad de Sanlúcar de Barrameda*, por ser la profesión imprescindible para asegurar el comercio de Indias. Estas ordenanzas, sumamente detalladas como todas las de la época, regulaban el turno de los pilotos, la dotación de los botes, las tarifas, los exámenes para el acceso a la profesión, el nombramiento, la figura del práctico mayor o diputado, como en ellas se le conoce... casi todos los elementos que configuran el ejercicio profesional en la actualidad.

Esta sistemática en regular normativamente la figura del práctico tiene en España un hito con la publicación de las *Ordenanzas de Bilbao* de 1737, en las que se dedica el Capítulo 26 completo a regular su figura «...y lo que deberán de hacer y llevar por razón de sus lemanages o atoages». La distinción en ambas figuras se refiere a la diferencia de practicaje de la mar al fondeadero, y de éste al lugar de amarre para la descarga, y viceversa. Ambas funciones son muy diferentes en cuanto al punto y medios de embarque y auxiliares para la maniobra, maniobras a ejecutar y conocimientos precisos para realizarlas. Las *Ordenanzas de Bilbao* beben de la fuente de las *Ordenanzas de la Marina francesa* de 1681, que también distinguen entre el piloto de altura (*pilote hauteurier*) y el piloto de puerto, *pilote lamaneur*; si bien es cierto que el Consulado de Bilbao ya había reglamentado con anterioridad al efecto, concretamente desde la *Ordenanza de Pilotos* de 1561 y normas posteriores de desarrollo.

Las *Ordenanzas de Bilbao* ya organizan el servicio en torno al práctico mayor, nombrado por el prior y cónsules, y con atribuciones sobre los restantes prácticos, amén de señalar deberes respecto de sondar la barra, ayudar a los barcos varados o naufragados, cuidar la señalización marítima, etc. En suma, la imposición de cumplimiento de obligaciones de servicio público, que siempre el Estado ha delegado, en mayor o menor medida, en los prácticos de los puertos.

Existen reales órdenes que se refieren a los derechos del servicio de practica en cuanto a su aspecto económico, como son el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 y la Real Orden de 6 de abril de 1853, así como la Real Orden de 14 de junio de 1882, por la que se refunden los prácticos de número y los prácticos amarradores.

Pero la primera reglamentación en la que se deja sentir una intervención administrativa sistemática en la edad moderna respecto de la Ordenación del Servicio de Practica es en las Bases para la Reglamentación del Servicio de Practica en los puertos españoles, que se aprobaron por Real Orden de 17 de diciembre de 1885, quedando en ellas subsumidas todas las otras reglamentaciones que pudiesen existir.

Estas bases generales se adecuaron por Real Orden de 11 de marzo de 1886, siendo su modificación más importante la creación de prácticos titulares.

El Artículo 1.º de estas bases decía:

«En todos los puertos, bahías y fondeaderos que sean puntos habilitados para el servicio marítimo habrá el suficiente número de Prácticos que presten el servicio en las entradas, salidas o movimientos que necesiten los buques, cuyos individuos dependerán directamente de la Autoridad de Marina de la localidad, en cuanto se refiere al dicho servicio de su profesión.»

Con posterioridad a este Reglamento de Bases se publicó el 27 de mayo de 1910 el Reglamento Provisional para el Cumplimiento de la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas, de 14 de junio de 1909, en el cual en su capítulo X trataba de los Servicios de Practica y Amarraje. Se regulaba de forma muy detallada en sus Artículos 128 a 144 el servicio que debía prestarse en todos los puertos, bahías y fondeaderos habilitados para el comercio marítimo.

Con esta normativa se estableció el marco legal que había de cumplirse en cada puerto, pero lo que sucedió es que en cada uno la junta local (regulada en el Art. 143) estableció la regulación del Servicio de Practica que consideró más aconsejable para su puerto y el resultado fue de una gran confusión, al regirse cada puerto por un reglamento particular.

Por un Real Decreto de 13 de octubre de 1913 se estableció el mandato legal de aplicación de la ley, en la que se hacían responsables a los prácticos



de la derrota de la nave desde que la abordaban hasta dejarla fondeada o amarrada en sitio seguro, al tiempo que les obligaba a indicar al capitán los rumbos a seguir para conseguirlo.

Esta reglamentación sufre posteriores modificaciones, hasta que con la Orden de 18 de noviembre de 1932 se establecen unas condiciones mínimas y comunes para todos los prácticos, sin que por ello deje de haber una dispersión reglamentaria

local sobre el servicio de practicaje, en función de los puertos donde se realiza, hasta que el 4 de julio de 1958 se publica un *Reglamento General de Practicaje*, ligeramente modificado por el *Reglamento General* de 7 de febrero de 1963.

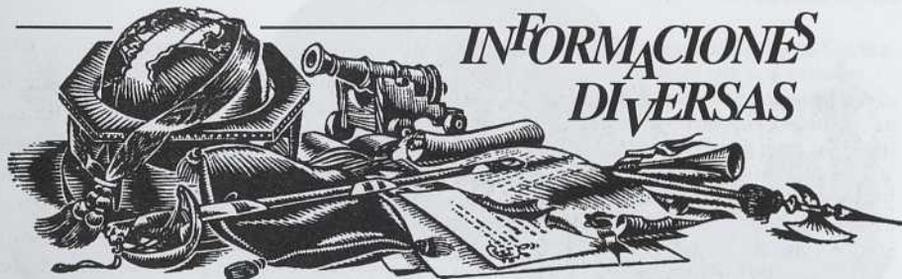
El *Reglamento General de Practicaje* del 58 tuvo la principal virtud de la uniformidad de normas aplicables a todos los puertos de España, prevaleciendo sobre los reglamentos particulares de cada puerto.

Desde ese momento, tanto los prácticos como los usuarios del servicio se rigen en todos los puertos españoles por las mismas normas, adaptadas a las características de cada puerto, algo muy sensato habida cuenta del carácter internacional de la navegación mercante.



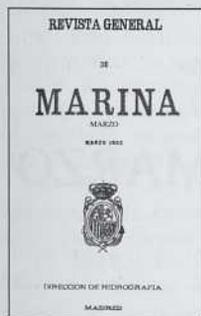
#### BIBLIOGRAFÍA

- NAVAJAS REBOLLER, Miguel: *Régimen Jurídico-Administrativo de los Puertos*. «Monografías jurídicas». Ed. Marcial Pons.
- FERNÁNDEZ GUERRA, Ramón: *El Contrato de Practicaje*. Ed. José María Bosch.
- VELÁSQUEZ GAZTELU, Juan Pedro: *Estado Marítimo de Sanlúcar de Barrameda*. Ed. Aseha.
- RODRÍGUEZ BARRIENTOS, Manuel: *Los Prácticos titulados según las Bases de 1886 y el Reglamento de 1913*. Revista «Prácticos de Puerto».



## INFORMACIONES DIVERSAS

### HACE CIEN AÑOS



Comienza el cuaderno de marzo de 1904, tomo LIV, con un artículo titulado *Problema estratégico y redacción de órdenes*, por Víctor Díaz del Río, general de brigada de Infantería de Marina. Siguen:

*Las características militares del buque de combate. III. La velocidad*, por Gustavo Fernández, ingeniero inspector de la Armada; *Centro del Ejército y de la Armada. Curso de estudios militares de Marina de 1903 a 1904. Concepto General de la Marina moderna*, por Víctor M.<sup>o</sup> Concas Palau, capitán de navío; *La guerra ruso-japonesa. Noticias oficiales*, sin firma; *Información de la prensa profesional extranjera*, sin firma; *Bibliografía*, trata sobre la obra titulada *La telegrafía sin hilos*, escrito por los jefes de la Armada Ramón Estrada y Eugenio Agacino, con prólogo del eminente científico José Echegaray, que la REVISTA transcribe íntegramente. Finaliza el cuaderno con *Movimiento de buques de guerra, nacionales y extranjeros*.

### HACE CINCUENTA AÑOS



Se inicia el cuaderno de marzo de 1954, tomo 146, con un trabajo titulado *La Marina occidental en una posible Tercera Guerra Mundial*, por Carlos Martínez-Valverde, capitán de fragata. Siguen:

*Nuestros submarinos*, por Luis Leal, capitán de fragata; *Hélices de palas orientables y su aplicación a buques de guerra*, por Álvaro González de Aledo, ingeniero naval.

En *Notas Profesionales* se tratan los temas siguientes: *Las armas nuevas, Salvamento en la mar, Un futuro mejor para la aviación de portaaviones y necesidades actuales de la navegación astronómica*.

En *Historias de la mar* aparece un trabajo firmado por Herbert Bischoff, ex teniente de navío de la Marina alemana, titulado *Misión especial en el Ártico con el U-481*.

Con *Miscelánea, Libros y Revistas y Noticario* se completa el cuaderno, que contiene 65 ilustraciones.



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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE MARZO

### En tal día como hoy...

Día Año

**1 1831.**—El brigadier de la Armada Pavía sale de Manila con ocho falúas. Mantiene la amenaza contra los piratas de Joló y de Mindanao, y al propio tiempo efectúa levantamientos hidrográficos muy necesarios para la navegación.

**2 1924.**—En Marruecos, nuestros buques cruzan incesantemente ante las costas enemigas. Son el apoyo del Ejército que establece posiciones junto al mar, bien protegidas por el fuego naval.

**3 1814.**—En Nueva España, las fuerzas de Marina de desembarco combaten junto a las tropas del Ejército al movimiento separatista.

**4 1811.**—Las fuerzas navales sutiles de los Caños, en Cádiz, avanzan por aquéllos, tomando posiciones para apoyar a las tropas procedentes de Tarifa y Algeciras, que se acercan a la espalda de las líneas francesas.

**5 1851.**—Las fuerzas navales españolas, en Joló, después de haber derrotado a los piratas, desembarcan tropas del Ejército reforzadas por las columnas de desembarco de los buques.

**6 1811.**—En la bahía gaditana se da un importante golpe de mano sobre las fortificaciones enemigas de El Puerto de Santa María. Se distinguen los marineros y soldados de la fragata *Esmeralda*, mandada por el alférez de fragata Montenegro Sanjurjo.

**7 1741.**—Navega por el Pacífico la escuadra del general Pizarro en busca de la inglesa del almirante Anson, que ha de actuar al tiempo que la del almirante Vernon. Ataca Cartagena de Indias.

**8 1781.**—Los jabeques de guerra *Numancia* y *San Blas*, mandada la fuerza por el capitán de fragata Tacón, apresan a la goleta inglesa *Active*, que se dirigía a Gibraltar.

**9 1565.**—Se lleva a cabo el cegamiento de la desembocadura del río Tetuán o Jelú por Álvaro de Bazán. Distrae la defensa enemiga en el desembarco cercano, efectuado por Alonso de Bazán.

**10 1810.**—En Cádiz, el teniente de navío Lobatón ataca el molino de Bartibás, donde los enemigos tenían un astillero.

**11 1596.**—Cerca de la cubana isla de Pinos, la escuadra de Avellaneda pone en

fuga a una inglesa, de superior fuerza. Era la de Drake, ya muerto éste.

**12 1880.**—En Cuba, en Quemado Bajo, el primer batallón expedicionario de Infantería de Marina derrota a una muy fuerte partida de mambises.

**13 1810.**—Cerca de Chiclana (Cádiz), el A. F. Mieres, con 20 marineros y nueve soldados del regimiento de Irlanda, protegida su cañonera por cuatro más, efectúa la voladura de la posición enemiga de Monte Corto.

**14 1865.**—Llega a Montevideo la fragata *Numancia*, mandada por Méndez Núñez. Es muy celebrada su hazaña. Es la primera vez que un barco acorazado se aventura en cruzar el océano Atlántico.

**15 1741.**—Empieza el ataque a Cartagena de Indias la escuadra del almirante Vernon. Se distingue en la defensa Blas de Lezo, que había mandado en la defensa del año anterior, ya mutilado, tuerto, manco y cojo, en combates anteriores.

**16 1755.**—El C. N. Barceló, con sus jabeques, en la ensenada de Melilla, apresa cuatro buques de esta clase a los berberiscos.

**17 1810.**—En el Plata, el capitán de fragata Michelena defiende bravamente la colonia de Sacramento con tan sólo 200 hombres. Resiste hasta que recibe orden de retirarse a Montevideo. Se le concede la Laureada Real de Marina.

**18 1817.**—En Nueva España, en Soto de la Marina, el teniente de fragata Pavía prepara los botes de la fragata *Sabina*, para al amanecer atacar al bergantín *Neptuno*, de los insurgentes, del cual se apoderarán.

**19 1763.**—Siguen los ataques al castillo del Morro, de La Habana. Defienden la fortaleza dos capitanes de navío, Velasco y González de Bassecourt (éste como segundo). Se cubren de gloria las tropas de Marina.

**20 1741.**—El T. N. Alderete, de los batallones de Marina, realiza una muy honrosa defensa de las baterías de San Felipe y de Santiago, en Cartagena de Indias, batidas por 75 cañones de los buques antes de ser asaltadas. Se retira con muy pocos supervivientes.

**21 1821.**—La fragata *Aretusa*, en aguas de Cuba, apresa a un bergantín insurgente colombiano, armado de diez cañones.

**22 1822.**—En el puerto de El Callao, la escuadra española rechaza el ataque de una

insurgente chilena mandada por Lord Cochrane, que les lanza brulotes que son evitados.

**23 1810.**—El capitán de fragata Monteverde, en Venezuela, con una columna, en gran parte de tropas de Marina, toma la capital Caracas después de vencer dura resistencia.

**24 1876.**—El gobernador general de Filipinas, contralmirante Malcampo, se apodera del pueblo de Mainbung. Ello es precursor de la toma de toda la isla de Joló.

**25 1527.**—En el Maluco sigue la guerra entre portugueses y españoles, los primeros ayudados por los indígenas de Tidore y los segundos por los de Terrenate. Se distingue en los combates el capitán Urdaneta.

**26 1874.**—Gloriosos combates en San Pedro Abanto, no lejos de Bilbao, en la guerra carlista. El 2.º batallón del 1.º regimiento de nuestra Infantería de Marina gana para su bandera la corbata de la Cruz Laureada de San Fernando.

**27 1729.**—En estos días se va coronando la obra del intendente general de Marina José Patiño, constituyendo una gran flota para el rey Felipe V. En 1717 ya había creado la Compañía de Guardias Marinas y los batallones de Marina; siguieron las brigadas de Artillería.

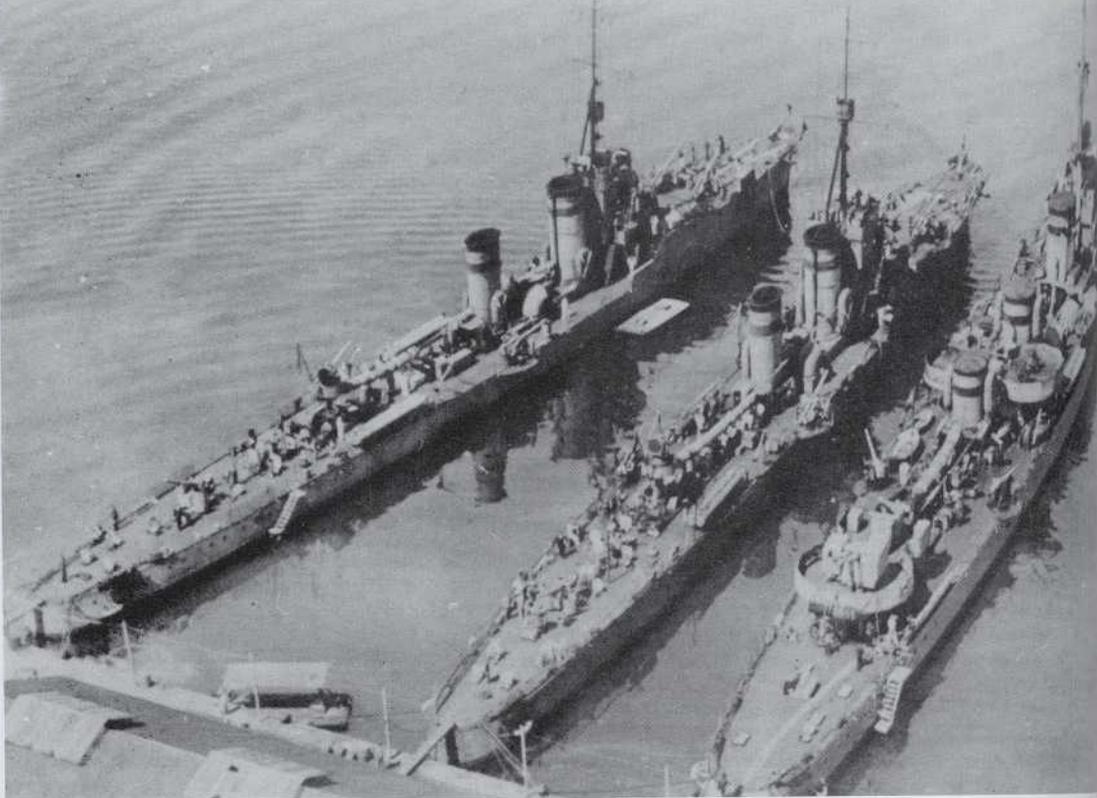
**28 1814.**—En el Uruguay tiene lugar el combate del Arroyo de la China; nuestras fuerzas están mandadas por el capitán de navío Jacinto Romarate, uno de los más valientes oficiales de nuestra Armada.

**29 1625.**—La escuadra de Fadrique de Toledo, en aguas del Brasil, ataca a San Salvador y toma la plaza. Rechaza después los ataques de una flota holandesa que viene en socorro de los vencidos.

**30 1798.**—En Algeciras, el jefe de escuadra Bruno de Hezeta, al frente de 19 lanchas cañoneras y obuseras, acercándose mucho a las baterías de Gibraltar, las bate cumplidamente, causándoles grandes destrozos.

**31 1866.**—Bombardeo de la plaza de Valparaíso como castigo a ofensas inferidas al honor de España. Se efectúa a pesar de la amenaza de las escuadras inglesa y americana, superiores en fuerza a la de Méndez Núñez. Éste dice que si se interponen serán tomadas como enemigas, «España —dice una vez más— prefiere Honra sin Marina a Marina sin Honra»... y no se interpusieron.

CAPITÁN MARVAL



Los destructores *Huesca*, *Teruel* y *Melilla*, acoderados en el muelle de Palma de Mallorca durante nuestra Guerra Civil. (Foto: colección: L. Suevos).



## 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.

### 26.347.—El collar de las islas

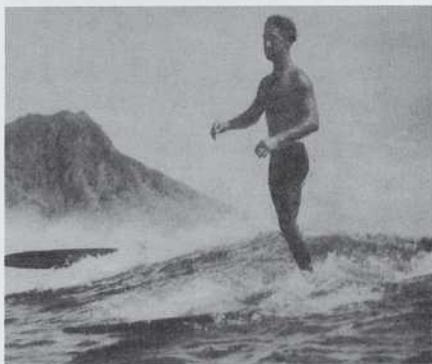


Ya, de por sí, este nombre irradia poesía. Como todo en las Hawai.

Collares madreporicos, estos seres, aquí, de delicado color rosáceo. Collares de flores en los «leis» con que se da la bienvenida al viajero pronunciando un suave *alhoa*.

Presentamos una estampa que ya se ha hecho universal con el *surfing*, deporte tan extendido hoy por el mundo. Entonces (1935) estaba vinculado a los indígenas y a algún deportista americano. Vieja foto, pues, la nuestra.

Estos indígenas eran los descendientes de los guerreros del rey Kamehamea, que por su empuje mereció ser llamado «el Napoleón de las Hawai».



Cerraré estas cortas líneas con la palabra *alhoa*, que tantas cosas quiere decir y que vale para despedirse.

C. M.-V.

26.348.—Timbales



De aquesta guisa (véase la ilustración) eran los que se armaron en Ferrol cuando se realizaron las procesiones de Semana Santa y del Cristo de los navegantes,



éste en la iglesia del Socorro, en el puerto viejo. Los hubo de marinería y de Infantería de Marina, y ...¡a fe que sonaban fuerte al no tener el que los batía que llevarlos por sí!

Capitán Marval

26.349.—Pintores de Trafalgar



No cabe duda que el combate de Trafalgar —cuyo doscientos aniversario se cumplirá el próximo año— ha sido fuente de inspiración de historiadores, poetas, novelistas y biógrafos. Los pintores no iban a ser menos, y son numerosos los que con sus lienzos y acuarelas tratan de revivir aquel tan glorioso como desafortunado combate. Entre ellos destacan nombres tan conocidos como Monleón, Cortellini, Cuende o Banis, acreditadas paletas de la pintura naval.

Destacamos, sin embargo, el realizado por el marino de la primera mitad del siglo XIX José Halcón de Mendoza y que se conserva en el Museo Naval, en el que bajo el título de *Combate de Trafalgar*, representa la fase inicial de la batalla con mar gruesa, marejada de fondo, los buques ingleses a barlovento y la escuadra combinada formando una larga línea irregular en marcación amurada a babor navegando al norte, en la que hay navíos que aún no han ocupado su puesto.

El cuadro —muy vistoso de colorido— tiene una cartela con la siguiente inscripción: *Combate de Trafalgar. Sostenido el 21 de octubre de 1805 por las Escuadras combinadas de España y Francia contra la de la Gran Bretaña, siendo mandadas por el Teniente General Español Federico Gravina, el Almirante Francés Villeneuve y el Vice Almirante Inglés Nelson. Lo trazó y lo pintó por orden del Excmo. Sr. Conde de Salazar, Secretario de Estado del Despacho Universal de Marina y con presencia de datos oficiales Dn J. M. Halcón Oficial de la Real Armada.*

J. C. P.

26.350.—Miseria



Con fecha 9 de octubre de 1816, daba parte el capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz al ministro de Marina, que transcribimos:

«Excmo. Sr. En el día de ayer se da parte al Comandante militar de Marina de Cádiz de haber fallecido en aquella noche repentinamente el Capitán de Navío D. Benito Basabe, sin haberle encontrado en su persona y casa un medio real con que poder dar sepultura á su cadáver, pudiéndose atribuir su muerte á la miseria en que vivía.

De esta suerte viven, fenecen y terminan sus tristes días, por una serie de desgracias, los beneméritos é incomparables oficiales de Marina, y en este espejo miran su lastimosa suerte los que por una providencia singular sobreviven.»

Esto de «Marina poca y mal pagada», atribuida al «Deseado», fue durante muchos

años desgracia que todos los marinos, desde capitán o paje, sufrieron sin una queja ni lamentación, anteponiendo siempre el deber a todo.

J. F. G.

### 26.351.—Falta de efectivos



El Real Decreto de 27 de octubre de 1820, ante la falta de efectivos de

marinería, obligaba a los ayuntamientos a confeccionar relaciones de todos aquellos convecinos que, por haberse concedido libertad de pesca y navegación para todos los españoles, faenasen en la mar por su cuenta y sueldo, los cuales se verían obligados a encontrarse en disposición de servir en la Armada en caso de ser llamados, y casi siempre lo eran, desde los 18 a los 40 años, excepto si eran capitanes, patrones, empresarios o capataces.

A. A. R.

### 26.352.—Diferente



Sí, muy diferente es lo que rodea al mando en combate ahora a lo que le rodeaba a finales del siglo XIX. Pocas comunicaciones había.



No solamente se trata de la existencia de un CIC, sino que los almirantes no se protegían del fuego enemigo metiéndose en la torre blindada dispuesta al efecto.

De modo semejante al que muestra la fotografía del acorazado *Pelayo*, iban Cervera y Concas, en el *Teresa*, en Santiago de Cuba, resultando gravemente herido Concas, el comandante del buque.

En la foto vemos, al pie del puente, el gobierno a mano, con los marineros que habrían de manejarlo en caso necesario.

C. M.-V.

### 26.353.—Correspondencia



Entre la que sostuvo José Vargas Ponce, ilustre marino e historiador, con Félix Amat, obispo *in partibus* de Palmira, figura una carta que éste le envió a aquél; en ella recoge un epigrama, del cual, parece ser, fue el autor, titulado *¿Cuáles fueron los tres séptimos que nos quitó Bonaparte?*, el cual por lo curioso transcribimos; se refiere a la Guerra de la Independencia, y llegó a adquirir gran popularidad. Veamos:

«Tres séptimos nos quitó  
Bonaparte en un momento:  
Un Rey, un Papa, y el uno  
De los divinos preceptos.»

Los tres séptimos que nos quitó fueron el rey Fernando VII, que se llevó cautivo a Francia; el papa Pío VII, que igualmente tuvo preso cerca de París, y el VII Mandamiento de la Iglesia, suprimiendo el pago de los diezmos y primicias.

J. F. G.

### 26.354.—Héroes olvidados



Bien pudiéramos incluir en una lista de ellos a Francisco de Cuéllar. Mandaba tres galeones de los restos de la Armada de Inglaterra, con los que se refugió

en la bahía de Sligo (Irlanda) el 20 de septiembre de 1588. Pero a los cinco días arreció el fortísimo temporal y los hizo garrear destrozándolos contra la costa en menos de una hora junto con 300 hombres de su dotación; unos mil más se ahogaron al intentar ganar tierra a nado. Cuéllar, con una pierna fracturada, reunió a los náufragos que pudo, incorporándose en Leitrim a las fuerzas del irlandés MacClancy, alzado en armas contra Isabel I de Inglaterra. Y aún tuvo ánimos para defender con éxito al frente de los suyos el castillo de Rossclogher, en medio de una tremenda tormenta de nieve, contra el isabelino Sir William Fitz William, que había proclamado que exterminaría a los españoles (hizo lo que pudo: cazó como alimañas a todos los infortunados náufragos que encontró dispersos y asesinó a los que se entregaron confiando en su palabra de que, a cambio, les respetaría la vida).

Pese a todo, Cuéllar logró retirarse con su gente al Flandes dominado por España.

G.

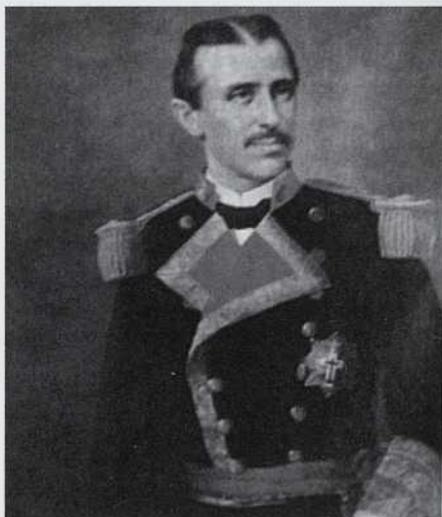
### 26.355.—El obispo Fonseca

 En el reinado de los Reyes Católicos, don Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Badajoz, Palencia y de Burgos, sucesivamente, fue realmente el primer ministro de ultramar, pues por sus manos pasaban todos los negocios de Indias.

J. J. P. C.

### 26.356.—Artilería

 El 10 de febrero de 1886 se llevaron a efecto en el campo de tiro de Torregorda las prácticas de tiro con el cañón de 16 cm de retrocarga modelo 1883 de la Marina, construido según los planos del brigadier de Artilería de la Armada González Hontoria en los talleres que en El Havre posee la sociedad francesa Forges et Chantiers de la Mediterranée.



Brigadier González Hontoria.

Las prácticas pusieron de manifiesto el importantísimo mérito contraído por el autor de las piezas, al dotar a la Marina con unos cañones que a igualdad de calibre son sobresalientes en condiciones balísticas, potencia y facilidad de manejo.

J. A. G. V.

### 26.357.—Limitaciones en Versalles

 El Tratado de Versalles limitó la flota alemana a seis acorazados, que no excedieron de las 10.000 t cada uno, seis cruceros ligeros, 12 destructores y 12 torpederos con 1.500 oficiales y 15.000 hombres.

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

### 26.358.—Errores

 Don Antonio Terry y Rivas, en la portada de su obra *El desvío de la aguja náutica*, Madrid, 1875, insertaba el siguiente aforismo original del célebre astrónomo:

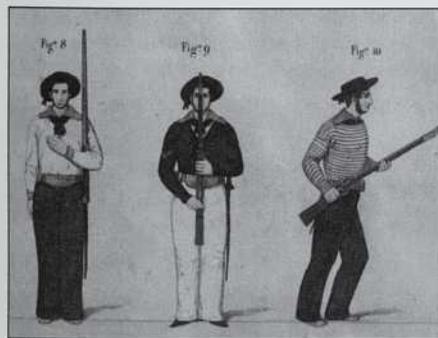
nomo, físico y político francés François Arago: *Les flots nous cachent les erreurs des pilotes, comme la terre couvre les beuves des médecins*. Lo que se puede traducir —pese a que, en realidad, *pilotos* en francés se escribe *pilotes*— como: «La mar nos oculta los errores de los pilotos, así como la tierra cubre los yerros de los médicos».

M. R. B.

### 26.359.—Marinería militar



Dice el rey en sus Ordenanzas de 1802 (redactadas por don Luis María de Salazar, después ministro de Marina) sobre la militaridad de la marinería: «La Matrícula de Mar de mis dominios se organiza y establece, del modo más adaptable a su profesión, sobre el pie de cuerpo militar, cual lo son por su instituto a bordo de mis baxeles en que se manejan toda clase de armas en defensa y honor de mi Corona» —hoy diríamos de la patria—.



Los marineros morían por la patria y por el rey; sin embargo, su uniformidad no se generalizó hasta el Reglamento de 1834. Antes, en 1826, hubo un duradero conato en los buques de las Antillas impulsado por el general Laborde. Todo siguiendo los anteriores deseos del marqués de la Victoria.

Se acompaña gráfico del Reglamento de 1834 sobre el uniforme de la marinería.

Capitán Marval

### 26.360.—Política liberal



Durante el régimen liberal, que clamaba por la libertad del hombre y los derechos humanos, las normas que subsistían en la Armada sobre penas y castigos no sólo fueron abolidas, sino que por un real decreto se ordena que en los arsenales y buques se apliquen penas corporales afflictivas en proporción a los delitos cometidos, con el fin de su corrección.

Así, los castigos de argollas, zambullidas, lengua atravesada, azotes y otras bajezas, quedaban sustituidos por el de palos, aunque no excederían de treinta, no siendo en ningún caso de menos de diez.

Al menos quedaba el consuelo de que estos castigos seguían vigentes en las armadas británica y rusa.

A. A. R.

### 26.361.—Madrid, capital del Reino



En el año 1559 Felipe II trasladó la capitalidad del Reino a Valladolid a Toledo y al año siguiente la fijó definitivamente en Madrid.

Hasta entonces la capital no había sido fija, los reyes residían en distintos sitios y, de otra parte, las Cortes se convocaban en diversos lugares; así podemos decir que Burgos, Valladolid y Toledo precedieron a Madrid como asientos de la capitalidad del Reino.

Entre los mitos de la Historia hay uno referido al emperador Carlos V, que afirma que cuando se enteró de la intención de su hijo de trasladar la capitalidad a Madrid, exclamó: «Si quieres conservar tus estados, deja la Corte en Valladolid; si quieres aumentarlos, ponla en Lisboa, y si quieres perderlos llévala a Madrid». ¿Dijo algo al respecto el emperador?, no lo podemos saber, pero la última parte referida a Madrid tiene todas las trazas de ser un añadido malévolo.

La explicación más difundida, aunque discutible en parte, ha sido que el traslado a Madrid no obedeció a un capricho, sino que se fundamentó en razones geográficas, por su

situación central en la Península, en una encrucijada de buenas comunicaciones con la periferia, así como por motivos de seguridad militar de tenerla alejada del riesgo de ataques procedentes de la mar. Claro está que también Toledo o Valladolid respondían a las mismas condiciones.

¿Habría sido un acierto para los intereses de España contar con una capitalidad marítima? Es aventurado entrar en ucronías, pero realmente en aquella ocasión se perdió la oportunidad de tenerla —ya fuera Lisboa, Cádiz o Sevilla—, y cabe pensar cómo en un imperio tan extenso, «en el que no se ponía el sol», las consideraciones geográficas se quedaron limitadas al ámbito peninsular, pero sin reparar en la magnitud de nuestras relaciones ultramarinas.

J. J. P. C.

### 26.362.—Deforestación



Quienes creen que la preocupación por la deforestación se debe a los infatigables ecologistas deben leer lo que opinaba Cristóbal Colón sobre este asunto en 1494:

«...porque en esta parte occieental de Jamaica todos los días, al atardecer, se formaba un nubarrón con lluvia, que duraba una hora más o menos, lo cual dice el Almirante que lo atribuía a las grandes selvas y árboles de este país y haber hallado por experiencia que esto ocurría también antes en las islas Canarias y de los Azores, mientras que ahora, que se han talado muchas selvas y los árboles que las embarazaban, no se forman tantas nubes y lluvias como se engendraban antes».

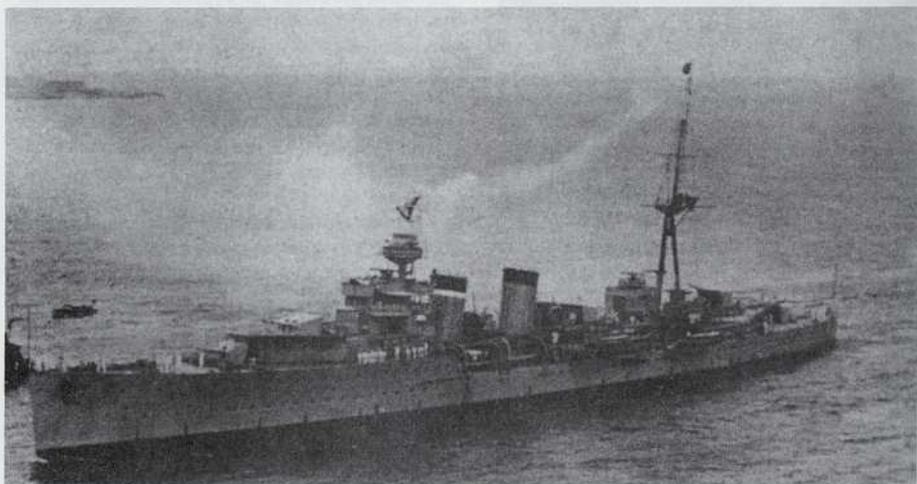
G.

### 26.363.—El chulo del Cantábrico



Desde que el 26 de julio de 1936 el crucero *Almirante Cervera* se hizo a la mar en Ferrol hasta la entrada en servicio, dos meses más tarde, del crucero *Canarias*, fue aquella la única unidad importante de la Marina nacional que operó en el Cantábrico. Durante este tiempo llevó a cabo una febril y eficaz actividad, que hizo que fuera moteado por el enemigo como «El chulo del Cantábrico», cosa que a su aguerri-da dotación no molestó en absoluto, sino todo lo contrario.

J. R.



Crucero *Almirante Cervera*.

26.364.—El viaje de la *Kon Tiki*



El antropólogo noruego Thor Heyerdahl y cinco compañeros en 1947 parten de El Callao (Perú) con la balsa *Kon Tiki*, a vela y aprovechando las corrientes marinas llegan a Tuamotu después de recorrer 4.300 millas en 101 días.

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

26.365.—Cañones



Se utilizaban los de desembarco, también para armar con ellos las grandes lanchas, emplazándolos en sus proas firmemente trincados. No se les quitaban las ruedas. La lancha retrocedía al disparo, así la reacción sobre la estructura era menor. Se obtenían así buenas cañoneras.



En mar Chica, en Melilla, se armaron lanchas que apoyaron con sus fuegos las operaciones de las tropas del Ejército que operaban en las orillas.

C. M.-V.

26.366.—Cuerpo de voluntarios



Con ocasión del asedio a Cádiz por los británicos, año 1862, Juan de Perinat, maestro de esgrima de los caballeros guardias marinas, autor de un importante trabajo sobre este noble arte, propuso la formación de este dicho cuerpo para defender la «Tacita de Plata».

J. F. G.

26.367.—Escandinavos en América



La presencia de los escandinavos en América, pese a los antecedentes vikingos, ha sido muy pobre.

Suecia abandonó en 1655 su pequeña colonia en Delaware, bajo presión holandesa.

Dinamarca se mantuvo más de 200 años en las islas Vírgenes, hasta que los Estados Unidos le compraron su parte en 1917.

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

26.368.—Filipinos



Quizá pampangos (Luzón). Eran muy buenos soldados de España (hasta la sublevación general).

La ilustración presenta un panquero y un soldado del Regimiento de España. Como prenda de cabeza llevan el clásico sombrero de bejuco, después sustituido por sombrero redondo de paja (1857).

Cuando se produjo la sublevación general no pudo confiarse en los indígenas. La Infan-



tería de Marina se portó muy bien, pero también sus soldados indígenas se sublevaron en el arsenal de Cavite. Se utilizaron mucho las columnas de desembarco de los buques, en la guerra en tierra, y en ella se distinguieron los oficiales del Cuerpo General.

La marinería de la Armada tenía marineros filipinos que vestían como los peninsulares. Se batieron muy bien tanto a bordo como en tierra, y después del combate de Cavite defendieron Manila en los sitios de mayor peligro.

C. M.-V.

26.369.—Peral y Dewey



El 20 de septiembre de 1884 el teniente de navío Isaac Peral redactó el primer esbozo de su idea del submarino. Cuatro años después tuvo efecto su botadura, y en el verano de 1890 se realizaron las pruebas oficiales. A finales de ese mismo año el Gobierno, «por razones políticas», decidió



negar todo apoyo al invento y suspendió los créditos. Peral pidió y obtuvo la baja en la Armada, y su submarino fue desguazado.

El 30 de abril de 1898 se libró el combate de Cavite.

En abril de 1900 la Armada estadounidense compró un submarino tipo *Holland VI* y encargó otro. Su almirante más antiguo, George Dewey, dijo:

«Si los españoles hubiesen tenido dos submarinos en Manila, yo no habría podido tomar ni retener esa ciudad.»

En agosto, el Congreso de los Estados Unidos ordenó la compra de seis submarinos más.

G.

26.370.—El cañonero *Temerario*



Considerado también como crucero-torpedero, con ciertas dosis de triunfalismo entre los años de 1894 a 1898, estaba adscrito a la Estación Naval del Río de la Plata, y en 1896 remontó el río Paraguay llegando hasta Asunción, convirtiéndose en el primer buque español que por vía fluvial llegó a esta ciudad, lo que constituía una hazaña de no poco mérito, dadas las peligrosas condiciones del río en algunos de sus tramos.

Como consecuencia de la guerra con los Estados Unidos, el Gobierno uruguayo le recomendó abandonar sus aguas, pero para evitar que a su salida fuese presa fácil de los buques americanos se le concedieron treinta días de asilo por averías a partir del 14 de julio de 1898, zarpando el 11 de septiembre desde Montevideo para Cádiz, donde llegó sin novedad tres meses más tarde, cuando la redacción del Tratado de París le dejaba a salvo de cualquier interferencia yanqui.

A partir de 1900 permaneció «plácidamente» en el resguardo marítimo de Baleares y Barcelona hasta 1916, en que fue dado de baja en las listas de la Armada.

J. C. P.

# VIEJA FOTO

1963



(Foto: colección J. A. Manzano).

Fotografía tomada en el Casino de Alumnos de la Escuela Naval de Marín con ocasión de la fiesta del *Ciento* (\*) del año 1963.

De izquierda a derecha: Alberto Pérez-Lorente Quirós, Fernando Fernández Tapias, Chiky Ribas Suardfáz, Antonio Rodríguez-Toubes Núñez (†) y Miguel A. Manzano Rodríguez.

*El Ciento*, uno de los acontecimientos festivos más tradicionales de la Armada, nació a bordo de la *Asturias* —la primera fragata de hélice de la Armada— en su época de sede de la Escuela Naval Flotante, creada por el contralmirante Juan Bautista Topete en 1869. Dicha fragata, en su último periodo de vida, permaneció fondeada en la ría de Ferrol, frente a La Graña, formándose a su bordo

generaciones de marineros, siendo la última promoción la 314, ingresada el 1 de septiembre de 1906.

*El Ciento era una fiesta sencilla, infantil si se quiere, un momento votivo-festivo, que años atrás se venía sucediendo en la fragata Asturias, Escuela Naval, cuando esa cifra justa de días eran los que faltaban al aspirante para su salida a guardia marina, abandonando definitivamente la Escuela al alcanzar la categoría de michi.*

La estrofa más conocida de la canción que en aquella ocasión se cantaba, dice así:

Adiós, *Asturias*  
Buque botica  
Adiós la rica  
Ría de Ferrol  
Adiós a todos  
Los que en ti quedan;  
Adiós, Escuela  
Adiós, adiós.

(\*) Ver artículo de R. NOVÁS, Manuel: *El Ciento*. REVISTA GENERAL DE MARINA, septiembre-octubre de 1943.

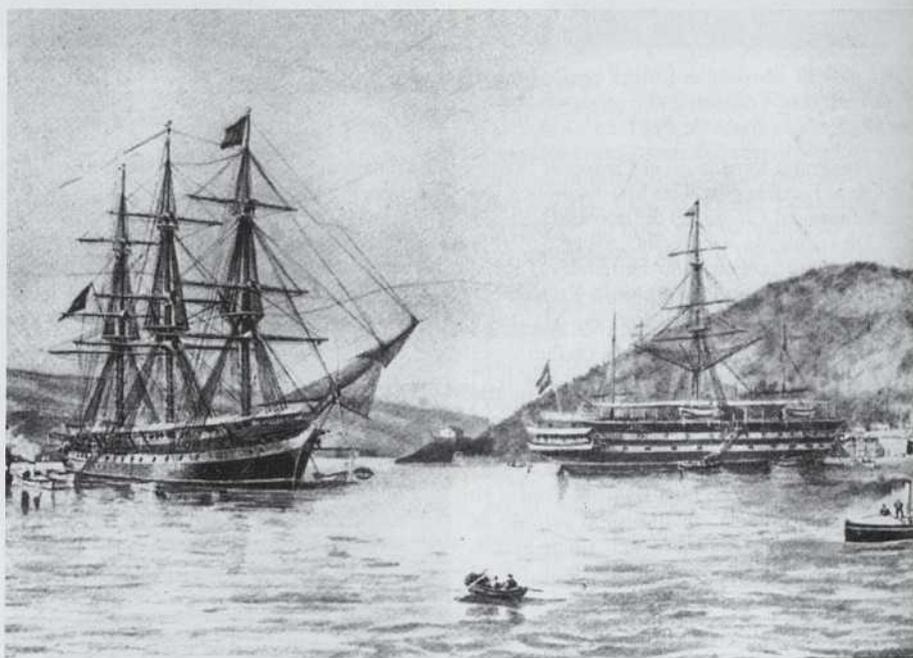
A partir de este día en la pizarra de la primera clase de los de quinto (semestre) y por los artistas de esta clase se iba pintando en el encerado el nombre de una de las cien estaciones del ferrocarril antes de llegar a la de Cádiz, y el número 100, 99, 98..., según los días que iban transcurriendo, pintándose además algo alusivo, que el profesor veía a su entrada y refrendaba con sus sonrisas.

El domingo siguiente al del Ciento se reunían en almuerzo íntimo en el hotel Suizo la promoción del quinto semestre; antes habían pasado por la sastrería de Allegue —que vistió a tantísimas promociones— a tomarse medida de la levita...

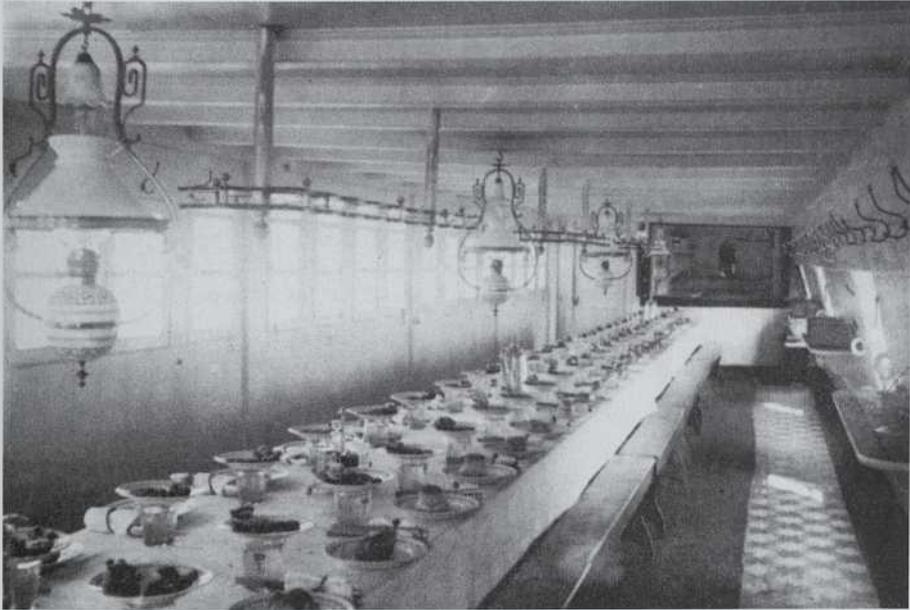
En la Escuela Naval de Marín la fiesta del Ciento se celebraba en el fin de semana más próximo a los cien días antes de dejar la Escuela para embarcar en el *Juan Sebastián de Elcano*. En sus épocas de mayor esplendor, décadas de los 50 y 60 del pasado siglo, se celebraba una representación de cuadros

satíricos sobre la vida de la Escuela, donde se hacía un repaso, en clave de ironía, a la actualidad escolar de los últimos meses. La fiesta, mitad crítica seria, mitad explosión de humor, donde nadie se salvaba siendo el centro de las burlas los *protos* más caracterizados. Tales representaciones se celebraban incluso en el cine-teatro de Marín, como la de 1959. Al año siguiente la representación se celebró en la clandestinidad, aunque consentida, en el Salón de Estudios, al ser censurada por el mando la tragedia griega «Agamenón, rey de los griegos, visita la Escuela Naval», con claras referencias a la visita que había girado a la Escuela Naval el entonces ministro de Marina, almirante Abarzuza, una visita de inspección de las que pasan a la leyenda —dado el carácter resolutivo de este buen ministro— y de las decisiones que sobre el terreno fue tomando para remediar las cosas que no estaban a su gusto.

Además de tales jocosas representaciones se celebraba un baile de gala, al que asistían



Asturias, Escuela Naval Flotante, y Villa de Bilbao, Escuela de Aprendices Marineros.  
(Museo Naval, Madrid).



Comedor de la Asturias en la época de la Escuela Naval Flotante.  
(Museo Naval, Madrid).

las más distinguidas y jóvenes bellezas, todas ellas «gente conocida» de la sociedad de entonces (todavía se celebraban las puestas de largo) de Pontevedra, Vigo, Ferrol, Santiago, Villagarcía e incluso de Madrid, muchas de ellas novias celosas que no estaban dispuestas a que sus flamantes guardias marinas cayeran bajo las sutiles redes del proverbial encanto de las féminas gallegas, con el meloso acento de la lengua de Rosalía.

Hoy en día *El Ciento* se sigue celebrando, sin la representación satírica y jocosa, sólo con el baile. A Marín acuden novias y parejas

de todos los lugares de España y del extranjero, y hasta incluso alguno de los novios de las damas guardias marinas, además de algún ligue conseguido a través del «chateo» por *internet*. La fecha de la celebración se adapta al calendario del puente más apropiado: el del Pilar, Todos los Santos o la Constitución. Hay que adaptarse a la época de las plataformas digitales y de las *webs*. Ha sido una constante en la Armada saber encapillar la estacha de la modernidad en el noray de la tradición.

S. N.





Los flechas navales de Ceuta dando la bienvenida al crucero auxiliar *Mar Cantábrico*, al atracar al muelle de aquella ciudad, el 8 de diciembre de 1937. (Foto: colección L. Suevos).



## ¡SOY DON FAUSTINO!

Conocida fue la acusada personalidad que en vida tuvo el almirante don Faustino Ruiz González, que en todos los destinos de su dilatada y brillante carrera dejó la impronta de su carácter. Gobernador general de la antigua Guinea Española (hoy República de Guinea Ecuatorial) durante muchos años, ejerció una especie de «virreinato», en el más noble sentido de la palabra, desde el que infundía respeto y admiración, pero también era muy querido por peninsulares y nativos de aquellas lejanas tierras, que en la época de los últimos años de la década de los cincuenta y primeros de la de los sesenta era comúnmente conocida como «la Suiza africana».

Don Faustino no estuvo ya presente en el proceso de autonomía de la región ecuatorial (del que tal

vez no le hubiesen gustado determinados aspectos), pero el peso de su gestión contaba mucho en el desarrollo del territorio, y las sólidas bases de orden y autoridad que había implantado facilitaban su evolución y franqueaban muchos caminos que con otro comportamiento hubiesen sido de difícil acceso.

Entre los primeros consejeros del régimen autonómico establecido figuraba como vicepresidente el antiguo alcalde de Mongomo, Francisco Macías Nguema, que después sería el primer presidente de la República de Guinea Ecuatorial, tras la proclamación de su independencia. Hombre inquieto, contradictorio y confuso (quien esto suscribe lo conoció bien), derivó casi de inmediato a un radicalismo exacerbado que causó no pocos problemas, tanto a su antigua



Don Faustino Ruiz González.  
(Foto: ORP, Armada).

metrópoli como a su nuevo país. Más antiblanco que antiespañol por complejos raciales, ejerció una política vengativa de enfrentamientos y tensiones que tuvo como es sabido un trágico final a costa de su propia vida. Pero no es éste el caso que nos ocupa.

Una vez investido como presiden-

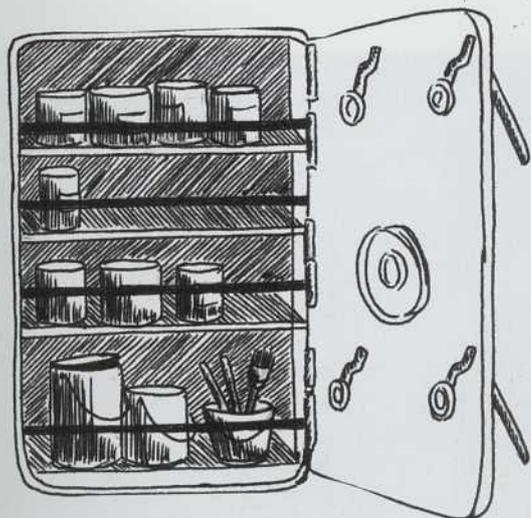
te, Macías, para reafirmar una autoridad puesta en entredicho, llenó las páginas del Boletín Oficial de Guinea de títulos y atribuciones tales como general en jefe de las Fuerzas Armadas, protector de la cultura, benefactor de la patria, con rimbombantes decretos de enrevesada literatura, pero que a sus connaturales debían dejarlos poco menos que fríos. Por eso, en sus primeras visitas a los pueblos de Fernando Poo y Río Muni (y yo tuve que acompañarle a varias de ellas), al final de todos sus discursos, siempre de marcado tinte anticolonialista, terminaba con una frase de fácil entendimiento para los oyentes:

«¡Porque ya sabéis, yo aquí, Francisco Macías, soy don Faustino!»

Con ello quería dejar sentado un principio de autoridad que sus nuevos y pomposos títulos no le concedían, y que el nativo pamue, bubi o combe, recibía con un «uh, uh, uh» más de temor que respeto, más de recelo que de admiración, porque, evidentemente, aunque la frase le viniese al pelo, Francisco Macías no era don Faustino ni en el forro de sus zapatos...

J. C. P.





# Pañol de Pinturas

## FRANCISCO JOSÉ RUIZ SÁNCHEZ

Como ya he manifestado en más de una ocasión, el abrir la puerta del *Pañol de Pinturas* se convierte en una agradable sorpresa no sólo por la obra que presenta el artista de turno, sino también porque en ella se consolida esa realidad que siempre hemos querido transmitir de lo arraigada que está en la Armada esa magnífica afición a este bello arte de la pintura.

Hace ya algunos meses visitó el Instituto de Historia y Cultura Naval el capitán de fragata Francisco Ruiz Aldereguía, actualmente en la reserva y dedicado a otros menesteres ajenos a la Armada y desde la siempre añorada Galicia. Él es pintor, y en su día saldrá en este *Pañol* si así lo desea. Pero lo cierto es que transmitió mi petición a su padre, el capitán de navío Francisco José Ruiz Sánchez, en situación de retiro, que me escribió para que los «estibase» en el *Pañol*, estiba que cumplo con muchísimo gusto no sólo por su persona, sino también por su obra.

La carta a la que hago referencia revela una actividad poco común para los trienios que reúne (junio de 1920), un gran sentido del humor, que sin duda es una de las cuali-



Francisco José Ruiz Sánchez.



dades que le hace estar en esa línea de trabajo constante.

Se considera más que «marino pintor», como manifiesta, un marino que pinta y que es lo que hace importante esta afición, en general, dentro de la Armada.

Como en muchos casos, «Paco Pepe», nombre con el que se le conocía en su entorno más cercano dentro de la Armada, heredó esta afición de su madre, de la que aprendió viéndola pintar, herencia que no sólo consistió en los genes que transmitieron esa tendencia, sino también en su caja de pinturas.

Es evidente también la influencia que el entorno ejerce sobre el artista, y así, en su niñez, recibe el impacto de la costa de Andalucía, con esos pueblos que ciegan con su luz y sus playas mediterráneas de singular belleza.

Más tarde viene a Madrid, donde recibe escasas clases de pintura, y aquí le sorprende la guerra, que como él dice le une y liga a la Armada y a la mar para toda la vida.

Al referirse a su obra, compara a los músicos que «tocan de oído» y se autositúa diciendo que él pinta «de ojo», afirmación

que considero fruto de su modestia, ya que su obra, a juzgar por las fotografías, revela un buen «ojo» para esto de la pintura.

Cuenta Paco Pepe con gracia la anécdota sucedida en Tuy cuando era comandante del *Fradera*, y que con ocasión de una tómbola benéfica, nutrida con regalos de los ciudadanos, pusieron una obra suya como primer premio (según él debido a su cargo). Le tocó a un rapaciño, que cuando se lo entregaron manifestó su desilusión infantil diciendo: ¡Pues yo prefería una lata de melocotón! Para que no se fuera con el trauma le dieron su lata.

Durante el curso de Armas Submarinas que efectuó en Sóller tuvo tiempo de combinar los estudios, con mucha dedicación a la pintura, a escribir, sin dejar por eso de explorar las maravillas de la isla, jugar al bridge, etcétera, circunstancia que ahora, pasado el tiempo, le parece imposible el alto rendimiento de horas, como en todas partes de 60 minutos.

Es gran aficionado también a la escritura, posee dos premios Virgen del Carmen y ha terminado once libros sobre temas diversos,



como narraciones, sucesos e historias, con un ambiente marineru o familiar.

Como confiesa no ha hecho ninguna exposición cara al público, pero tiene obras dispersas por casas de familiares, amigos y conocidos, bien porque quisieron llevarse algunas o porque él mismo se las había enviado; en su casa, el salón de la comunidad de vecinos cuenta con 16 obras suyas.

Pintor de óleos; su estilo es figurativo y sigue en general una línea academicista, alterna en la realización de marinas, calmas chichas con botes plácidamente fondeados con otro tipo de mares más alterados, una gran marina con el *Juan Sebastián de Elcano* en la lejanía, que nos hace revivir años de juventud, un velero que capea un temporal con buen colorido y factura. No ha dejado olvidados los paisajes donde la naturaleza se deja ver con su placidez, lejana a la gran ciudad, y la multitud de verdes propios del campo.

Rafael ESTRADA





«Bigdecksoffraq». (Foto: remitida por GD J. M. de Lara Muñoz Delgado).



## RESCATE EN EL MAR DEL NORTE: UNA PELÍCULA DE ACTORES

Al hilo de la vieja tradición de Hollywood de siempre, que limitaba (o ampliaba) sus posibilidades en un buen y espectacular reparto, *Rescate en el mar del Norte* (Ffolkes, Andrew W. McLagen, Estados Unidos, 1979) se funde y a la vez se unifica en el reparto, en la exhibición de actores, quizá algunos de ellos discutidos y discutibles (aunque no, por supuesto, James Mason, que sobrevuela con rotundidad, creación y talento en compañía de Anthony Perkins y Roger Moore).

Es ésta una nueva versión actualizada a los tiempos que corren, que quiere decir devaluación pura y simple pasada por los más descarados filtros de la comercialidad a la hora de la explotación mundial del producto, de la vieja fórmula, la clásica, el llamado *star-system*, donde podían aparecer en títulos de créditos (todos juntos y a la vez) Gary Cooper, Robert Mitchum, Ava Gardner o Montgomery Cliff, por ejemplo. Hay más, como hay otros títulos y otros actores-actrices

en el esplendor de su carrera y de su biografía. En aquel entonces la fórmula era proponer en una misma película actores de primera categoría. Una forma de demostrar la potencia, la fuerza comercial, el desarrollismo cinematográfico a los más altos niveles. Si bien Spencer Tracy con su sola presencia daba contenido (y dólares) a la película, en un arriesgado juego de fantasía y poder se le añadía el de Katherine Hepburn. O Burt Lancaster. En el Hollywood de los sesenta y setenta, clara época de declive del cine norteamericano, no había más solución que unificar antiguas viejas glorias al objeto de poder rentabilizar el producto. Quiero decir que a John Wayne había que ubicarlo en pantalla, al lado de Rock Hudson, y al revés. En solitario ninguno de los dos, pese a tratarse de inmortales intérpretes de *La diligencia*, *El hombre que mató a Liberty Valence*, *Confidencias a medianoche* o *Gigante*, podía dar coherencia y dividendos a la cinta. Andrew



McLagen, hijo de actores, el fordiano Victor McLagen, es experto en fichar para un mismo producto a intérpretes de primerísima fila. Antecedente de *Rescate en el mar del Norte* fue *Asalto al tren blindado*, con los ya citados John Wayne y Rock Hudson, dos actores juntos absolutamente impensables en otras circunstancias, pero que en el año del rodaje, 1972, era ya de lo más normal. Intento, pienso, finalmente baldío, frustrante de revitalizar la industria alicaída frente al impulso de la televisión, de los ya arcaicos, decadentes estudios situados en la parte vieja de la ciudad de Los Ángeles. Al paso de los años, cuando oficialmente pudo certificarse la defunción del Hollywood de siempre, la fórmula, el sistema, entró en desuso e, inmediatamente después, en el olvido.

*Rescate en el mar del Norte* se inscribe en el subgénero de los terroristas. Recuérdese el terrorismo político desarrollado de forma violenta y a nivel internacional en los albores de los años setenta. En su aspecto formal y desarrollo fílmico, de lenguaje en los parámetros de secuestros, el chantaje o la amenaza popular, la cinta era muy propia de aquellos años. Fuera de un posible contexto político, la película, según podemos leer en su hoja de rodaje, «trata la historia de un comando contratado por el Gobierno británico al objeto de liberar una plataforma petrolífera en el mar del Norte que ha estado secuestrada por

un grupo de delincuentes...». Intereses, pues petrolíferos ingleses en juego cuando un audaz comando, capitaneado por Anthony Perkins, se apodera de la plataforma citada, y una vez toda la estructura bajo férreo control se pide el rescate, que lógicamente es cuantioso. Es entonces cuando entran en acción los otros actores de importancia, Roger Moore, un civil experto en actividades y luchas contra el terrorismo, y James Mason, al mando del Almirantazgo de S. M. y personaje imprescindible a la hora de manejar (y de utilizar) las piezas de este complicado rompecabezas. Inspirándose en un correcto guión no exento de tópicos y de convencionalismos al uso —no se olvide que *Rescate en el mar del Norte* era una cinta de aventuras—, su director traza con habilidad una labor de rodaje estudiada y planificada al objeto de llevar finalmente la nave a buen puerto, seguro de resguardo y amparo. Contenido en las secuencias de acción y violencia, más suelto y ligero, menos rígido en las escenas de interior, su fidelidad al oficio y a la profesionalidad se ponen en evidencia y a las claras a lo largo del metraje, intensifica la acción y ofrece sus buenos grados de tensión, en especial en las escenas finales cuando el comando antiterrorista decide dar su, al parecer, definitivo golpe de gracia.

En el terreno interpretativo, sin la menor sombra de duda o de vacilación, quien se lleva el gato al agua es James Mason. Extraordinario actor de carácter, de soporte, su estrella siempre brilló, y en ocasiones muy al nivel del Stewart Granger de turno. Tenemos tres excelentes muestras: *El prisionero de Zenda*, *Con la muerte en los talones* y *La caída del imperio romano*. Roger Moore fue célebre televisivo, al dar vida al celeberrimo personaje, *El santo*. En el momento del rodaje cobró vida fílmica al ser un muy especial James Bond 007, agente secreto de S. M. con licencia para matar. Cierra el bloque el siempre psicótico-neurótico Anthony Perkins, lanzado a la fama a base de tres películas extraordinarias: *La gran prueba* (William Wyler), *Psicosis* (Alfred Hitchcock) y *El proceso* (Orson Welles).

Toni ROCA

# La Mar en la Filatelia



## SHACKELTON Y EL *ENDURANCE*

Siempre hubo aventureros atraídos por grandes espacios —altas montañas, amplios océanos, grandes desiertos o enormes masas de hielos polares—, y su exploración ha sido para ellos su meta y su razón de ser. Uno de estos románticos protagonizó entre 1914 y 1916 una exploración a la Antártida que sobrepasó con creces lo que llamamos «al filo de lo imposible»; fue Ernest Shackleton (1874-1922), que pasó a engrosar las filas de la leyenda para ser reconocido como uno de los grandes exploradores del continente sur, y su efigie y sus aventuras suelen aparecer en los ámbitos de la filatelia polar.



Cincuenta aniversario del rescate de la expedición de Shackleton.



Shackleton y la expedición remolcando un bote por el hielo.

Nacido en Irlanda en 1874, desde muy joven demostró su espíritu aventurero. Con 16 años se enroló en la marina mercante, más tarde fue periodista, hombre de negocios, y entró en política. Pero la aventura era su gran vocación y el Sur su meta. En 1903 acompañó a Scott en su fallida exploración al Polo Sur, y en 1907 lo volvió a intentar por su cuenta sin conseguirlo. Cuando Amundsen conquistó dicho polo en 1911, Shackleton no se desanimó e ideó una nueva aventura: cruzar la Antártida con trineos de perros a lo largo de unas 1.800 millas en parte inexploradas. Creó la Trans-Antarctic Expedition y se hizo con el *Endurance*, un velero de tres



Shackleton y la Antártida.

palos y poco más de 300 toneladas, con una máquina con la que podía alcanzar los nueve o diez nudos. Su plan era desembarcar en el mar de Weddell, recorrer la Antártida hasta el mar de Ross y allí embarcar de nuevo.

Los preparativos comenzaron en 1913, pero no los hizo públicos hasta enero de 1914 en que pidió voluntarios. Hubo más de 5.000, de los que en principio seleccionó 56. También empezó a recaudar fondos por diferentes procedimientos, entre ellos emisiones filatélicas. A finales de julio de 1914 todo estaba listo, pero se avecinaba una guerra y Shackleton ofreció su barco y sus hombres al Gobierno inglés para los fines que considerase oportunos. Su ofrecimiento no fue aceptado y se autorizó el viaje, por lo que el *Endurance* zarpó rumbo a Sudamérica en agosto. Shackleton embarcó en Buenos Aires, efectuó los últimos preparativos, y el 26 de octubre salió hacia la isla Georgia del Sur con 28 hombres a bordo, entre ellos Worsley (capitán del *Endurance*), un geólogo, un físico, un meteorólogo, un biólogo, dos médicos, y el fotógrafo australiano Frank Hurley, que con sus instantáneas y su crónica

escrita aportó unos excelentes documentos de la expedición, muchos de ellos utilizados para diseñar sellos que recuerdan este viaje.

Tras una corta estancia en Georgia del Sur, la expedición partió el 5 de diciembre, y comenzó un periodo de 497 días sin tocar tierra. El *Endurance* se dirigió al mar de Weddell y estuvo a punto de tocar el continente antártico, pero los hielos se lo impidieron y comenzaron a empujarlo hacia el oeste. A mediados de enero de 1915 ya estaba rodeado por masas de hielo, que en poco tiempo lo inmovilizaron, impidiéndole maniobrar. Durante nueve meses el barco derivó, primero hacia el sudoeste y luego hacia el norte. Los exploradores pasaron a bordo la noche polar sin poder comunicarse con el mundo por tener la radio inutilizada. Shackleton demostró su calidad de líder, y su espíritu y alta moral fueron claves para que la dotación pasara aquel tiempo sin grandes problemas de convivencia, dedicados a leer, charlar, practi-



Shackleton y el *Endurance*.

car deportes y juegos de salón, ejercitar a los perros, y realizar mediciones científicas.

Poco a poco la presión del hielo deterioró el barco, y a mediados de octubre los intensos crujidos anunciaban su cercano hundimiento, por lo que la dotación desalojó el *Endurance* tras desembarcar todo lo de utilidad provisiones, materiales, equipos, perros y los tres botes salvavidas (entre ellos el filatelizado *James Caird*). El 27 de octubre el barco se hundió en 9° 5' S y 51 30' W, tras haber recorrido casi 1.200 millas atrapado en su blanca mortaja. Los expedicionarios quedaron a la deriva sobre los hielos. Arrastraron los botes y pertrechos en busca de mar abierta, acamparon en un par de ocasiones, y avistaron la isla Elefante, a la que llegaron el 17 de abril de 1916 tras siete días de navegación en los tres botes, y donde acamparon. Era un lugar inhóspito y deshabitado, pero también fue la primera tierra que pisaban después de 16 meses.

Si hasta aquí la hazaña resultaba increíble, aún quedaba una parte que parecía imposible, y que sin embargo fue un éxito. Consistió en ir en uno de los botes desde isla Elefante hasta Georgia del Sur para pedir auxilio. Nada menos que 800 millas en línea recta, en un mar que no era precisamente una balsa de aceite. El *James Caird* partió el 24 de abril con seis hombres (Shackleton, Worsley y cuatro más). Con los otros dos botes se improvisaron techos para cobijar de la forma más confortable posible a los 22 hombres restantes, que se las ingeniaron para esperar el rescate. Tras 17 días de difícil navegación, el *James Caird* llegó a una zona totalmente deshabitada de Georgia del Sur. Tres hombres quedaron en la playa y los otros tres (Shackleton, Worsley y otro) comenzaron una penosa marcha de 36 horas por montañas y glaciares, hasta que el 20 de mayo llegaron a un campamento de balleneros noruegos que les dispensaron un buen recibimiento. En cuanto pudo, el capitán Worsley partió a rescatar a los tres hombres de la playa, y Shackleton comenzó los trámites para el rescate de los otros 22.

Hubo varios intentos para llegar a la isla Elefante que fracasaron por culpa del hielo, hasta que el 30 de agosto el vapor chileno



El *Endurance* prisionero de los hielos.

*Yelcho*, mandado por el piloto Pardo y con Shackleton a bordo, lo consiguió y rescató a los 22 hombres (hecho recordado en sellos chilenos). El 3 de septiembre, los 28 expedicionarios llegaron a Punta Arenas (Chile) sanos y salvos de aquella increíble aventura. Habían fracasado en su intento de cruzar la Antártida, pero habían protagonizado una aventura mucho más increíble. Shackleton se reveló como un excelente hombre de mando, se identificó con sus hombres, nunca perdió su optimismo, se hizo querer, y salió airoso de una increíble prueba. Su espíritu aventurero siguió vivo, y en 1921 comenzó su cuarto viaje a la Antártida, pero el 5 de enero de 1922 murió en Georgia del Sur y fue enterrado en el cementerio de balleneros noruegos.

Esta gran aventura ha dado pie a exposiciones, conferencias, artículos en periódicos y revistas, libros —algunos de reciente publicación, basados en los textos escritos por algunos de los participantes y sobre todo en la gran colección de magníficas fotografías de Hurley— y a muchos elementos filatélicos: sellos, matasellos, sobres conmemorativos de Ascensión, Chile, Dependencia de Ross, Georgia del Sur, Hungría, islas Sandwich del Sur, Irlanda, Malvinas, territorio antártico australiano, territorio antártico británico, Tristan da Cunha y otros.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Revisión de la documentación para el relevo del comandante de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid el pasado 14 de enero. En primer plano, de izquierda a derecha: el coronel Juan Antonio Pardo de Donlebún Montesino, que entregó el mando al coronel Pablo M. González Dávila, sentado a la derecha de la imagen. En el centro, sentado, el jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, vicealmirante Jesús Bringas, que intervino la entrega de Mando. Al fondo, de pie, oficiales de los diferentes cuerpos de la Armada que actuaron de asesores en la entrega. (Foto: AGRUMAD).



## LEXICOGRAFÍA

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

### POR QUÉ DECIMOS «PARA NADA» CUANDO QUEREMOS DECIR «NO»

*Nunca salió una mentira de su boca: hablaba por los codos. Nunca salió una mentira de su pluma: escribía a máquina.*

Álvaro Paradela.

#### Reparación reparable

Allí estaba, en la carpeta de entrada. Como tantos otros escritos rutinarios. Pero mis ojos desorbitados se clavaron en ese documento. Sólo en él. En aquél en cuyo encabezamiento se leía: *Asunto: Reparación de material reparable anulada por no ser posible. Y continuaba: Tengo el honor de elevar a la consideración de V. S. el asunto a los efectos que considere oportunos.* Así, de golpe y sin piedad. Analicemos: *Reparación de material reparable*, menos mal que es reparable, porque si no lo fuese... En la Armada el concepto «material reparable» tiene matices relacionados con su reingreso en la corriente de aprovisionamiento; ¿por

qué no, entonces, escribir simplemente «material reparable»? Pero sigue: *anulada por no ser posible.* Se anula la reparación porque no es posible reparar un material reparable, ¡por las barbas y el tridente de Neptuno! No sería suficiente con el encabezamiento ya citado para, a continuación, en el texto, aclarar y concretar, v. gr.: *Tengo el honor de informar que los materiales relacionados a continuación no reingresarán en la corriente de aprovisionamiento, porque su reparación no es rentable (o los motivos que sean), en vez de la ambigüedad a la que conducen los efectos que considere oportunos.* Además, el encabezamiento es casi tan largo como el texto que lo debe desarrollar. Lo bueno si breve, dos veces bueno, dijo Baltasar

Gracián: en los documentos oficiales breve debe ser el texto, aunque más el epígrafe que lo precede. El idioma tiene que ser nuestro aliado a la hora de informar al mando. A veces creo que se alía con el enemigo.

### Documentación de entrada. Direccionar

Al principio cité la carpeta de documentación de entrada. ¿No sería mejor decir carpeta de documentación «recibida»? Es curioso, porque en las carpetas donde archivamos los mensajes sí solemos poner el rótulo «mensajes recibidos». Claro que también tenemos la mala costumbre de *direccionar*, incluso *redireccionar*, los mensajes que deben llegar a un destinatario distinto de los que figuran en el encabezamiento del mismo. *Direccionar* no figura en el DRAE. Digamos dirigir o encaminar, y por tanto, redirigir o reencaminar.

### El abuso de «el mismo»

Si el paciente lector releo el párrafo anterior no dudará que he querido referirme al encabezamiento del mensaje y no al del destinatario. Pero hay que tener cuidado con la anfibología (1) que se puede producir con el abuso de «el mismo». Veamos ejemplos: *Los pañoles de repuestos se mantendrán limpios. En las proximidades de los mismos no habrá material inflamable.* En las proximidades ¿de los repuestos o de los pañoles? Otro: *Fueron condecorados los suboficiales y los mandos de los mismos.* Aquí no hay dudas, pero la perífrasis *los mandos de los mismos* puede —y debe— sustituirse por *sus mandos*; como en este otro: *He solicitado ese destino porque tengo posibilidades de que me adjudiquen el mismo.* Basta decir *me lo adjudiquen*. Todos queremos que nuestros escritos se ajusten con exactitud a lo que deseamos que digan; normalmente no solemos tener esa imperiosa necesidad con lo que hablamos, porque «las palabras se las lleva el viento» y casi siempre,

(1) Anfibología: Doble sentido, vicio de la palabra, cláusula, o manera de hablar, a que puede darse más de una interpretación (DRAE).

si no se entienden, se pueden rectificar sobre la marcha. Pues, a pesar de ello, es sorprendente que el abuso de «el mismo» se dé precisamente en el lenguaje escrito y rara vez en el hablado.

### Interfaz, estándar

Una frase extraída de un informe que leí: *El interface del lanzador de misiles standard tiene una avería.* En ella hay varias observaciones interesantes. Escribo en Word, y he tenido que forzar el palabro *standard* porque el propio procesador de textos la sustituye automáticamente por la correcta *estándar*. El DRAE admite estándar, estandarizar, estandarización y, curiosamente, estandarizar y estandarización. Las posibles variantes *estandard* y *standard* no figuran. Tampoco *interface* está en el Diccionario. Aparece interfaz, cuyo significado ha sido modificado en la última edición. Así, en efecto, en la vigésima primera decía «(Del ing. *interface*, superficie de contacto). f. Electrón. Zona de comunicación o acción de un sistema sobre otro», mientras que en la actual figura una definición con la que tampoco comulgo totalmente, aunque es más apropiada que la anterior: «(Del ing. *interface*, superficie de contacto). f. Inform. Conexión física o funcional entre dos aparatos o sistemas independientes». Entre otros detalles, me sorprende que en la nueva edición se haya cambiado Electrón. por Inform., ¿no hubiese sido mejor, en vez de sustituir una por la otra, poner las dos?; doctores tiene la ciencia. Pero sigamos. Interfaz es palabra femenina, por tanto creo que debe emplearse *la* interfaz; y si tuviésemos que usar el plural me inclino por *interfases*, como paz-paces, tenaz-tenaces, sagaz-sagaces, etc.; pero no interfases.

### Oficial de Derrota. Prever

Cervantes, en el *Licenciado Vidriera*, juega con la palabra «cortesana», de tal guisa que la califica de mujer «más cortés que sana». Pues, hablando del oficial de derrota, un compañero del Ejército me dijo cierto día, con mucha sutileza y la mayor de las socarro-

nerías, algo así: «¡Cómo sois los marinos de previsores!, hasta tenéis en los barcos un oficial para cuando perdéis las batallas. Os admiro, porque hay que prever con antelación que esa vicisitud puede suceder». Al margen de la jocosidad del comentario, prever *con antelación* es una redundancia, porque el DRAE dice que prever significa: 1. Ver con anticipación. 2. Conocer, conjeturar por algunas señales o indicios lo que ha de suceder. 3. Disponer o preparar medios contra futuras contingencias. Sobra pues el añadido *con antelación*. Y, a remolque de prever, no hay estachas que sean capaces de soportar los estrechonzos que produce el empleo de palabras como *previendo, prevee, prevayera o prevyó*.

### Palé, palet, pallet, pallete

En la anterior edición del DRAE sólo figuraba *pallete*, que *para nada* significa plataforma de tablas, sino una muy marinera acepción: «(Del fr. *paillet*). Tejido que se hace a bordo con hilos o cordones de cabos y sirve de defensa contra el roce o golpeo de ciertas partes del buque». La actual edición del diccionario incorpora *palé*: «(Del fr. *palée*). Plataforma de tablas para almacenar y transportar mercancías». Obsérvese que cada una procede de una palabra distinta en francés. Aunque *para nada* estoy de acuerdo con que la plataforma de todos los palés sea *de tablas* (hay palés metálicos). Debemos, pues, emplear *palé*, y olvidar otros vocablos bastardos como el tan común *palet* que, tal vez, se haya generado a expensas de *pallete*. Y *para nada, también*, debemos usar *paletizar* como

«colocar en palés». En la nueva edición del DRAE no encuentro un verbo de un solo vocablo. Por ello sugiero *empalear* —en sintonía con ejemplos como: de pared *emparedar*—, y *para nada* «palear», que está registrado en el diccionario con el significado de trabajar con pala.

### Para nada toreemos a los monos

Si *monitoreamos* (2) el párrafo anterior podremos encontrar varias veces esa pústula tal extendida que consiste en decir *para nada* cuando queremos decir *no*. O *para nada, también*, cuando con *tampoco* la expresión es clara y concreta. Es como si negar con un no fuese demasiado fuerte y prefiriésemos el eufemismo (y galicismo) *para nada*. No toreemos a los monos, sino a los toros. Empleemos las palabras con precisión. Ahí va un truco que suele dar resultado: guarda tu escrito en un cajón, dedícate a otros cometidos y, al cabo de dos días, sácalo del cajón y reléelo. Lo ideal sería un mes o dos, pero rara vez podemos permitirnos ese lujo.

(2) REVISTA GENERAL DE MARINA, Junio 2003, Página 891. Léase la aguda observación del capitán de navío Génova Sotil. El DRAE admite *monitorizar*.

Agustín E. GONZÁLEZ MORALES



# MARINOGRAMA NÚMERO 397

Por TAL

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

Del prólogo del libro del que es autor Duncan Haws, seguido del título de dicho libro.

## DEFINICIONES

## Palabras

A.— Zool.: Género de peces acantopterigios propios de los mares cálidos de América (se conoce como pez murciélago) .....	11	2	57	38	86	108	
B.— Hidr.: Isla del archipiélago dálmata en el Adriático .....	106	75	97	13	4		
C.— Dep.: Uno de los deportes acuáticos .....	18	103	52	101	28		
D.— Pes.: Una de las técnicas empleadas para la conservación de pescado .....	7	83	45	25	26	96	1
E.— Zool.: Género de peces acantopterigios de la familia de los laberintidos (se conoce como pez trepador) .....	6	76	43	49	91	31	
F.— Arq. Nav.: Anillo de cuero que usan los calafates para sujetar el fierro de meter y rebatir .....	3	78	24	74	95		
G.— Man.: Nombre que se daba al tercer hombre cuando había tres para manejar el remo .....	60	32	109	21	47	87	

- H.— Man.: El cabo que sujeta todo palo o mastelero para que no caiga hacia popa . . . . .
- I.— Arq. Nav.: La obra exterior de la proa, compuesta por las perchas, enjaretados, tajamar y el remate de éste. . . . .
- J.— Astr.: Estrella fugaz . . . . .
- K.— Astr.: Estrella Alfa de la Osa Mayor . . . . .
- L.— Mit.: Divinidad de la mitología asirio-babilónica conocida como «señor de los canales» . . . . .
- M.—Man.: Nombre con el que se conoce también el abacá. . . . .
- N.— Hidr.: Sinuosidad de un río. . . . .
- O.— Hist.: Combate naval acaecido en 1652 entre una escuadra holandesa, mandada por el almirante Tromp, y una inglesa bajo las órdenes de Blake . . . . .
- P.— Art.: Columna de agua originada por el impacto en la mar de un proyectil de artillería o una bomba . . . . .
- Q.— Arq. Nav. (plural): Pieza del casco que, colocada en la proa, mejora las prestaciones hidrodinámicas del buque . . . . .
- R.— Man.: Dícese cuando la antena de las velas latinas cambia de costado para que quede por sotavento del palo . . . . .
- S.— Org.: Siglas del lugar de las dependencias dedicado al ocio de la marinería y tropa. . . . .
- T.— Bandera del Código Internacional de Señales, que izada aisladamente significa «manténgase separado de mí, estoy maniobrando con dificultad» . . . . .
- U.—Org.: El jefe supremo de las Fuerzas Armadas españolas. . . . .

105	55	69	41	104					
16	44	100	23	93					
51	33	5	30	73	12	62	8	88	14
9	99	98	46	58					
39	59	79	56	35	81				
19	22	27	67	17	70				
90	36	61	37	71	92	63			
64	72	89	80						
40	34	65	53	102					
84	10	48	15	68					
77	66	82	20	42					
50	54	29							
85									
94	107								

MARINOGRAMA NÚMERO 396

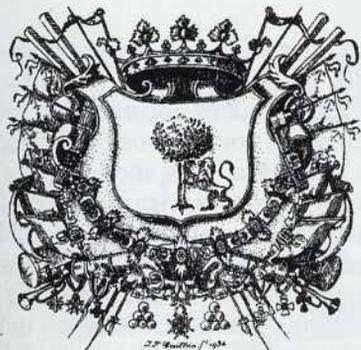
Por TAL.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
N	A	V	E	G	A	N	T	E	■	D	E
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
L	A	■	A	R	M	A	D	A	■	Q	■
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
U	E	■	T	U	■	S	A	N	G	R	E
37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
■	V	I	V	A	■	E	S	T	A	■	M
49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
A	R	I	N	E	R	O	■	D	E	L	M
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
50	J	■	E	S	P	A	N	A	■	■	■
73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
59	H	60	B	■	A	L	M	A	■	L	L
E	L	■	■	■	■	■	■	■	■	E	V
85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
69	L	70	D	■	P	A	Z	■	C	O	N
A	S	■	■	■	■	■	■	■	■	■	T
97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108
78	O	■	A	Y	U	D	A	■	L	L	E
U	■	■	■	■	■	■	■	■	■	V	■
109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
88	M	89	S	■	C	A	L	M	A	■	C
A	S	■	■	■	■	■	■	■	■	O	N
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132
■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144
98	R	99	M	■	100	J	101	D	102	B	103
■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156
107	G	108	F	109	L	110	I	111	H	■	■
I	S	T	A	D	■	■	■	■	■	■	■

Del himno *Marinos por la paz*. Teniente coronel músico Agustín Díaz Guerrero.



La dotación del submarino *Galerna* en el puerto de Souda (isla de Creta), el día 13 de febrero de 2004, en una tormenta de nieve que no se recordaba en esa isla desde hacía 60 años.  
(Foto: TN P. Gilabert Agote).



## Galería de capitanes generales de la Armada

### JOSÉ MARÍA BERÁNGUER Y RUIZ DE APODACA

XXXI capitán general de la Armada, VI almirante  
caballero de la Orden de Calatrava  
Grandes Cruces de la Real y Muy Distinguida Orden de Carlos III,  
Real y Militar Orden de San Hermenegildo, Mérito Naval Roja  
y Blanca, San Mauricio y San Lázaro de Italia,  
del Cristo de Portugal, Imperial de Turquía, de la Espada de Suecia  
y Noruega y Medalla de Cuba  
Senador del Reino  
Ministro de Marina

Nace en Cádiz. Ingresa en la Armada en 1837; guardia marina de 1.<sup>a</sup> en 1841; alférez de navío en 1843; teniente de navío en 1847; capitán de fragata en 1852; de navío en 1860; brigadier en 1868; contralmirante en 1869; vicealmirante en 1895 y almirante en 1903. Manda el falucho *Júpiter*, el náutico *Palomo* y, de teniente de navío, el bergantín *Constitución*. Por su conocimiento de la arquitectura naval es comisionado a Inglaterra para inspeccionar la construcción de los vapores *Isabel II*, *Francisco de Asís* y *Reyes Católicos*. Por su competencia en asuntos de máquinas es nombrado inspector en Barcelona de las primeras máquinas que se construyen en España para la Marina de guerra. Al ser ascendido a capitán de fragata se le confía el mando de la corbeta *Villa de Bilbao* y más tarde el de la fragata de hélice *Petronila*, y sucesivamente la *Arapiles* y *Victoria*, cuya construcción inspecciona en Inglaterra. Coadyuva a la revolución de septiembre de 1868, y a poco de triunfar se le encarga la cartera de Marina. Figura como ministro en distintos ministerios.



Óleo sobre lienzo de J. García Condoy.  
Museo Naval, Madrid.

Obra suya es la Ley de Escuadra de 1886. En 1890, siendo ministro de Marina, abandona el cargo para batirse en duelo por motivos relacionados con la Marina. Tres años después es promovido a almirante. Capitán general del departamento de Cádiz, comandante general del apostadero y escuadra de La Habana. Participa en la segunda guerra de Cuba, en unión del general Blanco, al mando de las fuerzas de marinería e Infantería de Marina. Presidente de la Junta Consultiva de la Armada, del Consejo Superior de la Marina, diputado a Cortes y senador. Seis veces ministro de Marina (1870, 1872, 1885, 1890, 1892 y 1895), dirigiendo en este cargo la revista naval que pasan los Reyes a las escuadras de todas las naciones reunidas en Huelva con motivo de IV Centenario del Descubrimiento de América. Muere en Madrid en 1907.

De carácter enérgico, resaltó por su espíritu caballeroso y claridad de entendimiento. Su actividad política fue incesante, siendo seis veces senador y diputado y diez veces ministro, por lo que fue apodado el *Camaleón* y tuvo una intervención muy personal y directa en cuantas reformas y proyectos de reorganización se intentaron en la Marina durante los últimos veinticinco años del siglo XIX.

Sentado, de tres cuartos a su derecha, casi de perfil, el rostro casi de frente. Viste uniforme Pequeño de vicealmirante (Reglamento de uniformidad de 1 de enero de 1885), con charreteras (Real Orden de 11 de septiembre de 1886) y sable; banda y placa de la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo y bordada la Cruz de la Orden de Calatrava. Su mano izquierda, con sortija en el dedo anular, se apoya en la pierna, y el brazo derecho, sobre el bicornio que está sobre las piernas. Sobre un fondo neutro, con escudo de armas en la parte superior izquierda, está representado con corrección a modo fotográfico.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación CHARLIE-SIERRA.**—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XXI) «Sgto. 1.º Prados Pages», de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la agrupación española (SPAGT XXI).

#### **Operación LIBERTAD DURADERA.**—

El pasado día 29 de enero, el Reino Unido asumió el mando de la TF-150. Integradas en dicha Fuerza se encuentran, entre otras, las unidades de la EUROMARFOR realizando 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

Infante de Marina a bordo de la fragata *Reina Sofía* en la Operación ACTIVE ENDEAVOR, diciembre 2003.  
(Foto: L. Díaz-Bedia).



Unidos en la lucha global contra el terrorismo. La agrupación está actualmente compuesta por el destructor *La Motte Picquet* (FR), las fragatas *Luebeck* (GE), *ST. Albans* (UK), *Scirocco* (IT) y *Victoria* (SP). La fragata española salió de Port Victoria (Seychelles) el día 4 de enero para participar en el ejercicio PSI SEA SABER (11-17 de enero) en aguas del mar Árabe. Posteriormente realizó una escala en Salalah (Omán) del 19 al 22 de enero. Después de un periodo de patrulla entró el día 25 en Salalah para asistir al relevo del mando de la TF-150, que pasó del contralmirante francés Mazars al comodoro británico Rix; posteriormente se dirigió al puerto de Djibouti, donde realizó una escala del 2 al 5 de febrero.

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR. (26 de octubre 2-finalización).**—La TF-440 (SNFM) está compuesta por las fragatas *Bayern* (GE), *Newcastle* (UK), *Giresum* (TU), *Salamis* (GR), *Aliseo* (IT), *Cole* (US), *Van Speijk* (NL), *Bandirma* (TU), *Baleares* (SP), el petrolero *Spessart* (GE) y el patrullero *Simitzopoulos* (GR). La TF se encuentra actualmente en aguas del Mediterráneo oriental en misión de apoyo a la lucha contra el terrorismo internacional. Los buques tienen asignadas áreas de patrullas y puertos de descanso en donde se van relevando. La fragata *Baleares*, después de un periodo de patrulla, hizo una escala en Souda (29-31 de enero). Salió para una nueva patrulla hasta el 12 de febrero, que entró en Estambul.

El submarino *Galerna*, asignado a dicha operación, entró en Souda (26-30 de enero) después de un periodo de patrulla, al que siguió otro hasta el 14 de febrero, día que atracó en Augusta (Italia).

**Operación ACTIVE ENDEAVOUR STROG.**—Desde el día 29 de enero se reanudó dicha operación. COMNAV-SOUTH tomó el mando de la operación como CTF-441. El día 29 de enero COMANDES-31 asumió el mando de la Fuerza participante en la operación ACTIVE ENDEAVOUR en el Estrecho como CTG. Además de la fragata *Andalucía* (29 de enero-22 de febrero), el patrullero *Barceló* (29 de enero-9 de febrero), un helicóptero

armado/MPA y una unidad de protección de Infantería de Marina del TEAR, participan en la operación, junto con la fragata *Van Speijk* (SNFM) (29 de enero-UFN) y los patrulleros alemanes *Falke*, *Dachs* y *Seeadler*, que se encuentran atracados en Puntales con el buque logístico *Elbe*. Las salidas y entradas de Rota se efectuarán en función de la actividad prevista.

**Operaciones de vigilancia marítima. Componente Naval de Ceuta y Melilla (17 de septiembre-finalización).**—Los patrulleros *Ízaro* (28 de enero-28 de febrero de 2004) y *P-114* están integrados en el componente naval de Ceuta. El patrullero *Deva* se integró en el componente naval de Melilla (30 de diciembre 2003-31 de enero 2004), siendo relevado por el patrullero *Ordóñez* (1 de febrero-10 de marzo).

**Despliegue Canarias (29 de enero-finalización).**—El buque logístico *Patiño* y la fragata *Canarias* salieron de Rota el pasado día 29 de enero y se dirigieron a la zona de Canarias, donde participan en una operación contra la inmigración ilegal.

### Agrupaciones permanentes

**MCMFORSOUTH.**—La agrupación, compuesta por los cazaminas *Sella* (SP), *Rhein* (GE), *Ueberherrn* (GE), *Vieste* (IT), *Kissa* (GR) y *Enez* (TU), se reunió de nuevo en La Spezia el pasado 29 de enero después de la dispersión invernal. De dicho puerto salieron el 31 de enero, dirigiéndose a Tolón (Francia), donde realizaron una escala del 5 al 8 de febrero.

### Ejercicios

**Ejercicio ASWEX-04 (16-27 de enero).**—Es un ejercicio tipo INVITEX, programado por la Marina británica, orientado fundamentalmente al adiestramiento en guerra antisubmarina y dirigido por el Commander United Kingdom TASK GROUP (COMUKTG). Se desarrolla en aguas del sur de Inglaterra y canal de la



Portaaviones *Príncipe de Asturias* y la fragata *Álvaro de Bazán* en el ejercicio GRUFLOT.  
(Foto: remitida VA Treviño).

Mancha. Los objetivos del ejercicio son conseguir tanto el adiestramiento individual de cada participante como el adiestramiento en el planeamiento de operaciones ASW del Estado Mayor del COMUKTG. Durante su desarrollo se efectúan operaciones antisubmarinas en aguas someras y operaciones con apoyo asociado de un SSN. Participó la fragata *Extremadura*.

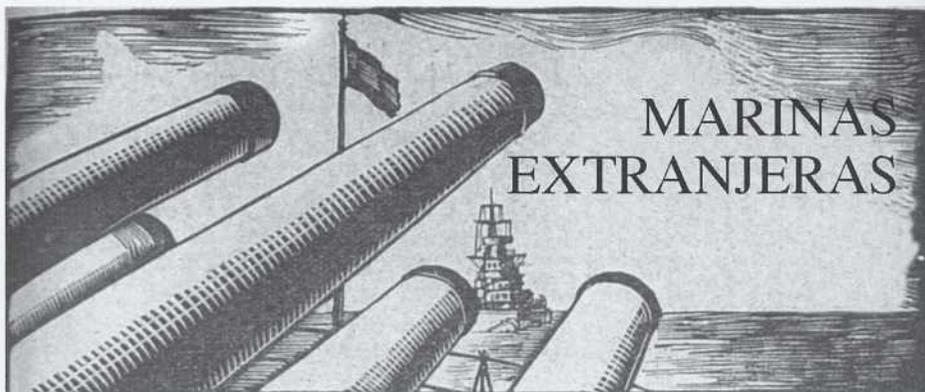
**Ejercicio de defensa aérea (DA) GRUFLOT (2-6 de febrero).**—El portaaviones *Príncipe de Asturias* y la fragata *Álvaro de Bazán* realizaron ejercicios de defensa aérea en aguas del golfo de Cádiz para comprobar los procedimientos de empleo de fragatas clase *Álvaro de Bazán* integradas en el Grupo de Proyección de la FLOTA.

**Ejercicio PACEX-COMANFEX 01-04 (1-14 de febrero).**—Ejercicio de Infantería de Marina de misiones de proyección del poder

naval sobre tierra mediante operaciones especiales y de guerra naval especial (GNE). Participó la BRIMAR (compuesta por la UOE, GRAE, GASC Y UCG) y la Unidad de Buceadores de Combate; los días 1 y 2 de febrero colaboró el patrullero *Vigía*.

#### Comisiones

**Campaña Antártica 2003-2004 (2 de octubre de 2003-14 de abril 2004).**—La campaña en la zona antártica, programada por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, cuenta este año solamente con el buque de investigación oceanográfica *Las Palmas*, que presta apoyo logístico a las bases antárticas y colaboran con los proyectos científicos del Ministerio de Ciencia y Tecnología (MCYT). Dicho buque realizó una escala en Ushuaia (Argentina) el pasado 26 de febrero.



## MARINAS EXTRANJERAS

### Alemania

**Baja del último destructor.**—El último de los tres destructores clase *Charles F. Adams* (DDG-2), aún en situación de actividad en la Marina federal alemana, el *Lütjens* (ex DDG-28), fue dado de baja el 18 de diciembre de 2003, tras 34 años de servicio en sus cuadernas. El buque, de 4.720 tonela-

das de desplazamiento, era uno de los tres construidos en los Estados Unidos para Alemania por Bath Iron Works, entrando en servicio el 22 de marzo de 1969.

El trío alemán (*Lütjens*, *Mölders* y *Rommel*) difería de sus 23 hermanos de la Marina norteamericana, en que contaban con *mack*, es decir, de una combinación de palo y chimenea. En sus últimos años de vida los



Destructor *Mölders* (D-186) en Cartagena. (Foto: A. Ortigueira Gil).

tres destructores recibieron equipos más modernos, como el radar director de tiro AN/SPQ-9 para los dos cañones de 127 mm. Dos lanzadores del sistema antimisil Mk-49 RAM fueron añadidos al final de sus vidas. Otros tres buques de esta clase fueron igualmente construidos en los Estados Unidos para la Marina australiana, habiendo sido dados de baja al entrar en servicio las fragatas clase *Anzac*. Los únicos supervivientes de esta excelente y marinera clase son el *Sommes* (DDG-18), actualmente en servicio en la Marina griega con el nombre de *Kimon*, y el *Niarchos*, ex *Waddell* (DDG-24), que está previsto permanezca en activo hasta 2010, a no ser que los temidos recortes presupuestarios acorten su vida.

## Australia

**Entra en servicio el primer helicóptero Super Seasprite.**—La Marina australiana ha aceptado provisionalmente el primero de once helicópteros de Kaman Aerospace, SH-2G *Super Seasprite*, debiendo recibir el resto de la serie a lo largo de este año.

Retrasado este proyecto más de tres años debido a problemas en el sistema de combate, este ambicioso programa de adquisiciones, por un importe de 650 millones de euros, proporcionará una gran capacidad antisuperficie a las ocho fragatas clase *Anzac* de nueva construcción de la Marina australiana, permitiéndoles desplazar hasta seis helicópteros en la mar a la vez.

El armamento principal de las fragatas será el misil antibuque Penguin Mk-2 Mod. 7, de la firma noruega Konsberg, mientras que su potencial ofensivo antisubmarino se lo proporcionará el torpedo ligero de construcción francesa MU90.

Los 11 helicópteros deberán estar en condiciones de embarcar en las fragatas en diciembre de este mismo año con el nuevo sistema ITAS (*Integrated Tactical Avionics System*) totalmente operativo.

**Expansión de la Fuerza Anfibia.**—Canberra ha revelado los planes para aumentar la capacidad anfibia de la Marina australiana drásticamente. La idea del Gobierno es

construir tres nuevas unidades, de forma que el tonelaje total de buques anfibios sobrepase las 60.000 toneladas.

El jefe de la Marina australiana, contralmirante Chris Ritchie, comunicó a los medios de comunicación social los planes para construir dos nuevos buques anfibios de 20.000 t de desplazamiento tipo LPD y un buque de transporte estratégico tipo LPH, que entrarían en servicio entre los años 2010 y 2017. El elevado tonelaje de los LPD expresa los requerimientos para transportar y apoyar a un batallón reforzado de desembarco de entre 900 y 1.200 personas y su material.

Actualmente la Marina australiana cuenta con tres buques anfibios, el transporte HMAS *Tobruk*, de 5.700 t, y los dos ex LST de la clase *Newport*, de construcción norteamericana y transformados en los LPA *Kanimbla* y *Manoora*, de 8.500 t, capaces de transportar entre todos un batallón reforzado de desembarco. Estos tres buques serían relevados en la próxima década por las nuevas construcciones.

Los tres nuevos buques serían construidos en astilleros australianos, y los dos tipos tendrán muchas similitudes al contar ambos con cubierta de vuelo para helicópteros pesados del tipo CH-47 *Chinook*, y su diseño estar basado en los tipos LPD y LPH tan en boga en las marinas de la OTAN.

## Chile

**Modernización de los submarinos Tipo 209.**—La Marina chilena ha iniciado un programa de modernización de sus dos submarinos de construcción alemana *Tipo 209*, para prolongar su vida activa hasta el año 2025, en lugar de buscar su sustituto al entrar en servicio los dos nuevos submarinos clase *Scorpene* construidos en Cherburgo y Cartagena.

La decisión de no construir más submarinos en la próxima década fue tomada para permitir que la Marina pueda seguir adelante con su programa de construcción de fragatas.

Los dos submarinos clase *Scorpene* estaba previsto reemplazasen a los dos de la clase *Oberon*, de construcción británica recientemente dados de baja. El primer submarino de la clase *Scorpene*, el *O'Higgins*, fue botado el

pasado mes de octubre en Cherburgo. El programa de modernización pretende extender la vida de los dos veteranos submarinos, *Thomson y Simpson*, del Tipo 209, gracias a una inversión de 30 millones de euros, comenzando las obras en el año 2006. Los trabajos de modernización incluyen sistema de combate UDS Subtics, instalado también en los dos *Scorpene*, un nuevo control de la propulsión y baterías con más capacidad. Los sensores de detección submarina instalados a mediados de los 90 serán conservados una vez recorridos; sin embargo, los tubos lanzatorpedos y todo el sistema de armas será modificado para poder lanzar el torpedo pesado Whitehead A-184/Black Shark y misiles antibuque ASM-39 Exocet.

De esta forma, la fuerza submarina chilena contará de nuevo con cuatro submarinos con la entrega en 2004 del *O'Higgins*, actualmente realizando las pruebas de mar, y en 2006 del *Carrera*, cuya construcción se está finalizando.

## Estados Unidos

**Muere el ex comandante del USS Pueblo.**—El capitán de fragata en la reserva Lloyd M. Bucher, ex comandante del buque de inteligencia o AGI, *Pueblo*, capturado por Corea del Norte en 1968 y que sufrió con su dotación 11 meses de cautiverio y tortura, falleció en una residencia de San Diego a los 76 años de edad.

La captura del *Pueblo*, un buque lento y defendido sólo por ametralladoras de 12,7 mm, por parte de patrulleros norcoreanos el 23 de enero de 1968 fue un grave incidente internacional que provocó la ira de la Marina norteamericana. Al entregar su buque sin disparar un solo tiro, el capitán de fragata Bucher se convirtió en el primer comandante que rendía un buque desde la guerra de 1812 contra Gran Bretaña.

El *Pueblo* se encontraba en aguas internacionales, frente a Corea del Norte, cuando los buques norcoreanos lo interceptaron. Al intentar escapar, el buque sufrió varios impactos, que mataron a un miembro de la dotación e hirieron a 10 más, incluido el comandante, alcanzado por la metralla en sus

piernas. Tras la rendición, los hombres del *Pueblo* fueron encerrados en celdas de cemento, siendo golpeados y pateados con frecuencia. Su alimentación fue tan escasa que algunos sufrieron efectos secundarios crónicos de por vida. La magnitud de su calvario sólo fue conocida después de su liberación, en las navidades de 1968. Bucher, que pesaba 90 kilos, se quedó en tan sólo 57.

Los Estados Unidos rechazaron las confesiones arrancadas a la fuerza, en las que se reconocía que habían espiado en aguas norcoreanas. Las autoridades navales estaban furiosas porque más de 300 kg de documentos y equipos electrónicos habían caído en manos norcoreanas sin tiempo para destruirlos. Tras una investigación de ocho semanas, una junta de cinco almirantes recomendó que el comandante fuera sometido a un Consejo de Guerra y que se sancionara a cuatro oficiales más. El secretario de Marina, John H. Chafee, no aceptó la recomendación, alegando que la dotación del *Pueblo* ya había sufrido bastante. Bucher fue relegado a tareas administrativas, y en 1970 escribió el libro *My story*. En 1973 se retiró definitivamente de la Marina norteamericana a los 45 años de edad.

**Se atrasa la gran carena del portaaviones Carl Vinson.**—La sustitución del combustible nuclear y el complejo *overhaul* a que iba a ser sometido el portaaviones nuclear USS *Carl Vinson* en el 2004 ha sido retrasada un año, hasta noviembre de 2005. Esto permitirá al portaaviones permanecer operativo hasta finales del año que viene, ampliando la capacidad defensiva de la Marina norteamericana de forma considerable en ese periodo de tiempo, flexibilizando al mismo tiempo las posibilidades de relevo de sus portaaviones en sus largos desplazamientos en los océanos Atlántico, Pacífico, Índico y mar Mediterráneo.

**Los Marines reciben su último helicóptero Super Stallion.**—El Cuerpo de Infantería de Marina recibió su último helicóptero *Sikorsky CH-53E Super Stallion* el pasado 24 de noviembre.

Este helicóptero pesado de transporte, al que muchos confunden con el CH-47 *Chinook* del Ejército de Tierra, al tener un fusela-

je parecido, aunque de menor tamaño, comenzó a ser entregado a los *marines* en octubre de 1980.

Con sucesivas modificaciones y mejoras al cerrarse la cadena de producción, un total de 172 unidades del *Super Stallion* fueron entregadas a las distintas escuadrillas de la Infantería de Marina en los últimos 23 años.

## Francia

**NAVFCO adiestrará a los submarinistas malayos.**—El adiestramiento de los submarinistas malayos a bordo del submarino francés *Ouessant* comenzará a finales de este año, de acuerdo con la programación de NAVFCO, el organismo naval encargado del adiestramiento de las dotaciones extranjeras.

Malasia firmó con la DCN francesa e Izar española la construcción de dos submarinos de la familia *Scorpene*, uno en Cherburgo y otro en Cartagena, que entrarán en servicio, respectivamente, en los años 2008 y 2009.

En paralelo con la construcción de los submarinos, NAVFCO tiene la responsabilidad de realizar cuatro contratos de adiestramiento en los próximos seis años con un equipo de 100 instructores. La mayor parte de la actividad de adiestramiento será realizada en Brest, próxima a Cherburgo, a bordo del submarino *Ouessant*.

Este submarino francés fue dado de baja en julio de 2001 y reactivado en diciembre de 2002, gracias a un contrato firmado con la DCN. Igualmente, bajo el contrato de adiestramiento, NAVFCO ha establecido una escuela en Brest para adiestrar a 150 malayos, 114 de los cuales estarán asignados al *Ouessant*. La Armada española, a su vez, proporcionará el adiestramiento necesario a la dotación del segundo submarino que se entregará en Cartagena en 2009.

## India

**Fortalecimiento naval.**—La compra de un portaaviones ruso consolida a la India como la gran potencia naval del sur de Asia, y en ese sentido la firma de un tratado con Rusia para la adquisición de diverso material,

como helicópteros antisubmarinos *Kamov 28* y *Kamov 31*, misiles, equipos electrónicos y de navegación, lo demuestra.

El portaaviones adquirido por la India es el *Almirante Gorshkov*, que a mediados de los 80 pasó a la Flota del mar Negro, para ser dado de baja en la década de los 90. Ambas naciones han acordado que la entrega del portaaviones será dentro de cinco años, después de someter a la nave a un profundo proceso de modernización y adecuación de todos sus servicios.

La Marina india, con este segundo portaaviones ejercerá de auténtico vigilante del océano Índico, dado que cuenta además con 140 buques de guerra de distinto porte. Naturalmente, la adquisición del *Gorshkov* ha sido vista con preocupación por su eterno rival, Pakistán, que no posee ningún buque de este tipo.

**Entra en servicio una corbeta.**—Una cuarta corbeta de la clase *Samar*, construida para el Servicio de Guardacostas indio, entró en servicio a finales del pasado año. Se trata de la corbeta *Sarang*, que se suma a las *Samar*, *Sangram* y *Sadang*, que entraron en servicio, respectivamente, en los años 1996, 1997 y 1999.

Estas unidades, de 1.950 t y 103 metros de eslora, son los buques más grandes de este servicio paramilitar creado en 1978. Una quinta unidad se encuentra actualmente en cartera, antes de que se construyan navíos más importantes, de unas 2.300 t. Además de las cuatro *Samar*, el Servicio Guardacostas indio cuenta con nueve corbetas de la clase *Vikram*, de 1.225 t, además de 25 patrulleros de entre 400 y 200 t, 29 lanchas rápidas y seis aerodeslizadores.

## Italia

**Nuevo buque de inteligencia.**—El *Elettra* (A-5340), nombre del yate de Marconi y desde el cual se transmitió por primera vez telegráficamente en la mar, es el adecuado nombre con que ha sido bautizado el nuevo buque AGI o recolector de inteligencia de señales, de la Marina italiana. Este moderno buque, aunque oficialmente causará alta en la

lista oficial de buques en abril, en mayo del pasado año ya comenzó sus navegaciones y pruebas de mar.

Su construcción se inició en los astilleros de Fincantieri en diciembre de 1999, con un presupuesto de 60 millones de euros. Con un diseño muy similar y propulsión diesel eléctrica igual a la del buque de investigación oceanográfica *Alliance*, de la OTAN; el *Elettra* desplaza 3.180 t y tiene una eslora de 102 metros, llevando instalados más de 27 diferentes equipos de recolección de inteligencia de señales o SIGINT, y es capaz igualmente de obtener datos oceanográficos e hidrográficos gracias a sus instalaciones y material científico con que está dotado, destacando un submarino eléctrico capaz de bajar a 1.000 metros de profundidad.

El *Elettra* está diseñado para navegar por el mar Negro, mar Rojo, océano Índico, mar Arábigo y golfo Pérsico. Su autonomía es de 12.000 millas a 12 nudos. Su dotación la componen 12 oficiales y 76 suboficiales, cabos y marineros, 65 de ellos especialistas en inteligencia.

## Pakistán

**Aumenta la capacidad submarina.**— Siempre atenta a su vecina y rival nuclear, India, la Marina paquistaní ha presentado el primer submarino construido en sus astilleros nacionales, un salto cualitativo que incrementa la confianza en su capacidad industrial.

En una ceremonia realizada en la base naval de Karachi, el presidente, general Pervez Musharraf, presentó a los medios de comunicación social el submarino *Agosta 90B*, entregado después de cinco años de trabajos en los astilleros paquistaníes. La construcción de este submarino, de tecnología francesa, supone un impulso considerable a la construcción naval paquistaní, de forma similar a la de la India, que con anterioridad y licencia alemana, había construido submarinos del *Tipo U-209*. El *Agosta 90B*, de propulsión diesel eléctrica, es el segundo de una serie de tres, de los que el primero fue construido en los astilleros franceses de Cherburgo, el segundo en Karachi y el tercero y último igualmente en los astilleros paquista-

níes, si bien el reto es aún mayor al contar con el sistema de propulsión independiente del aire o AIP, MESMA.

En el acto de entrega del submarino hubo un recuerdo en memoria de los 11 técnicos franceses de la DCN que murieron en un atentado terrorista en mayo de 2002.

## Perú

**El submarino Abtao (S-42) convertido en museo.**—La Marina de guerra de Perú y la municipalidad de El Callao anunciaron la recuperación del submarino *Abtao* (S-42), a fin de convertirlo en museo. A tal efecto se invertirán, en un periodo de nueve meses, unos 350.000 euros, al término de los cuales el buque será trasladado a un muelle de la dársena de El Callao, ubicado a pocos metros de la sede de la Capitanía del Puertos y del Cañón del Pueblo. El *Abtao* es un submarino de construcción norteamericana de la clase *Mackerel*, cuya construcción se inició el 12 de mayo de 1952 en los astilleros de la Electric Boat Company en Groton, Conneticut (EE. UU.), y fue incorporado a la Marina peruana el 20 de febrero de 1954. Su eslora es de 74,1 m, la manga de 6,7 m y el calado de 4,3 m, siendo su desplazamiento de 625 t en superficie y 1.400 t en inmersión.

Era capaz de dar 16 nudos en superficie y 10 en inmersión gracias a sus dos motores diesel de General Motors que desarrollaban 2.400 CV.

El *Abtao*, segunda unidad de una serie seis submarinos, fue pasado a la reserva en el año 2000, y se caracterizaba por ser el único del mundo, junto con sus hermanos, que aún contaba con un cañón de 127/25 sobre su cubierta.

## Reino Unido

**Entran en servicio los Harrier modernizados.**—Cinco aviones *Harrier GR.7* de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla de la RAF tomaron en la cubierta del portaaviones HMS *Invincible* el pasado mes de noviembre, después que fueran remotorizados con la nueva turbina Rolls-Royce Pegasus Mk-107, con 3.000 lb

más de empuje que su predecesora la Mk-105. Durante las maniobras realizadas, los *Harrier* volaron con el Joint Reconnaissance Pod y el sistema RAIDS (Rangeless Airborne Instrumentation System), que formaba parte del equipamiento del *Harrier GR.9*.

La nueva turbina permitirá a los *Harrier GR.7* de la Fuerza Aérea operar desde los portaaviones en cualquier estación del año, especialmente en verano y en el golfo Pérsico. El programa de remotorización, incluye otros veinte motores más, por un importe total de 240 millones de euros.

**Nuevo mástil para el Ark Royal.**—El portaaviones HMS *Ark Royal*, de la clase *Invincible*, recibirá a finales del año 2005 un nuevo mástil de comunicaciones desarrollado por la empresa Qinetiq. El mástil está realizado en un material más ligero que el acero y encierra varios transmisores y receptores de comunicaciones, protegiéndolos de las duras condiciones ambientales externas existentes en el Atlántico norte, prolongando la vida de los equipos y reduciendo considerablemente los costos de mantenimiento.

**Puesta de quilla de un submarino nuclear.**—En la localidad costera de Barrow-in-Furness, en el norte de Inglaterra y en los astilleros de BAE Systems, presididos por Lord Bach, director general de Armamento y Material del Ministerio de Defensa, tuvo lugar la ceremonia de puesta de quilla, o más correctamente de colocación, por tratarse de un submarino, del primer anillo del submarino nuclear de ataque HMS *Ambush*. Este SSN es el segundo de la nueva clase *Astute*, que deberá relevar en la próxima década a los veteranos submarinos de la clase *Swiftsure*.

**La Marina reemplazará los H/C perdidos en Irak.**—La Marina británica ha encargado a Thales Sensor la adquisición de dos helicópteros más de control y vigilancia aérea ASaC Mk-7, para reemplazar a los dos *Sea King* perdidos por culpa de una colisión en vuelo durante la operación IRAQI FREEDOM, el 22 de marzo de 2003.

Cuatro *Sea King* en configuración ASaC Mk-7 fueron desplazados al Golfo del 849 Naval Air Squadron, a bordo del portaaviones *Ark Royal*. Estos helicópteros fueron retirados de entre los 10 *Sea King AEW Mk-2* y tres *Sea King Mk-5* en servicio en la Marina británica que estaban siendo transformados en *AsaC Mk-7*. La orden de adquirir dos helicópteros *Sea King* más permitirá mantener la cifra final de *AsaC Mk-7* en 13.

## Rusia

**Reactivación de un submarino balístico clase Typhoon.**—El submarino balístico nuclear *Dimitri Doskoy* de la clase *Akula* (Proyecto 941) o *Typhoon*, según la terminología OTAN, realizó un lanzamiento de misiles en el mar Blanco el pasado 11 de septiembre, después de finalizar una larguísimo periodo de obras en los astilleros civiles de Sevmarshpredpriyatiye en Severodvinsk.

El primero de una serie de seis submarinos de 26.500 t, los mayores del mundo, el *Doskoy*, entró en servicio en diciembre de 1981, prestando servicio con los otros cinco submarinos de su clase en la Flota del Norte entre 1983 y 1989. Equipado con 20 misiles balísticos RSM 52 (SS-N-20), el Proyecto 941 fue diseñado por la oficina Rubin de San Petersburgo. Prevista su modernización en la década de los 90 con el más moderno misil RSM 52V Bark (SS-N-28), el *Doskoy* entró en dique en 1992, siendo el primer SSBN clase *Typhoon* en ser modernizado. Sin embargo, el programa del SS-N-28 fue cancelado en 1998 por falta de recursos, posponiéndose a la construcción del nuevo SSBN *Borey* o Proyecto 955.

Finalmente y tras 10 años de estadia en dique seco, el *Doskoy* fue botado en junio de 2002, iniciando sus pruebas de mar en noviembre de 2003.

J. M. T. R.



### Notable aumento de la flota mercante española

Por octavo año consecutivo la flota mercante española ha experimentado un notable aumento en su explotación. Sobre la base de datos provisional disponible, la flota mercante operada por las empresas navieras españolas aumentó en once unidades y en un 10,2 por 100 de tonelaje de arqueo (GT), alcanzando 326 buques con 3,7 millones de GT, por lo que el año 2003 puede considerarse en general favorable para la Marina mercante y el transporte marítimo, tanto en el ámbito español como en el internacional.

El mayor crecimiento se registró en la parte de la flota que opera bajo pabellón español, que aumentó en nueve buques y en un 11,8 por 100 de su GT, sumando un total de 212 buques con 2,1 millones de GT. Ello supone que el 65 por 100 de los buques españoles y el 58 por 100 del tonelaje de la flota total operada por las empresas navieras españolas navegan bajo pabellón español.

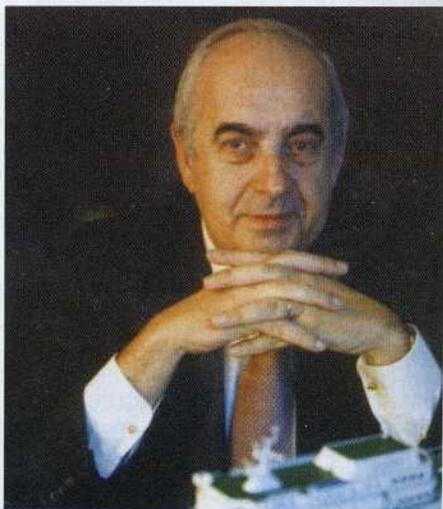
Todo esto confirma unas tendencias que duran ya ocho años de crecimiento sostenido de la flota mercante de las navieras españolas y especialmente de la operada en registro español, gracias a la continuidad de las inversiones del sector.

Por su parte, el mercado de fletes evolucionó de forma desigual, pero dentro de un tono general favorable, mereciendo especial mención los fletes de graneles sólidos, que

experimentaron desde mediados de 2003 un crecimiento hasta máximos históricos, propiciado por un fortísimo tirón de la demanda de transporte, inicialmente en los buques de mayor tonelaje, extendido después a otros tráficos y tamaños.

### Nuevo presidente de Trasmediterránea

Juan Sáez Elegido ha sido nombrado presidente de Trasmediterránea por el Consejo de Administración de la naviera, que



también acordó la designación como vicepresidente ejecutivo a Miguel Ángel Fernández Villamandos, hasta ahora presidente de la entidad, y nombrar vicepresidente a Alejandro Aznar Sainz, de Naviera Aznar, y a Gabriel Sagristá Ramis, de la Caja de Ahorros del Mediterráneo.

Ingeniero naval de formación, Sáez Elegido era presidente ejecutivo de Servicios Logísticos y Aeroportuarios de Acciona, principal accionista de Trasmediterránea, habiendo ocupado con anterioridad distintos cargos directivos en diferentes empresas como presidente de Iberia y Aviaco y de Astilleros Españoles y Astano, así como director general de Air Europa, entre otros.

### Inversiones de Boluda en contenedores y plataformas

El Grupo Boluda está llevando a cabo una inversión de seis millones de euros en la ampliación de su equipo de contenedores y plataformas de carga. Concretamente, su filial Naviera Pinillos ha adquirido 500 eurocontenedores de 40 pies, tipo *high cube pallet wide* (2,50 m de ancho por 2,89 m de alto), de los

que ya ha recibido casi 300. Por su parte, Nenupar Shipping, igualmente filial del Grupo Boluda, ha comprado 300 eurocontenedores de 40 pies. Naviera Pinillos ha adquirido además 100 plataformas de carga y 50 *roll trailers*.

Fuentes de dicha naviera han explicado que están a la búsqueda de un barco de 1.200 teu de capacidad para sustituir algunos de los que ahora están en servicio.

J. C. P.

### Trasatlántico *Queen Mary 2*

Últimamente los medios de comunicación dieron noticias sobre el *Queen Mary 2*, el mayor, más largo, más ancho, más alto y también más caro trasatlántico jamás construido. Y no es para menos, ya que el barco, construido en los astilleros franceses de St. Nazaire para la casa armadora británica Cunard Line, mide 345 m de eslora, 40 m de manga (45 m de manga en el puente, ya que los alerones sobresalen de la vertical del casco), 10 m de calado, 72 m desde la quilla a la chimenea, y tiene unas 150.000 toneladas



El *Queen Mary 2* en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. (Foto: J. C. Díaz Lorenzo).



*Queen Mary 2.* (Foto: internet).

de registro bruto. Su planta propulsora es combinada, turbina de gas/diesel eléctrica, de 157.000 caballos de vapor, con cuatro hélices (dos fijas y dos azimutales), y puede alcanzar los 30 nudos. Cuenta con los últimos adelantos técnicos en todos los aspectos, su dotación la componen 1.253 personas, tiene capacidad para 2.620 pasajeros y su coste estimado fue de alrededor de 800 millones de dólares.

Como se ve es un barco realmente grande, y por si las medidas antes citadas no dan idea de sus dimensiones, se pueden hacer algunas comparaciones que ayuden a tomar conciencia de su tamaño. Su eslora es cinco veces mayor que la del primer barco de la Cunard, el *Britannia*; sobrepasa en 44 m la altura de la torre Eiffel; sólo es 35 m más corta que la altura del Empire State Building, y viene a tener la longitud de una fila formada por dos fragatas y media de la clase *Santa María*, o por tres y un cuarto campos de fútbol, o por unos 36 autobuses. La altura de la chimenea sobre el agua se tuvo que limitar a 62 m para que el barco pudiera pasar bajo el puente Verazzano de Nueva York

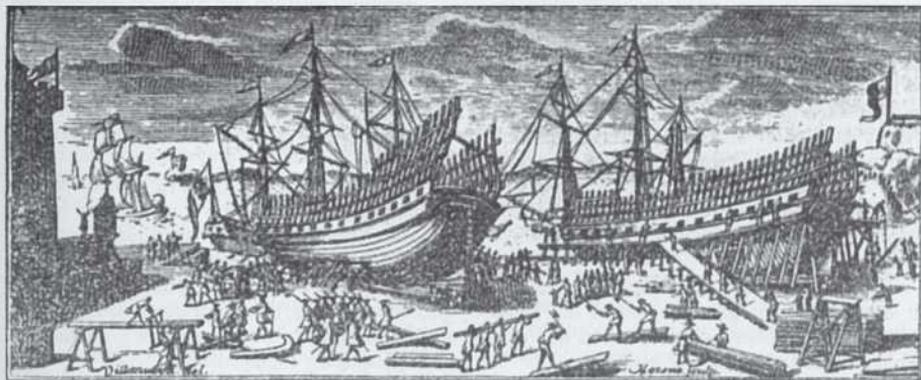
Es también un barco lujoso y confortable, dotado de los medios necesarios para proporcionar placenteros viajes a sus pasajeros.

Además de sus cómodos y bien equipados camarotes (algunos muy espaciosos y de verdadero lujo, de los que las tres cuartas partes tienen balcones y un 77 por 100 gozan de vistas al mar), cuenta con un paseo en cubierta alrededor del barco de un tercio de milla de largo, áreas de descanso, salón de baile, cinco piscinas, gimnasio, biblioteca, librería, comedores, bares, cafeterías y tiendas. Cuenta también con siete amplias aulas multipropósito en las que se pueden impartir clases sobre muy variadas materias, como ordenadores, idiomas, arte o cata de vinos, y tiene un auditorio que se puede convertir en planetario para presentar variados espectáculos visuales.

Finalizada su construcción, el barco fue recibido en Southampton el 26 de diciembre de 2003, en dicho puerto fue bautizado por la Reina de Inglaterra el 8 de enero del presente año 2004, y el día 12 de enero inició su viaje inaugural de 14 días, de Southampton a Fort Lauderdale (Estados Unidos), llevando a bordo 2.600 pasajeros.

En éste y posteriores viajes deseamos que el *Queen Mary 2* disfrute de buenas mares y mejores vientos.

M. G. F.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Entrega por Izar del LNG *Íñigo Tapias*

El astillero Izar-Sestao ha entregado con un mes de antelación el buque de transporte de gas natural licuado *Íñigo Tapias*, que será operado por la naviera F. Tapias para Repsol YPF Gas Natural.

Este LNG de más de 284 m de eslora ha sido construido en un tiempo récord y con una tecnología específica para este tipo de unidades, cuya carga necesita rodearse de un alto grado de seguridad.

El *Íñigo Tapias* tiene capacidad para transportar 138.000 m<sup>3</sup> de gas natural licuado



a 163° C en cuatro tanques que disponen de una doble membrana tipo N.º 96 como sistema de aislamiento y contención de la carga, por lo que en esta construcción Izar ha tenido muy presente que estos buques de gran tecnología y alto valor añadido exigen requisitos de seguridad muy concretos, debido al tipo de carga que transportan, como el doble casco, el doble fondo en la zona de carga y los cuatro tanques criogénicos de doble membrana lisa del tipo citado.

Esta construcción se complementará con un segundo buque gasero, gemelo del *Íñigo Tapias* para la misma naviera, en el que está trabajando actualmente este astillero.

### CHESA proyectará un buque de investigación oceanográfica

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas, perteneciente al Ministerio de Ciencia y Tecnología, ha convocado un concurso para el desarrollo del proyecto conceptual de un nuevo buque de investigación oceánica. Dicho concurso ha sido ganado por CHESA Ingeniería y Tecnología, S. A., que desarrollará sus trabajos en su delegación de Sevilla.

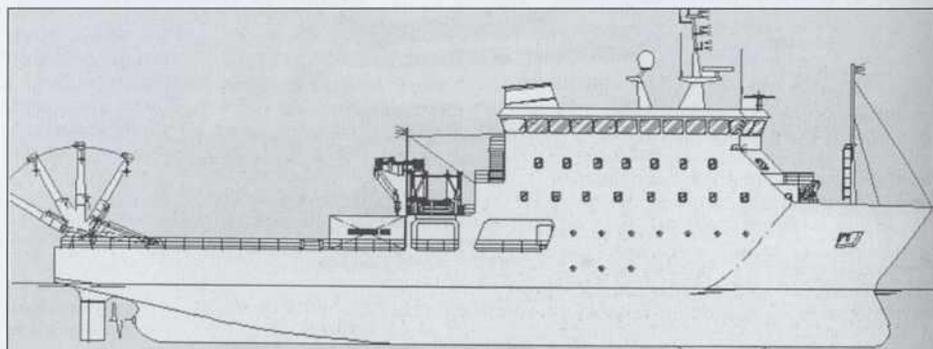
El proyecto consiste en el desarrollo de una documentación que defina un buque oceanográfico de acuerdo con los requerimientos y presupuesto del CSIC y sirva como pliego técnico para un ulterior concurso específico que permita su construcción por el astillero que resulte elegido.

Las características principales del citado buque son: eslora entre perpendiculares 62 m, manga 14,2 m, velocidad en pruebas 13,5 nudos. Velocidad mínima de trabajo 1,5 nudos, autonomía mínima 30 días, operatividad 330 días por año. Peso muerto 800 toneladas.

La construcción deberá responder al concepto de un moderno e innovador buque oceanográfico multipropósito que dispondrá de las instalaciones básicas para las siguientes disciplinas marinas: geología marina, geofísica marina, oceanografía física, oceanografía marina, biología marina e investigación pesquera y meteorología.

### España promociona un grupo paneuropeo de astilleros

El ministro de Defensa Federico Trillo ha dado un fuerte impulso para la formación de un grupo Paneuropeo de astilleros. Los franceses Thales ya han hecho una oferta de 500 millones de euros por el astillero alemán HDV, por lo que el consorcio a formar contemplaría la unión de los alemanes Thyssen Krupp, los italianos Fincantieri, los franceses DCN e Izar. Los ministros han insistido en que ya existen acuerdos como el que tienen DCN e Izar para la construcción de submarinos *Scorpene*, pero esta unión se está enfocando más para la mejora del futuro ejército europeo hacia el mercado civil para aumentar la competencia de Europa frente a Corea o Japón.



(Foto: Ingeniería Naval, diciembre 2003).

### Entrega en Vigo de dos buques gemelos

Han sido entregados por los Astilleros H. J. Barreras de Vigo los buques gemelos *Galicia* y *Suar Vigo*. Dichos buques tienen una eslora total de 139,48 m y una capacidad en sus bodegas para almacenar cerca de 1.300 vehículos y 100 camiones con remolques.

Barreras ha construido estas dos nuevas unidades en menos de un año, ya que en octubre de 2002 fue botado precisamente el cuarto de los seis buques que Suardfáz está construyendo en dicho astillero, de nombre *Bouzas*.

Los buques, con todo su equipo y maquinaria, han sido construidos de acuerdo con toda la reglamentación internacional vigente, y sus características principales son: eslora total 149,38 m, manga 21 m, puntal 7 m, tpm 4.300 t, velocidad 20 nudos y autonomía 6.500 millas.

### El astillero Sestao entrega el LNG *Bilbao Knutsen*

El astillero Sestao ha entregado el pasado 29 de enero el LNG *Bilbao Knutsen* a su

armador, Knutsen OAS, que lo operará para Repsol YPF.

El buque, que tiene capacidad para transportar 138.000 m<sup>3</sup> de gas natural licuado a 163<sup>o</sup> C, es el segundo de estas características que se construye en el astillero Sestao. Éste es el tercer gasero que entrega Izar, lo que confirma no sólo la capacidad de Izar para cumplir los plazos contractuales. De hecho, la entrega de estos tres buques se ha adelantado a la fecha contractual de entrega. Izar cuenta con dos LNGs más en cartera en el astillero de Puerto Real.

El *Bilbao Knutsen*, botado en septiembre de 2002, superó con éxito en noviembre las pruebas de mar y en diciembre las de gas. Estas últimas consistieron en enfriar los tanques, cargarlos y descargarlos. Para ello se utilizaron cerca de 5.000 m<sup>3</sup> de gas natural licuado de las instalaciones de Bahía de Bizcaia, ubicadas en el puerto de Bilbao.

Las principales características del buque son: eslora 284,40 m, manga 42,50 m, puntal 25,40 m, capacidad 138.000 m<sup>3</sup>, velocidad 19,50 nudos.

C. L. F.



*Bilbao Knutsen.*

# PUERTOS

## Aprobada la nueva Ley de Puertos

La nueva Ley de Puertos, que ha entrado en vigor el 1 de enero del presente año, incorpora las reformas estructurales necesarias para mejorar la competitividad del sector portuario español, y para ello, tras arduas negociaciones, ha contado con el acuerdo de la patronal del sector (Anesco), el sindicato de estiba mayoritaria (La Coordinadora) y Puertos del Estado.

La norma nace como reflejo de una propuesta legislativa impulsada en Bruselas por la comisaria Loyola de Palacio, y pretende mantenerse en un punto de equilibrio entre liberalización e intervencionismo y centralización y descentralización.

Esta ley, cuyo título completo es de «Régimen Económico y Prestaciones de Servicios de Puertos de Interés General», incorpora las reformas estructurales necesarias para mejorar la competitividad del sector y son un fiel reflejo de la política de transportes de la Unión Europea. Dichas reformas liberalizan los archivos portuarios hasta tal extremo que la titularidad pública de los servicios fundamentales de los puertos pasan a llamarse servicios generales pero sin tutela pública.

## Canarias potenciará los puertos menores

El Gobierno Autónomo de Canarias ha informado que quiere establecer un corredor «transinsular» mar-tierra-mar-tierra, potenciando una serie de puertos, así como las carreteras que los comuniquen, con el objetivo de que las mercancías y las personas se puedan mover de una isla a otra en el menor tiempo posible y el menor coste.

El eje comenzaría en playa Blanca (Lanzarote) y enlazaría con Corralejo (Fuerteventura), para a continuación proseguir por carretera hasta Morro-Jable o Gran Tarajal, y

desde estos puertos proseguir por mar a Gran Canaria a través de Las Palmas o Arinaga, y de ahí por tierra hasta Agaete, conectando de nuevo por mar con San Cruz de Tenerife. A continuación vendría el puerto de Fonsalía, desde donde se conectaría con La Palma, El Hierro y La Gomera, incluyéndose dentro de esta relación el puerto de Los Cristianos.

El presidente del ejecutivo canario ha señalado que espera financiar las obras «por la vía de las concesiones, para poder ejecutar dentro del organismo de Puertos de Canarias aquellas infraestructuras que son necesarias, utilizando la nueva ley de concesiones y el potencial acumulado en la Reserva de Inversiones de Canarias».

Además, cuenta con la recaudación que obtendría por la explotación de zonas comerciales anexas, de manera similar a las carreteras de la península o de los aeropuertos, confiándose con esta nueva fórmula «en cargar lo menos posible o todas las tasas de mercancías y pasajeros, abaratando así el coste del transporte».

## Puertos del Estado acepta un proyecto para el puerto exterior de La Coruña

El presidente de Puertos del Estado ha dado su visto bueno a la solución propuesta por la comisión técnica para el puerto exterior de La Coruña, la de más envergadura de las distintas alternativas analizadas para la dársena que se ubicará en Langosteira (Arteixo). Asimismo, el Gobierno gallego ha hecho una petición formal para que el Ministerio de Fomento licite las obras en el presente año.

Este proyecto implicará la construcción de un dique de 3.400 m de longitud y de 36 a 40 m de calado, siendo el plazo para su ejecución de 10 años.

J. C. P.



## MARINA DE PESCA

### **Demandas del sector pesquero español en la Unión Europea**

La Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) ha planteado al director general de Pesca de la Unión Europea, Jorgen Halmquist, un amplio paquete de reivindicaciones para el sector con el fin de mejorar las condiciones del mismo. Estas peticiones coinciden en su mayor parte con las planteadas ante el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno español.

Para los armadores de pesca españoles es inaceptable el tratamiento dado en la Reforma Pesquera Común a cuestiones como las ayudas para el desarrollo de la política de estructuras, considerándose inadmisibles que se hayan olvidado los grandes esfuerzos realizados en el pasado para la reestructuración de las flotas, donde España fue uno de los países que mejor cumplieron las exigencias comunitarias, muy por encima de los planes planteados por Bruselas. El sector reclama la necesidad de lograr una posición más competitiva de las flotas comunitarias modernizan-

do los barcos y haciendo compatibles esos cambios con la sostenibilidad de los recursos pesqueros. Concretamente, entre esas ayudas en concepto de modernización se contempla la necesidad de mantener las referidas a los cambios de motores.

Los armadores de FEOPE reclaman también posibilidades para acceder a los caladeros de Groenlandia, Estados Unidos y Rusia.

### **El sector pesquero onubense pide al Gobierno un tope de capturas**

El patrón mayor de la Cofradía de Punta Umbría ha pedido recientemente al Gobierno central que se imponga un tope de capturas a los barcos que operan en el golfo de Cádiz, explicando la situación de peligro en el que se encuentra el caladero, «que está prácticamente esquilmo».

Para el representante de los pescadores onubenses es necesario reducir la cuota pesquera establecida en estos momentos de



Pesqueros en Sada (La Coruña). (Foto: A. Pintos Pintos).

250 cajas de pescado por día y barco, acusando además a los pescadores de Barbate (Cádiz) de querer romper este acuerdo.

El sector pesquero onubense se confía en que se apruebe un plan de pesca conjunto para el caladero del golfo de Cádiz, porque en estos momentos hay especies, como el boquerón y la sardina, que no pueden esperar más tiempo.

Por otra parte, la Cofradía de Pescadores se muestra contraria al reciente acuerdo de pesca firmado con Portugal para faenar en la desembocadura del río Guadiana.

### **ICCAT prohíbe las redes de enmalle a la deriva**

En la última reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) celebrada en Dublín se acordó llevar a cabo mayores controles sobre el conjunto de las pesquerías reguladas por este órgano, contemplándose la posibilidad de adoptar sanciones contra los Estados que no respeten las normas de conservación y gestión de estas pesquerías.

Para España los resultados, tanto en lo que afecta a cuotas como en materias de control, han sido calificados como satisfactorios.

J. C. P.

### **Nuevas posibilidades pesqueras para la UE**

La Unión Europea se encuentra en el proceso de negociación con ocho países para la consecución de un acuerdo pesquero que permitiría aumentar las posibilidades de pesca de la flota comunitaria y, por tanto, de la flota española.

Los posibles acuerdos incluyen aguas de Rusia, Tanzania, Kenia, Libia, Argelia, islas Salomón, islas Cook y Micronesia.

Los de islas Salomón y Micronesia pueden firmarse en el primer trimestre de este año, y están especialmente dedicados a la posibilidad de pesca de atuneros en estas aguas. Los de Libia, Kenia y Argelia serán prioritariamente para arrastreros.

A. P. P.

# VELA

## FRANCIS JOYÓN, RÉCORD DE LA VUELTA AL MUNDO EN NAVEGACIÓN SOLITARIA

El pasado 3 de febrero de 2004, el navegante solitario francés Francis Joyón entraba en Brest con su trimarán *Idec*, y ponía fin a una navegación alrededor del mundo en solitario y sin escalas, iniciada en el puerto francés de Petit Minou el 22 de noviembre de 2003. En su navegación, el *Idec* cruzó el ecuador el 1 de diciembre de 2003, llegó al cabo de Buena Esperanza el día 12, avistó Australia el día 22, y el 10 de enero de 2004 pasó el cabo de Hornos. Fue una navegación en solitario de 72 días, 22 horas, 54 minutos y 22 segundos, que batió dos récords anteriores de navegaciones en solitario alrededor del mundo, en manos de compatriotas de Joyón: el de 125 días, 19 horas y 32 minutos, establecido en 1988-1989 por Olivier de Kersanson en multicasco, y el de 93 días, 3 horas, 57 minutos y 32 segundos, establecido en la «Vendée Globe 2000-2001», ganada por Michel Desjoyeaux en monocasco. Por otra parte, Joyón realizó sus vueltas sin escalas,



Francis Joyón en un momento de la navegación.





Llegada a Brest.

mientras Kersauson y Desjoyeaux tuvieron que realizar dos escalas técnicas en las suyas. El nuevo récord va a ser muy difícil de rebajar, como aseguraba Olivier de Kersauson, que en 1997 dio la vuelta al mundo en un trimarán con seis tripulantes, y sólo tardó un día y ocho horas menos que Joyón, al que consideró como el mejor navegante solitario de los últimos 15 años.

El trimarán *Idec* mide 27, 2 m de eslora, tiene un mástil de 34 m y es un barco con un largo historial, ya que desde 1985 sufrió varias transformaciones, fue rebautizado cinco veces y ha recorrido muchos miles de millas en diferentes pruebas, entre ellas varias vueltas al mundo. Antes de comenzar su viaje, Joyón le había introducido varias mejoras con la ayuda de su hermano, entre ellas dos pilotos automáticos para poder dormir algunas horas al día. Pero redujo el confort a bordo al mínimo indispensable, y rehusó de las ayudas desde tierra para fijar la ruta.

Joyón nació hace 47 años en un pueblo de la región parisienne, y por ello alejado del mar, pero siempre se sintió atraído por la mar y la navegación y, aunque los estudios nunca fueron su fuerte, desde muy joven se aficionó a leer todos los libros sobre marinos y sobre navegación a vela que caían en sus manos; y a los 17 años de edad entró en una escuela de vela de Bretaña, de la que más tarde fue monitor. Como nunca anduvo sobrado de dinero, se tuvo que conformar con comprar cascós viejos y recurrir al bricolaje. Así preparó sus primeros barcos, con los que tuvo los primeros éxitos que le animaron a realizar su última hazaña alrededor del mundo, algo que ni el propio Julio Verne hubiera imaginado, ya que Joyón realizó su vuelta en 72 días, ocho menos que los 80 días de la vuelta al mundo en globo de la novela de Verne.

M. G. F.

## X TROFEO S. A. R. INFANTA CRISTINA

Se ha celebrado en aguas tinerfeñas la décima edición del Trofeo S. A. R. Infanta Cristina, organizada por el RCN de la capital canaria.

En esta ocasión se dieron cita la mayoría de las principales embarcaciones del circuito nacional, incluyendo a los actuales campeones de España. Si bien el viento provocó la suspensión de la primera jornada, las mangas de los días sucesivos pusieron de manifiesto la destreza y habilidad de los distintos patrones cuando el nivel táctico es elevado. En la clase IMS 500 se proclamaba vencedor el *Caixa Galicia* (RCN La Coruña), mientras que en la clase IMS 600 recaía el galardón en el *Telefónica Movistar* (RCN Sanjenjo), ocupando el *Aifos* (Armada) la quinta posición. En esta ocasión, la junta directiva de la entidad quiso rendir homenaje a la Armada haciendo entrega al comandante del patrullero *Grosa* (P-25) de una placa conmemorativa en reconocimiento a la colaboración que siempre se ha mostrado hacia el club.

A. O. G.

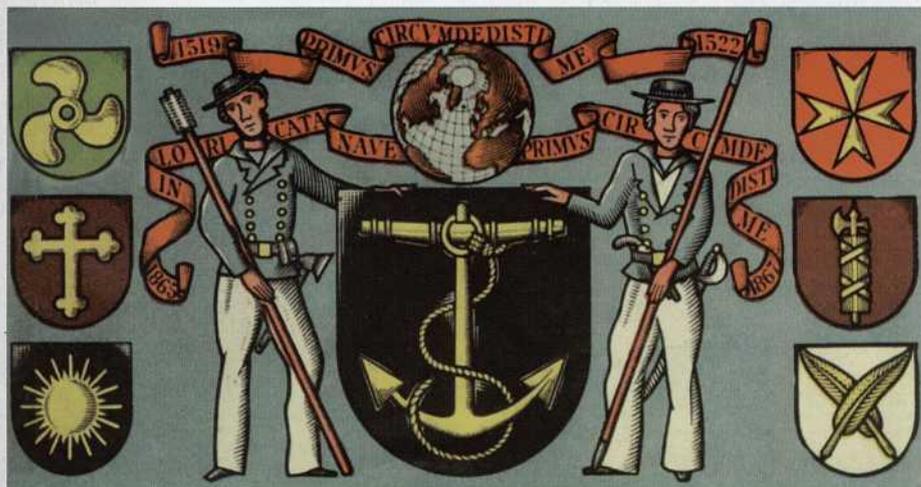


Entrega de una placa conmemorativa al comandante del patrullero *Grosa*. (Foto: RCN Tenerife).





El jefe del Estado Mayor de la Armada recibe del ministro de Defensa la insignia del AJEMA, que viajó, en representación de la Armada, en el último vuelo espacial del astronauta Pedro Duque. Dicha insignia se exhibirá en el Museo Naval. (Foto: ORP, Armada).



## Cultura Naval

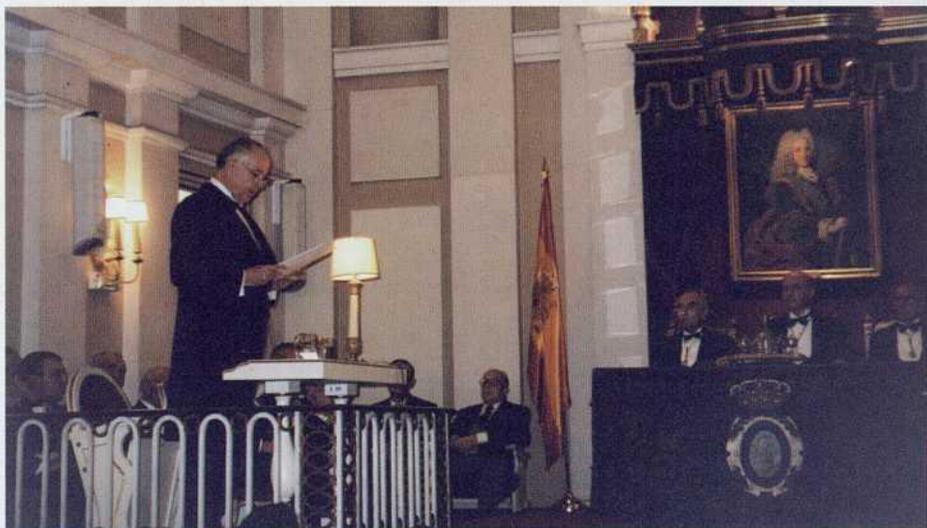
HUGO O'DONNELL INGRESÓ EN LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

El pasado 1 de febrero, la Real Academia de la Historia celebró Junta Pública y Solemne para dar posesión de la plaza de número al académico electo Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, conde de Lucena, marqués de Altamira, abogado, historiador, comandante de Infantería de Marina en situación de reserva transitoria y veterano colaborador de nuestra REVISTA.

A la ceremonia, presidida por el director de la Real Academia de la Historia, Gonzalo Anes, asistieron un buen número de académicos, junto con el jefe del Estado Mayor de la Defensa almirante general Antonio Moreno Barberá, jefe del Estado Mayor de la Armada almirante general Francisco Torrente, jefe de la Jurisdicción Central vicealmirante Jesús Bringas, comandante general de Infantería de Marina general de división Juan García Lizana, director del Instituto Español de Estudios Estratégicos contralmirante Jaime Rodríguez-Toubes, que junto con otros oficiales de la Armada ocuparon asiento en el estrado.

El nuevo académico —elegido el 22 de junio de 2001, con el aval de los académicos





(Foto: M. M. J.).

Faustino Menéndez-Pidal, Vicente Palacio Atard y Antonio Rumeu de Armas— leyó su discurso de ingreso: *El primer marqués de la Victoria, personaje silenciado en la reforma dieciochesca de la Armada*, en el que evocó y reivindicó la figura de Juan José Navarro (1687-1771), primer marqués de la Victoria, nacido en Mesina en el seno de una familia española de Viana, que se inició en la carrera militar joven y que llegó a ser «el más completo de los marinos de su época, en cuya persona coincidían el prestigio, el éxito militar, el saber y la experiencia».

«Navarro, primer capitán general de la Armada, es una persona poco conocida, pero a mi entender —explicó el nuevo académico— ello se debe a que no se le escuchó en su momento». Añadiendo: «En su época se habló mucho de próceres como el marqués de la Ensenada o el mismo Jorge Juan, pero este hombre nos muestra otros estados de opinión, como los que él representa, que daban otras soluciones a los problemas de la Armada: carencia de medios, de personal, etcétera, y que dejó una producción científica y literaria enorme, pero la mayor parte de ella permaneció inédita.»

El nuevo académico es autor de numerosos libros de historia, como *El mapamundi denominado Carta de Juan de la Cosa*, *La fuerza de desembarco de la Gran Armada*, *La Infantería de Marina Española*; *Historia y fuentes*, *El Museo Naval a través de sus colecciones*, y junto con Carmen Iglesias —académica de la Historia que contestó al discurso de O'Donnell— Faustino Menéndez-Pidal y Begoña Lolo, es autor de la obra colectiva *Símbolos*, que recibió el año 2000 el Premio Nacional de Historia.

Hugo O'Donnell, director del Instituto Complutense de la Orden de Malta y numerario de la Academia de Heráldica, sigue la estela de grandes historiadores de la Armada que le precedieron en la Real Academia de la Historia, como Martín Fernández de Navarrete, Cesáreo Fernández Duro, Pedro Novo y Colson, Julio F. Guillén Tato, que fue director de nuestra REVISTA durante 30 años, académico de la Española y secretario perpetuo de la Academia de la Historia, y de su más inmediato predecesor, José Gella Iturriaga, general del Cuerpo de Intervención de la Armada.

J. J.

## NUEVAS DONACIONES DE AMIGOS DEL MUSEO NAVAL

La activa asociación de Amigos del Museo Naval (AMUNAV) cerró el año 2003 con la donación de dos nuevas piezas de gran valor artístico, histórico y documental.

La primera de ellas es una bella acuarela sobre papel, de 49 x 61 cm, firmada por Sanz y Doménech y fechada en 1914, que se muestra al público en la sala XIII (2.ª mitad del siglo XIX) de la exposición permanente del museo. Representa al cazatorpedero *Proserpina* visto por su amura de babor, navegando en marejada. El *Proserpina* fue el último de una serie de seis barcos construidos en los astilleros Thompson de Escocia que entraron en servicio en la Armada entre 1897 y 1898; desplazaba 380 toneladas, alcanzaba los 30 nudos y su armamento consistía en dos montajes de 75 mm, otros dos de 37 mm y dos tubos lanzatorpedos.

Sanz y Doménech fue médico de la Armada y pintor autodidacta. Nació en Noya (La Coruña) en 1863, y falleció en San Sebastián en 1937. A través de sus pinturas dejó

constancia de hechos de su tiempo. El presente cuadro se suma a una buena muestra de obras de pequeño formato que de este pintor se exponen en el Museo Naval.

La segunda pieza donada es un interesante manuscrito procedente de la expedición realizada por Alejandro Malaspina de 1789 a 1794. Dicho manuscrito, que actualmente se encuentra reparándose en el taller de restauración de papel del museo, mide 18 x 14 cm y tiene 170 páginas escritas con una caligrafía clara y cuidada. Posiblemente fue escrito por el capellán de la expedición, ya que entre sus muchas anotaciones y apuntes abundan las referencias a los miembros de la expedición fallecidos durante su transcurso. Es un pequeño libro de gran valor, desconocido hasta hace relativamente poco tiempo, y adquirido cuando se pensaba que la documentación referente a la citada exploración de Malaspina ya estaba totalmente catalogada y controlada.

M. G. F.



DONACIÓN DE UN ÓLEO DEL CRUCERO *PRINCESA DE ASTURIAS* AL MUSEO NAVAL

El 18 de diciembre de 2003 tuvo lugar en la sala del Patronato del Museo Naval de Madrid la firma del acta de entrega y recepción de un cuadro que representa al crucero *Princesa de Asturias*. Se trata de un óleo sobre tela de 60 x 100 cm en excelente estado de conservación, que ya está integrado en la exposición permanente y se muestra al público en la sala XIV (Alfonso XIII). Realizado en una técnica muy suelta, representa al barco visto por la amura de babor, casi de costado, navegando en marejada con una ola que rompe a la altura del combés. Fue pintado en 1903 por Justo Ruíz Luna (1865- 1926), pintor que se especializó sobre todo en marinas, en muchas de las que mostró un claro interés por el color y los efectos de luz, como es el caso del presente cuadro.

El cuadro fue donado por José Fernández Seara, miembro de la directiva de la Asociación de Amigos del Museo Naval (AMUNAV), que efectuó la donación a título personal y firmó la correspondiente acta con el director del Museo Naval, contralmirante Fernando Riaño Lozano. Además de los jefes de área y técnicos del museo, en el acto de firma estuvieron presentes los siguientes



José Fernández Seara, en la firma del acta de donación. (Fotos: Museo Naval).

miembros de la directiva de la AMUNAV: vicealmirante Luis Carrero-Blanco Pichot, presidente; Emilio Alemán de la Escosura, vicepresidente, y Arturo Baltero Baus, tesoro.

M. G. F.



## RESTAURACIÓN DE LAS BATALLAS NAVALES DEL PALACIO DEL VISO DEL MARQUÉS

El Museo Naval inició en el año 1981 un plan de conservación-restauración de los frescos de la colección de pinturas renacentistas del siglo XVI pintadas en las paredes y techos del Palacio del Viso del Marqués (Ciudad Real), actual sede del Archivo Museo de la Armada «Don Álvaro de Bazán», en las que están representadas escenas de la mitología clásica, de carácter épico narrativo, de la historia romana, de linajes, religiosas, batallas navales, vistas de ciudades representativas, etcétera.

Como parte de ese plan, en el año 1992 comenzó la restauración de las ocho pinturas murales con escenas de combates navales y sus leyendas, así como de las vistas de ocho ciudades, situadas a lo largo de las galerías alta y baja que rodean el patio del palacio, en



las que están representadas algunas de las campañas que le supusieron al primer marqués de Santa Cruz éxitos notables y que hoy son de indudable valor histórico.

El pasado mes de noviembre acabó dicho plan con la restauración de las escenas navales tituladas «Toma de las X naos inglesas sobre Marbella» y «Socorro de Ceuta y Tánger» y de las vistas de las ciudades de Nápoles y Génova, todas ellas situadas en la galería baja. Han colaborado con el Museo Naval en su financiación la Fundación Caja Madrid y la Dirección General de Relaciones Institucionales de la Defensa. La ejecución técnica la ha llevado a cabo un equipo de profesionales del restaurador de obras de arte Javier Barcáiztegui, antiguo Resarte.

A. R. T.

## DONACIÓN DE UNA INSIGNIA AL MUSEO NAVAL

El 13 de enero de 2004, se recibió por donación en el Museo Naval una bandera triangular con los colores de la bandera de España y escudo en el centro. Se trata de una insignia diseñada de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Banderas, Gallardetes e Insignias de la Armada, puesto en vigor por Real Decreto de 6 de octubre de 1886 y modificado por Real Orden de 15 de marzo de 1890. Corresponde a un «Triángulo Nacional», utilizado por «Comandante más antiguo en concurrencia de buques» (comandante de bahía). Entre el escudo y la driza, la insignia muestra la huella dejada por un ancla bordada, con la que, de acuerdo con la orden de 1890, en su momento fue un «Triángulo nacional con ancla azul interior al escudo», utilizada por «Capitán de fragata o Teniente de navío de primera clase mandando división de buques».

La donación fue efectuada por Pedro Antonio Huerta Dubois Garrastachu, que entregó la bandera en nombre de su tío Enri-

que Huerta Garrastachu. Procede del crucero *Reina Cristina*, buque insignia de la escuadra del contralmirante Montojo, que con el resto de los barcos españoles naufragó en la batalla de Cavite el 1 de mayo de 1898. Según la tradición familiar, al producirse el naufragio del barco, el pañolero Jerónimo Garrastachu cogió la insignia, la guardó bajo su camisa, se lanzó al agua, y se salvó a nado, conservando su trofeo.

El acta de entrega y recepción fue firmada por Pedro Antonio Huerta Dubois Garrastachu, y por el contralmirante director del museo, Fernando Riaño Lozano. Al acto asistieron amigos y familiares de los donantes, directivos de la asociación de Amigos del Museo Naval —entre ellos el vicealmirante presidente Luis Carrero-Blanco Pichot, el contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro y Alejandro Klecker de Elizalde—, jefes de área y personal técnico del Museo.

M. G. F.



DONACIÓN DE UN MODELO DE ACORAZADO *BISMARCK* AL MUSEO NAVAL

El 22 de diciembre de 2003, tuvo lugar en la sala del Patronato del Museo Naval de Madrid la firma del acta de entrega y recepción de un modelo del acorazado alemán *Bismark*, junto con los planos, dibujos y croquis utilizados en su confección.

El acorazado alemán *Bismark* fue un magnífico barco de 50.150 toneladas a plena carga. Medía 251 m de eslora, 36 m de manga y 10,2 m de calado máximo. Podía alcanzar los 30 nudos, y su autonomía a 16 nudos era de 9.300 millas. La protección en cintura era de 320 mm. Estaba armado con 8 piezas de 381 mm, 12 de 150, 16 antiaéreas de 105 y otras de calibres menores. Su dotación era de 2.200 hombres. Fue uno de los mejores exponentes de buque acorazado de su época. Botado en 1939, entró en servicio

en 1940, y resultó hundido por la flota británica tras una intensa caza el día 27 de mayo de 1941.

La donación a título personal fue realizada por Carolina Ares —viuda del constructor del modelo José María Martínez de Marañón y Collado—, que firmó la correspondiente acta con el director del Museo Naval, contralmirante Fernando Riaño Lozano.

El modelo, construido hacia 1980 en madera y metal, mide 171 cm de eslora, y su estado de conservación es muy bueno. Pasará a formar parte de la colección del Museo Naval de Ferrol, donde se están llevando a cabo las obras de instalación de una gran exposición sobre construcción naval.

M. G. F.



## EXPOSICIÓN «CIEN AÑOS DE AVIACIÓN EN MADRID»

Del 9 de diciembre de 2003 al 4 de enero de 2004 tuvo lugar en el Museo de la Ciudad de Madrid, sito en la calle Príncipe de Vergara, 140, una exposición titulada «Cien años de aviación en Madrid». Fue una muestra encuadrada dentro de los actos conmemorativos del centenario del primer despegue y vuelo de un avión, en recuerdo de la gesta realizada por los hermanos Wilbur y Orville Wright el 17 de diciembre de 1903 en Kitty Hawk, Carolina del Norte (Estados Unidos), cuando Orville logró despegar con el avión *Flyer*, diseñado y construido por ambos hermanos, y luego aterrizó tras haber volado casi 40 metros.

La exposición consistió en un recorrido por los hitos más destacables de la historia de la aviación, con énfasis en los ocurridos en Madrid. Se mostraron elementos procedentes sobre todo del Museo del Aire, junto con otros del Ejército del Aire, la Armada, el Ejército de Tierra y otras entidades. El Museo Naval aportó, entre otros, dos modelos de hidroaviones, un *Dornier* y un *Felixtone*, un modelo del primitivo *Dédalo* y un lepanto de marinero de la Aeronáutica Naval.

La muestra presentó gran cantidad de modelos de aviones, sobre todo militares, instrumentos de vuelo, instrumentos de nave-

gación, uniformes y diversos objetos, como un planeador, un motor de avión, dos barquillas de globos, etc. Completaban la exposición vídeos, pinturas procedentes de los premios «Ejército del Aire» desde 1978 y, sobre todo, paneles y áreas monográficas dedicadas a diferentes temas relacionados con el vuelo y la aviación, entre los que a modo de ejemplo se pueden citar:

— Los precursores de los vuelos, con referencias a los inventos de Leonardo da Vinci, los primeros globos, el vuelo del coruñés Diego Marín Aguilera, los vuelos de Lilienthal, etc.

— Los pioneros de la aviación, que cita a los hermanos Wright y sus seguidores.

— La Monarquía y la Aviación.

— Diferentes gestas, como las del *Plus Ultra*, el Jesús del Gran Poder, la Patrulla *Elcano*, la Patrulla Atlántida y otras.

— El autogiro de Juan de la Cierva.

— Aviones españoles.

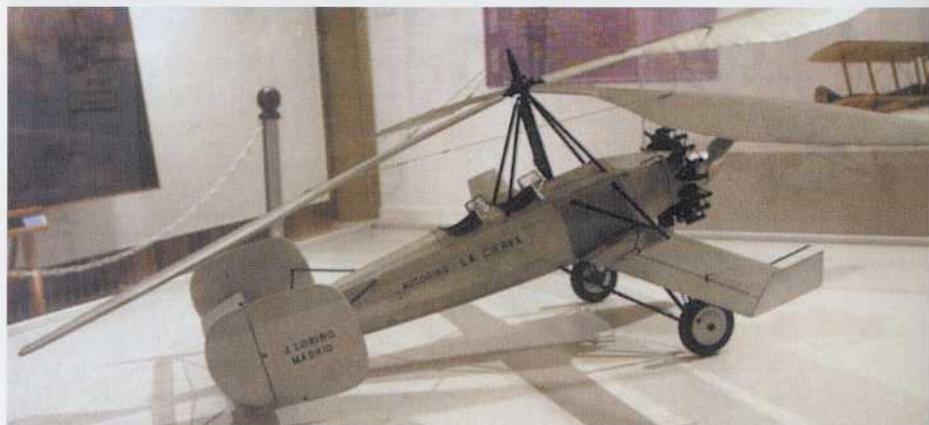
— CASA y otras industrias.

— Récords.

— Aeropuertos españoles.

— Tráfico aéreo.

M. G. F.



(Foto: Pepe Díaz. RED).

## XXXII SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL Y DEL MAR

Durante los días 3 al 7 de noviembre pasados se ha celebrado en Cartagena la XXXII Semana Internacional de Cine Naval y del Mar, que ha mantenido una gran brillantez en todos sus actos, sirviendo de preámbulo las sesiones de cine fórum desarrolladas los días 30 y 31 de octubre en el Salón de Actos de la Autoridad Portuaria, bajo el título «Planeta Azul: Los Arrecifes de Australia y Papúa Nueva Guinea», proyectándose imágenes de gran belleza y asombrosos paisajes vírgenes, de la mano de Miguel Ángel García Gallego, alpinista y buzo profesional.

A las distintas secciones del festival oficial de largometrajes y cortometrajes, especial de maestros de la luz mediterránea, de cuento animado y terror en el mar, concurren 42 películas de España, Japón, Italia, Bulgaria, Alemania, Holanda, Portugal, Reino Unido, Puerto Rico, Canadá, Francia, México, Grecia, Estados Unidos de América, Argentina y Brasil. También durante el festival se impartió en el Salón Multimedia de la Universidad Politécnica un taller de guión, por el guionista de cine Juan Antonio Porto Alonso y la actriz Ana Diosdado, que finalizó con la presentación del libro *Antonio del Real: el cine, una pasión*, como homenaje a su figura.

El jurado de la sección de Largometrajes otorgó los siguientes galardones: Carabela de Plata «Ciudad de Cartagena» a *La casa de mi vida*, de Warner Sogefilms; «Submarino Peral», al mejor director, José Luis Agraz, por *El misterio de Trinidad*; la mejor fotografía a Alfredo F. Mayo, por *El lugar donde estuvo el Paraíso*, y mejor actriz a Mar Regueras, por *Rencor*. La mención especial del jurado correspondió a *El viaje de Chihiro*, producida por Toshio Suzuki, y el público decidió su galardón por *Trileros*, de Antonio del Real y rodada en Cartagena.

En la Sección de Cortometrajes se otorgaron los galardones Carabela de Plata «Ciudad de Cartagena» a *Un día de pesca*, de Aureli de Luna Polo; «Submarino Peral», a la mejor realización a León Simiani, por *Archipiélago*, y la mejor fotografía a Luis Marino



Mateos Egea, por *Phoenix*. Finalmente el jurado otorgó una mención especial al cortometraje *La colina*, de Servicios Multimedia C8, por sus valores en cuanto a la recuperación de la memoria histórica.

La nota destacada del festival fue la participación de público infantil en las sesiones matinales, con la proyección de las películas *Simbad: La leyenda de los siete mares* (USA), *Doraemon y los piratas de los mares del Sur* e *Ice Age*.

La colaboración de la Armada fue muy estimada, pues los invitados efectuaron una visita al Arsenal Militar y la Base de Submarinos, disfrutando además de una jornada en la mar a bordo de la corbeta *Infanta Cristina*, navegando por las proximidades de la costa de Cartagena y admirando la belleza de los valores naturales de su abrupta costa.

J. A. G. V.

PRESENTACION DE LA COLECCIÓN «RECOPIACIÓN DIGITAL DE PUBLICACIONES PERIÓDICAS DE DEFENSA» EN SOPORTE DVD

El pasado 2 de febrero tuvo lugar en el Aula Magna del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) la presentación de la colección «Recopilación Digital de Publicaciones Periódicas de Defensa» en soporte DVD, en un acto que fue presidido por el ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa, acompañado por el jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante general Antonio Moreno; el secretario de Estado, Fernando Moreno; el subsecretario Víctor Silva; el jefe del Estado Mayor del Ejército, general del Ejército Luis Alejandre; el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente; el jefe del Estado Mayor del Aire, general del Aire Eduardo González-Gallarza, la secretaria general técnica, Isabel Revuelta, y el director del CESEDEN, teniente general Domingo Marcos.

Durante el acto hicieron uso de la palabra el director del CESEDEN, la secretaria general técnica y el director de nuestra REVISTA, capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, por ser el director de la REVISTA más veterana y el decano de los directores de las revistas que edita el Ministerio de Defensa. El ministro de Defensa cerró el acto con un discurso en el que, entre otras cosas, dijo que la presentación de más de medio millón de páginas desde



El director del CESEDEN, teniente general Marcos Miralles en su intervención.

1877 hasta 2002, recopiladas en 19 discos DVD forman parte del objetivo del departamento de difundir la cultura de defensa.

Los diferentes volúmenes de esta «Recopilación digital» recogen las publicaciones de carácter informativo y oficial del Ministerio y de los Ejércitos, las revistas de contenido



Autoridades que presidieron el acto. En primer plano, el director de nuestra REVISTA.

histórico, las de los grupos de pensamiento del CESEDEN y del Instituto Español de Estudios Estratégicos y las de carácter específico del derecho y la medicina militar.

Esta recopilación no hubiera sido posible sin la colaboración abierta e inestimable de las propias revistas, que han cedido temporalmente los originales, en algunos casos ejemplares únicos, al Centro de Publicaciones de esta Secretaría General Técnica, responsable último de la colección y su materialización. Las publicaciones son:

*Revista Española de Defensa*, 1988 (año del primer número) un DVD; *Revista Ejército*, 1940, tres DVDs; *REVISTA GENERAL DE MARINA*, 1877, cuatro DVDs; *Revista Aeronáutica y Astronáutica*, 1940, tres DVDs; *Boletín de Información del CESEDEN*, 1965, un DVD; *Revista de Historia Militar*, 1957, un DVD; *Revista de Historia Naval*, 1983, un DVD; *Revista Aeroplano*, 1983, un DVD; *Revista Española de Derecho Militar*, 1956, un DVD; *Revista de Medicina Militar*, 1983, un DVD; *Cuadernos de Estrategia*, 1989, un DVD; *Monografías del CESEDEN*, 1990, un DVD.

La búsqueda de la documentación en cada una de las publicaciones se ha previsto que se desarrolle a tres niveles: por años, por números y, dentro de cada número, por el índice o sumario del mismo, llegando de esta



Intervención del director de nuestra REVISTA.

forma a la consulta del artículo completo. Se han respetado las portadas de todos los números que se reproducen, pero no así las páginas de publicidad y las páginas en blanco. Asimismo, y para facilitar la navegación y búsqueda, los DVDs incorporan las instrucciones de uso con las funcionalidades del programa informático.

(Fotos: CESEDEN).

S. N.



CICLO DE CONFERENCIAS CIEN AÑOS DE AVIACIÓN

El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, que dirige el general Juan Garay Unibaso, organizó, dentro de los actos para conmemorar el Centenario de la Aviación, un ciclo de conferencias que se desarrollaron del 11 al 22 de diciembre del pasado año, en el auditorio del Museo de la Ciudad, sito en la madrileña calle de Príncipe de Vergara. Las conferencias impartidas fueron las siguientes:

— *Alfredo Kindelán, pionero de la Aviación*, por el teniente general del Aire Gonzalo Gómez Bayo.

— *Emilio Herrera, aviador y científico*, por el doctor Emilio Aienza.

— *La Industria Aeronáutica en España*, por el general de división José M.<sup>a</sup> Salas Larrazábal.

— *Historia de los motores de aviación*, por Ricardo Martí Fluxá.

— *Evolución del pensamiento aéreo*, por el general de brigada del Ejército del Aire Juan A. Dorronsoro.

— *Cuatro Vientos; Cuna de la Aviación Militar Española*, por el coronel del Ejército del Aire Adolfo Roldán.

— *El autogiro, un invento español*, por el ingeniero aeronáutico José Warleta.

— *La Aerostación Militar Española*, por el doctor Carlos Lázaro.

— *La Aeronáutica Naval*, por el contralmirante Rafael Martín de la Escalera Mandillo.

— *Las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra*, por el coronel del Ejército de Tierra José L. López Rose.

— *Historia de la Aviación Civil*, por Rafael de Madariaga

— *Evolución de los aeropuertos*, por el ingeniero Luis Utrilla.

F. A.



Contralmirante Rafael Martín de la Escalera Mandillo.

## IX JORNADAS DE HISTORIA MILITAR

Organizadas por la Comisión Española de Historia Militar (CEHISM), se han celebrado en la se del CESEDEN la IX Jornadas de Historia Militar, enmarcadas en el ciclo titulado «De la paz de París a Trafalgar» (1763-1805), que finalizarán en 2005.

La jornada inaugural estuvo presidida por el director general de Relaciones Institucionales de la Defensa, Jorge Hevia Sierra, que en su intervención resaltó la importancia de este tipo de actividades y expuso brevemente el programa de investigación histórica que está llevando a cabo el Ministerio de Defensa.

Se abrieron las jornadas con una conferencia del embajador de España, Julio Albi de la Cuesta, que dio una ajustada visión de los ejércitos españoles en las posesiones americanas, trazando un cuadro muy comprensible para imponer al auditorio en las diferencias entre tropas reales, criollas, virreinales, etc. Terminó enjuiciando las guerras de emancipación.

El segundo conferenciante, José Luis Terrón Ponce, explicó los entresijos de las reformas militares del reinado de Carlos III; se detuvo en aspectos tan importantes como el de la famosa pugna entre militares y goli-las. Explicó la gestación de las Ordenanzas de 1768, vulgo de Carlos III. Se ocupó también de la reforma de la artillería y de la creación de su academia; trazó el perfil de los nuevos oficiales salidos de estas reformas y se ocupó de los cambios de mentalidad habidos en aquella época, así como de la interrelación existente entre nobleza y ejército. Concluyó con una visión del final del reinado de Carlos III, de cuyo periodo dijo: «Fue imposible alcanzar el concenso entre las fuerzas políticas, fuertemente polarizadas entre reaccionarios e innovadores, lo que quedó reflejado en la errática trayectoria de las reformas, la militar entre ellas».

El coronel Fernando Puell de la Villa, en la tercera sesión, abundó en el tema americano y en la visión que sobre la conducción política y militar de los negocios de nuestras vastas posesiones tenía el ya mencionado conde de Aranda. Destacó la figura de Aran-



El director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Fernando Riaño, que actuó de moderador en la mesa redonda.

da como militar, como capitán general que fue de los Reales Ejércitos y como experto estratega, cuyos informes desde las embajadas de Varsovia y París, sobre todo los que hizo previendo las dificultades que la independencia de los Estados Unidos, tendrían para nuestro imperio americano, fueron de una clarividencia verdaderamente asombrosa.

Finalizaron las jornadas con una atractiva mesa redonda, en la que el coronel Herrera y los antiguos oficiales del Ejército del Aire, Marteles y Madariaga, expusieron el devenir histórico de la Aviación española en el siglo xx, adentrándose en una historiografía novedosa y atractiva.

El presidente de la CEHISMI y director del CESEDEN, teniente general Domingo Marcos Miralles, pronunció sendos discursos, el inaugural y el de clausura.

J. M.<sup>a</sup> B. N.

EL CORONEL DE INFANTERÍA DE MARINA GONZALO PARENTE  
PRESENTÓ SU TESIS DOCTORAL EN EL CESEDEN

El pasado 17 de diciembre tuvo lugar en el Paraninfo del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) un acto académico de presentación de tesis doctoral por el coronel de Infantería de Marina y profesor emérito del CESEDEN doctor Gonzalo Parente Rodríguez, sobre el tema: *Evolución crítica del espectro del conflicto durante la segunda mitad del siglo XX y sus consecuencias para el nuevo orden mundial*.

El coronel Parente, veterano colaborador de nuestra REVISTA, fue presentado por los profesores doctor Salustiano del Campo, secretario de la Academia de Ciencias Morales y Políticas, y posteriormente nombrado presidente del Instituto de España, y por el doctor Alejandro Muñoz-Alonso, senador y presidente de la Comisión de Defensa del Senado.

Tal como explicó el coronel Parente, la tesis doctoral desarrolla y analiza los conflictos ocurridos desde la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días para conformar el llamado Nuevo Orden Mundial con que se ha iniciado el siglo XXI.

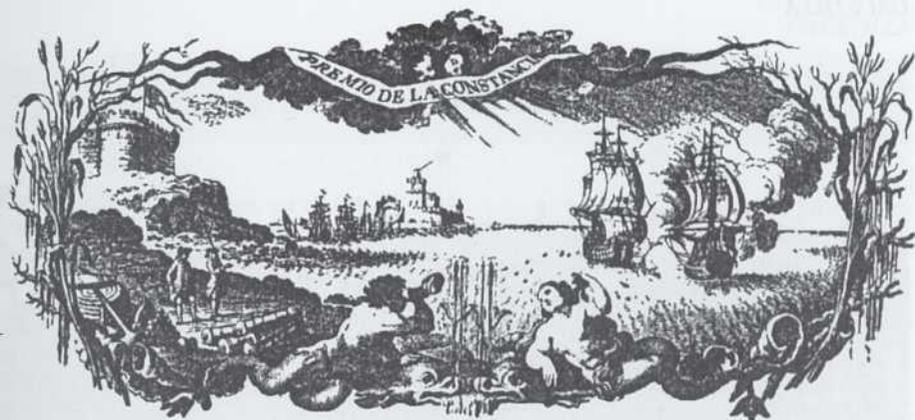
El epílogo de la tesis analiza el atentado del 11 de septiembre, que es el origen de un conflicto al que denomina *guerra asimétrica*, pues en un lado está Estados Unidos, la nación más avanzada del mundo, y en el otro organizaciones terroristas que no pertenecen a ningún país.

La tesis fue expuesta y juzgada por un Tribunal Académico de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociología de la Universidad Complutense el día 22 de mayo de 2003, obteniendo la calificación de sobresaliente *cum Laude*.



F. A.

(Foto: M. M. J.).



## GACETILLA

### Toma de posesión del nuevo Almirante de la Flota

El almirante Ángel Tello Valero, nombrado ALFLOT en el Consejo de Ministros del pasado 19 de diciembre de 2003, tomó posesión de su cargo el pasado 30 de diciembre, en un acto que, presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, se celebró en la cubierta del portaaviones *Príncipe de Asturias*, junto a la Base Naval de Rota.

A la toma de posesión asistieron los jefes de las regiones militar y aérea, así como el de la Zona Marítima del Estrecho, el jefe de la Base Naval de Rota, el almirante jefe del Cuartel General Marítimo Español de Alta Disponibilidad, el comandante del Grupo de Proyección de la Flota y el jefe del Estado Mayor, quien dio lectura al Real Decreto 1.755/2003 para el nombramiento del nuevo ALFLOT.

También estuvieron presentes un buen número de autoridades civiles, entre ellos el subdelegado del Gobierno en Cádiz, los alcaldes de Puerto Real y Rota y el teniente alcalde de El Puerto de Santa María.

A la ceremonia también asistió el almirante de la Sexta Flota de los Estados Unidos





Formación en la cubierta de vuelo del portaaviones *Príncipe de Asturias* para la toma de posesión del nuevo ALFLOT. (Foto: ORP, Armada).



El almirante de la Sexta Flota norteamericana, vicealmirante Ulrich III, a la izquierda de la imagen, con el AJEMA. (Foto: ORP, Armada).

en el Mediterráneo, vicealmirante Henry G. Ulrich III y diversos agregados navales de varias zonas europeas.

El almirante Angel Tello Valero nació en Alhendia (Granada) en 1942 e ingresó en la Escuela Naval de Marín en 1961.

Es diplomado en Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval, especialista en Armas Submarinas y controlador de Intercepción.

Ha sido comandante del patrullero *Javier Quiroga*, remolcador *Cartagena*, LST *Martín Álvarez* y del portaaviones *Príncipe de Asturias*.

En 1988 fue ascendido a contralmirante, desempeñando los destinos de jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo y comandante del Grupo Alfa de la Flota. En 2001, tras su ascenso a vicealmirante desempeñó el cargo de jefe del Arsenal de Ferrol, hasta el pasado 19 de diciembre, en que fue ascendido a almirante.

En enero de 2003 fue nombrado coordinador del Ministerio de Defensa para los actos derivados de la catástrofe del buque *Prestige*. A partir del pasado mes de abril, también desempeñó el cargo de almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.

J. J.

## La Armada despide a su aljibe más veterano

El pasado 30 de enero, en el Arsenal de Cartagena tuvo lugar la ceremonia de baja del buque aljibe *Torpedista Hernández*, presidida por el jefe del Arsenal, José María Terán.

Durante más de cuarenta años ha servido, además de a la Armada, a los destacamentos militares del Ejército de Tierra en los peñones de Alhucemas y Vélez de la Gomera, así como en las Chafarinas. Igualmente, su presencia ha sido puntual durante años en otros sitios donde se le ha requerido para descargar agua potable, como es el caso de las islas de Alborán, Columbretes, Grosa y Tabarca. Esta entrañable unidad de la Armada que ahora ha causado baja recordaba con su nombre a Francisco Hernández Andréu, un cartagenero que sentó plaza de torpedista a bordo del crucero *Almirante Oquendo* y que habría de encontrar la muerte en Santiago de Cuba en 1898. Este buque ha sido el más longevo del trío de gemelos (era la segunda unidad), que se completaba con los *Fogonero Bañobre* y *Maquinista Macías*.

D. Q. C.



El comandante del aljibe *Torpedista Hernández* arriando por última vez la bandera del buque. (Foto: D. Quevedo Carmona).



Los doce miembros de la última dotación del *Torpedista Hernández* (once hombres y una mujer) posan para la REVISTA. (Foto: D. Quevedo Carmona).

## Clausura del IV Curso de Capacitación para el ascenso a cabo mayor del personal profesional de tropa y marinería de la Armada

El pasado día 19 de diciembre de 2003 tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales la Clausura del IV Curso de Capacitación para el ascenso a cabo mayor del personal profesional de tropa y marinería de la Armada, con la entrega de diplomas a 25 cabos primeros veteranos.

El acto académico, que se desarrolló en el salón de actos de la Escuela, fue presidido por el capitán de navío comandante-director Enrique González Écija.

Comenzó con la lectura por el oficial secretario de las correspondientes resoluciones de convocatoria del curso y de aprobación de su plan de estudios, tras lo cual el capitán de fragata subdirector-jefe de estudios, Jesús Bernal García, pronunció unas palabras como última lección del curso.

En ellas sintetizó los cometidos que la Armada espera de aquellos que ostentan el empleo de cabo mayor, máximo grado de

realización personal y profesional al que se puede acceder como tropa y marinería. Cometidos que, fundamentalmente, permiten establecer un nexo de unión entre la tropa y marinería profesional y el mando, apoyando y asesorando en todo lo relativo a captación, motivación y calidad de vida del citado personal; sobre todo en unos momentos en los que el elemento humano es escaso y por ello adquiere un especial valor.

A continuación se procedió a la entrega de los diplomas acreditativos de la superación del Curso de Capacitación para el ascenso a cabo mayor de la Armada por el comandante-director, subdirector-jefe de estudios y suboficial mayor de la dependencia.

Finalizada la entrega de diplomas, el comandante-director clausuró el curso.

(Texto y fotos: ORP, ESUBO).



## Baja del dragaminas *Genil* (M-25)

El dragaminas M-25 *Genil* ha causado baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada en un acto que, como suele ser habitual, ha tenido lugar en el muelle Juan de Borbón del Arsenal de Cartagena y que ha estado presidido por el vicealmirante Terán Élices, jefe del arsenal. El *Genil*, construido en pino de Oregón como todos los de su clase, fue transferido a la Armada española en un acto que tuvo lugar en el puerto norteamericano de Seattle un lejano día del mes de febrero de 1960, siendo su primer comandante el entonces teniente de navío Eloy Señán Ferrer, hoy capitán de navío del Cuerpo de Ingenieros.

A lo largo de los cerca de 44 años que el buque ha estado en servicio en la Armada, un total de 1.400 hombres y mujeres han formado parte de su dotación, habiendo estado al mando un total de 36 comandantes, bastantes de los cuales estuvieron presentes en el acto de despedida del buque, como es habitual en estos casos.



El comandante del *Genil* arriando por última vez la bandera del dragaminas. (Foto: D. Quevedo).

D. Q. C.



Varios comandantes del dragaminas *Genil* se dieron cita en el acto de baja. (Foto: D. Quevedo Carmona).

## Ejercicio CARTAGO 02/03

En la dársena del Arsenal de Cartagena, ha tenido lugar la ejecución de una de las fases del ejercicio CARTAGO 02/03, consistente en hundir intencionadamente a un submarino e intentar su reflotamiento posterior por medios externos. Este tipo de ejercicio, denominado SUBSUNK en la terminología OTAN, se realiza en España con relativa frecuencia, a fin de mantener siempre alto el grado de eficacia de los buceadores del CBA, que serían los encargados de intentar reflotar un submarino accidentado. En ediciones anteriores de ejercicios de este tipo, que suelen realizarse en aguas de la bahía de Mazarrón, los buceadores de la Armada, actuando desde el buque de salvamento y rescate A-20 *Neptuno*, han bajado al submarino posado en el fondo que previamente ha sido localizado y balizado; pero este año el ejercicio se ha realizado con el submarino *Mistral*, hundido

en la propia dársena del arsenal de Cartagena. Una vez posada su quilla en el fondo de la Base, los buceadores hicieron el oportuno despliegue de medios, lanzándose al agua y conectando las mangueras en los lugares destinados al efecto en el casco del submarino, que recibió así en sus lastres el aire a presión procedente de los compresores del buque de salvamento.

La singularidad del ejercicio de salvamento hizo que se personaran en la Base de Submarinos diversos periodistas, tanto de prensa como de televisión, que quisieron dar debida cuenta de un ejercicio singular, que además contó con la presencia de miembros de otros países vecinos que al igual que España realizan también periódicamente ejercicios similares.

D. Q. C.



El *Mistral* posado en el fondo de la fosa de Levante de la Base de Submarinos de Cartagena.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).

## Visita de los alumnos de la Cátedra «Almirante Juan de Borbón» a la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada

En la mañana del día 26 de noviembre de 2003, los alumnos de la asignatura Administración Militar, perteneciente a la Cátedra «Almirante Juan de Borbón» de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), visitaron la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada (JAL), acompañados por el vicerrector de Estudios y un oficial del Centro Superior de Estudios de la Defensa (CESEDEN).

Durante la visita fueron atendidos por el almirante jefe del Apoyo Logístico de la Armada, llevándose a cabo exposiciones tanto sobre la «Obtención de medios en la Armada», como sobre el «Desarrollo de un programa de una nueva construcción», la «Tecnología de construcción de un buque de guerra» y la «Innovación tecnológica en los programas de construcción», realizadas por un oficial de la División de Planes del Estado Mayor de la Armada, un ingeniero de la JAL,

el director de Innovación de Izar y otro oficial ingeniero de la JAL, respectivamente, que sirvieron para mostrar a los visitantes de forma clara y precisa cómo se obtiene un buque de guerra.

La Cátedra «Almirante 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 2003-2004 la mencionada cátedra está impartiendo diecisiete asignaturas de libre elección, que tienen plena validez académica para los alumnos de las titulaciones oficiales de la UCM.

J. M.<sup>a</sup> S.



## Asociación Europea de Oficiales de la Marina Mercante

El día 24 de junio de 2003 fue aprobada por el Área de Asociaciones del Ministerio del Interior la Asociación Europea de Oficiales de la Marina Mercante, destacándose los cargos siguientes: Ricardo de Olagüe y Negueruela, presidente; Juan de Caveda Tejón, secretario general; Mariano Caballero Escudier, vicesecretario general; José L. Fernández de Bobadilla y López, vicepresidente, y Aurelio Ruiz Parada, tesorero.

Los fines de la asociación son facilitar el acercamiento, conocimiento y relación amistosa, y el esparcimiento de todos los oficiales de la Marina Mercante de los países pertenecientes a la Unión Europea, así como también con respecto a toda clase de organismos e instituciones públicas y privadas, y velar por la defensa de los intereses de los asociados,



José L. Fernández de Bobadilla y López.



Ricardo de Olagüe y Negueruela.

en relación con dichos organismos e instituciones y también con respecto a toda clase de personas jurídicas y físicas, siempre en relación con dichos países.

Tiene ámbito europeo y comprende a todos los países de la Unión Europea y podrá ampliar sus actividades dentro de cualquier lugar del mundo.

Su domicilio social está situado en la calle Mayor, 16, 1.º centro, 28013, Madrid; teléfonos: 913 66 44 94 y 913 65 45 06; fax: 913 66 12 84; e-mail: realliganaval@terra.es

R. de O.

## Premios Nauta Mayor del Club Amigos de la Mar

En un emotivo acto celebrado en el Palacio de Congresos de Madrid se hizo entrega de los Premios Nauta Mayor del Club Amigos de la Mar, que fueron concedidos en esta nueva edición, a título póstumo, al capitán de navío Martín-Oar y Femández de Heredia, y al sargento Bernal Gómez, víctimas de atentados terroristas en Bagdad.

Las distinciones, compartidas por sus viudas, doña Belén Ripoll y doña Virtudes Rodríguez, y familiares, por su ejemplo y entereza, fueron entregadas por el general del Aire, jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Eduardo González-Gallarza Morales; el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco J. Torrente Sánchez, y el presidente del club Amigos de la Mar, Manuel Rodríguez Pérez-Prado.

Asistieron al acto, entre otras autoridades civiles y militares, el Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid, Pedro Núñez Morgades; el almirante jefe del Cuarto Militar de la Casa de S. M. el Rey, Antonio González Aller Suevos; la subdirectora general del Centro Nacional de Inteligencia, María Dolores Vilanova; el presidente del Foro de Estudios Madrileños, Enrique de Aguinaga; el presidente de la Fundación Villa y Corte, Ángel Manuel García; los almirantes Lapique Dobarro, Zaragoza Soto, Sala Santa Ana, Blázquez García y Rodríguez-Toubes Núñez; los generales Dorronsorro Motta, Zamorano Atienza, López López, Pardos Aldea y Ramos Herráiz; Luis Aguilé y Alfredo Amestoy.

M. R. P.-P.



De izquierda a derecha, el AJEMA; Virtudes Rodríguez, viuda del sargento Bernal Gómez; el presidente del club Amigos de la Mar; Belén Ripoll, viuda del capitán de navío Martín-Oar, y el GEJEMA.

## Imposición en el Cuartel General de la Armada de condecoraciones de Grandes Cruces del Mérito Naval y Militar

El pasado 12 de febrero tuvo lugar en el salón de honor del Cuartel General de la Armada la imposición de Grandes Cruces del Mérito Naval y Militar concedidas, con ocasión de la Pascua Militar, a las siguientes personalidades: Alfonso Ussía Muñoz-Seca, Gran Cruz del Mérito Naval; Javier Bengumea Llorente, marqués de Cazalla de la Sierra y presidente de Abengoa, S. A., Gran Cruz del Mérito Naval; Rafael Ansón Oliart, Gran Cruz del Mérito Naval; Enrique de Aldama y Miñón, Gran Cruz del Mérito Militar; Francisco Javier León de la Riva, Gran Cruz del Mérito Militar; Jaime Pérez Renovales, Gran Cruz del Mérito Naval, y Antonio Casanova Gayoso, presidente de Izar, Gran Cruz del Mérito Naval.

La ceremonia fue presidida por el ministro de Defensa, acompañado por el secretario de Estado y subsecretario del Departamento, el director del CNI, jefes de los Estados Mayores del Ejército, Armada y Aire, y secretario general de Política de Defensa. También estuvieron presentes un buen número de almirantes y generales junto con otros altos cargos del Departamento, así como familiares de los condecorados.

En nombre de los condecorados, Alfonso Ussía pronunció las siguientes palabras de agradecimiento:

*No concibo honra más alta para un español que recibir un honor como es la Gran Cruz del Mérito Naval y Mérito Militar, cuya banda o cinta, por estricto sentido histórico, lleva los colores de nuestra Bandera. La misma que nos enseñaron a amar desde la infancia, la misma a la que juramos lealtad y fidelidad permanentes, la misma que simboliza la unión entre todos los españoles y a todos ampara y protege, incluso a los que no quieren serlo, y la misma que emocionadamente llevaremos en el alma hasta el final de nuestros días, y precisamente por llevarla en*



Alfonso Ussía en sus palabras de agradecimiento en nombre de los condecorados. A la izquierda de la imagen el marqués de Cazalla de la Sierra.

*el alma, hasta más allá de la puerta que separa la vida de los azules infinitos. Agradezco este inmenso honor por mí y en nombre de los excelentísimos señores don Javier Bengumea Llorente, marqués de Cazalla de la Sierra, don Rafael Ansón Oliart, don Enrique de Aldama y Miñón, don Francisco Javier León de la Riva, don Jaime Pérez Renovales y don José Antonio Casanova Gayoso. Lo hacemos, es decir, manifestamos nuestra profunda gratitud por la concesión de la Gran Cruz del Mérito Naval y Militar en el*



El MINISDEF imponiendo la condecoración al presidente de Izar Antonio Casanova.

salón de honores del Cuartel General de la Armada, la gran casa de nuestros señores de la mar.

Los militares españoles, ya sean de Tierra, de la Mar o del Aire, nos dais una

lección diaria de patriotismo, sacrificio y decencia. Hoy, afortunadamente, no tenemos que llorar la pérdida de cinco soldados que cumpliendo con su deber han sido heridos en Diwaniya. Recordamos con emoción a nuestros caídos en el desempeño de misiones de paz lejos de España. De nuestros soldados fallecidos en desgraciado accidente aéreo cuando volaban de Kabul. Del capitán de navío de la Armada don Manuel Martín-Oar. Del sargento primero del Ejército del Aire don José Antonio Bernal. Del comandante de la Guardia Civil don Gonzalo Pérez. De los siete militares adscritos al Centro Nacional de Inteligencia asesinados en atentado terrorista. De todos los que han caído, durante décadas, víctimas del terrorismo, y de sus familias, siempre ejemplares. Pero todo lo que dais, incluso la vida por España, por la paz y por todos nosotros, no parece mérito suficiente para recibir otra actitud que el desdén, la distancia, el insulto o incluso la manipulación política de vuestro dolor desde un sector de la sociedad civil. No hay institución más firme, disciplinada, leal y decente que las Fuerzas Armadas, y al hablar de Fuerzas Armadas incluimos a las mujeres, los hijos, los padres y los hermanos de los militares, tan ejemplares como ellos.



Personalidades condecoradas.



De izquierda a derecha: capitán de navío Carlos Tortosa, jefe del Gabinete del AJEMA; almirante Antonio González-Aller, jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey, y Rafael Ansón.

*Siete civiles hemos sido honrados hoy con la Gran Cruz del Mérito Naval y Militar.*



*Séame permitido un recuerdo personal en mis palabras. La figura de tres españoles que simbolizan la unidad de nuestra Patria con esta Gran Cruz y con la cinta de la bandera de España sobre sus uniformes blanco de marinos. Don Juan de Borbón, el Rey y el Príncipe de Asturias, momentos antes de embarcar este último en el Juan Sebastián de Elcano. Con nuestro viejo Almirante, con el Rey exiliado que aceptó toda la carga de la Historia y todos los deberes sin disfrutar de derecho o privilegio alguno, con aquel marino rotundo, aprendí a conocer a nuestros marinos de guerra, el espíritu y corazón de la Armada, y a su memoria dedico estas palabras, también cimentadas en la más profunda gratitud.*

*Esperemos ser dignos de vuestro honor.*

El acto fue clausurado con un breve discurso pronunciado por Federico Trillo-Figueroa, ministro de Defensa.

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.

## Entrega a la Armada del último *Harrier II-AV-8B Plus*

El pasado diciembre, el vicealmirante Enrique Valdés, en representación de la Armada, recibió en las instalaciones de Boeing Lambert, en Saint Louis (Missouri), el último avión *Harrier II (AV-8B Plus)* con el que se cierra la línea de producción de este mítico aparato de caza y ataque que tantos éxitos cosechó en la guerra de las Malvinas y más recientemente en la guerra de Irak, gracias a sus peculiares condiciones para la toma y despegue en las deterioradas e inoperativas pistas iraquíes.

Los orígenes del *Harrier* en la Armada se remontan a 1972, con la demostración realizada por el piloto de pruebas inglés John Farley en el *Dédalo*, navegando en aguas del Mediterráneo, a la altura de Barcelona, siendo jefe del Arma Aérea del EMA Saturnino Suanzes de la Hidalga, principal

artífice de la recuperación del Arma Aérea en la Armada.

El último *Harrier Plus* recibido (que sólo se parece a los primeros modelos en su inconfundible silueta) es el resultado de un acuerdo entre España, Italia y Estados Unidos para desarrollar una nueva variante capaz de realizar misiones de ataque a tierra, tanto de día como de noche, y en condiciones meteorológicas adversas. También puede llevar a cabo una eficaz defensa aérea de una fuerza naval.

Se estima que el *AV-8B Plus* permanecerá en servicio en Estados Unidos y Reino Unido entre 15 y 20 años, siendo el *Joint Strike Fighter (JSF)* el tipo de avión que los reemplazará.

S. N.



Intervención del vicealmirante Enrique Valdés en el acto de recepción del último *Harrier II-AV-8B Plus*.

## Donación de una reproducción de la Carta de Juan de la Cosa de 1892

El marqués de Castell Florite, Juan Lago Novás, donó a la Jurisdicción Central de la Armada una reproducción, realizada en 1892, de la Carta de Juan de la Cosa, que fue recibida por el vicealmirante Jesús Bringas Andújar en un sencillo acto que tuvo lugar en su despacho oficial. En el mismo acto fue entregada otra carta, idéntica a la anterior, a la REVISTA GENERAL DE MARINA, que fue recibida por nuestro director.

Se trata de sendas litografías resaltadas con pan de oro y barnizadas, que recogen el importante documento cartográfico firmado por Juan de la Cosa en El Puerto de Santa María, el año de 1500, y cuyo original se conserva en el Museo Naval de Madrid.

Tales reproducciones, realizadas con motivo del IV Centenario del Descubrimiento

de América, es decir, en 1892, no son facsímiles del original, sino más bien calcos manuales del mismo, lo que supone versiones más ingenuas en la forma, tanto de los elementos cartográficos propiamente dichos como de los decorativos: barcos, cabezas de los vientos, escenas, etcétera, todo ello según la autorizada opinión de José L. Casado, director del Museo Marítimo de Cantabria.

Entre las personas e instituciones que cuentan con ejemplares de esa reproducción están Su Santidad el Papa, S. M. el Rey de España, S. A. R. el Príncipe de Asturias, la Biblioteca Nacional, el CESEDEN, la Fundación Carlos III, etc., todas ellas donadas por la familia Castell Florite.

F. A.



De izquierda a derecha: el ayudante mayor del Cuartel General de la Armada, capitán de navío Miguel Guitart; el marqués de Castell Florite, y el jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, vicealmirante Jesús Bringas. (Foto: ORP, Armada).

## El AJEMA nombrado miembro de honor de la Asociación Española de Capitanes de Yate para la Reserva Civil

En un acto celebrado en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada, el presidente de la Asociación Española de Capitanes de Yate para la Reserva Civil (AECYR) entregó el diploma de Miembro de Honor de la Asociación al jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente. En el mismo acto también recibió el diploma el presidente de la Fundación Carlos III, Carlos Escudero Burón. Durante la ceremonia hicieron uso de la palabra el presidente del AECYR y el AJEMA.

AECYR se constituyó el 25 de febrero de 2003, en Málaga, con el objetivo, según dictan sus estatutos, «de posibilitar la integración de todos los capitanes de yate, que de forma voluntaria y desinteresada tomen la opción personal de ofrecer sus servicios a las FAS españolas y en especial a la Armada, junto a la cual más y mejor nos identificamos, con sujeción a la normativa que en materia de "Reservismo Voluntario" rija, como también en sus relaciones con la OTAN».

La junta directiva de la AECYR es la siguiente: presidente, Antonio Alcalá; vice-



presidentes: 1.º, Santiago García-Ortiz; 2.º, Jorge Bassols; secretario, Alfredo García Til; vicesecretario, Antonio Jurado; tesorero, Miguel Moreno; vocales, Fernando Egea, Gonzalo Miranda, Antonio Vallín y Diego Cabezudo.

S. N.





Última dotación del *Genil* en el día en que este veterano de dragaminas causó baja en la Armada. (Foto: D. Quevedo).

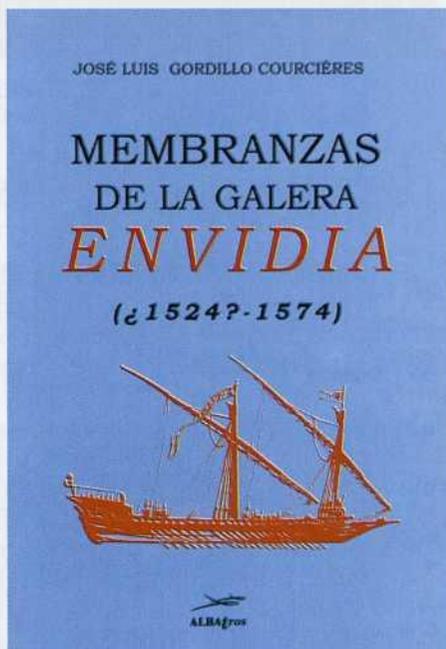


## LIBROS

GORDILLO COURCIÈRES, José Luis: *Membranzas de la galera Envidia* (¿1524?-1574).—(ISBN: 84-7274-263-6). Albatros. Artes Gráficas Soler (C/. La Olivareta, 28). Valencia, 2003; 221 páginas; 18 euros.

No es el autor un bisoño en cuestiones náuticas, pues a lo largo de su vida su afición a ellas, más que su profesión letrada, le han llevado documentadas incursiones en la materia. De una de ellas, que le condujo a publicar *Un combate naval en Formentera*, donde nos detalla el célebre —y no demasiado aireado— «desbarato de Portuondo», funesto combate naval para los españoles en el que salvose únicamente la galera *Envidia* gracias al hercúleo brío de su aterrorizada y cristiana chusma, que consiguió refugiarla en el puerto de Ibiza, surgió quizá el libro que comentamos.

Es éste un compendio de memorias donde se nos describe, en verdadero alarde de erudición histórica, tecnicismos náuticos y lenguaje marinero de la época, la prolongada



y activísima vida de una de nuestras aguerridas y bien construidas galeras, que surcara el Mediterráneo en innumerables singladuras bélicas, tomando bizarramente parte en los hechos de mar y guerra más significativos de su accidentado medio siglo de vida. Lo curioso del caso es que tales recordaciones están dictadas no por uno de sus capitanes, patrones, comités, pilotos, escribanos, capellanes, remolares, barberos o forzados que pasaron por su bordo, que fueron muchos y de muy desigual calidad, sino por la mismísima galera. Sí, así es. ¡Es la misma embarcación quien nos cuenta su historia! ¡Y hasta quien nos alecciona con un digno y ejemplar testamento! Como dice el autor: «Si no se nos consintiera a los hombres un mínimo regalo de fantasía, acabaríamos todos sumidos en la más lúgubre de las existencias».

No se piense por ello que en la mezcla de la ficción y realidad que se da en la obra sale la historia malparada. En modo alguno, el rigor historiográfico impera en la misma. Tanto en hechos como en personajes se nos deleita con nuevos enfoques de los mismos. Los famosos sucesos de Formentera, de Túnez, de La Goleta, de Malta, de Alborán, de Argel, de Lepanto y otros acaecidos sobre el palenque que fue el Mediterráneo del siglo XVI se nos cuentan en amenas narraciones. Y con trazos vigorosos se nos describe a los grandes capitanes de uno y otro bando en aquellas lides, tales como los Barbarroja, los Bazán, los Doria, Dragut, Cachidiablo, etcétera.

Resumiendo, un libro recomendable, docto y sumamente interesante.

M. Ll.



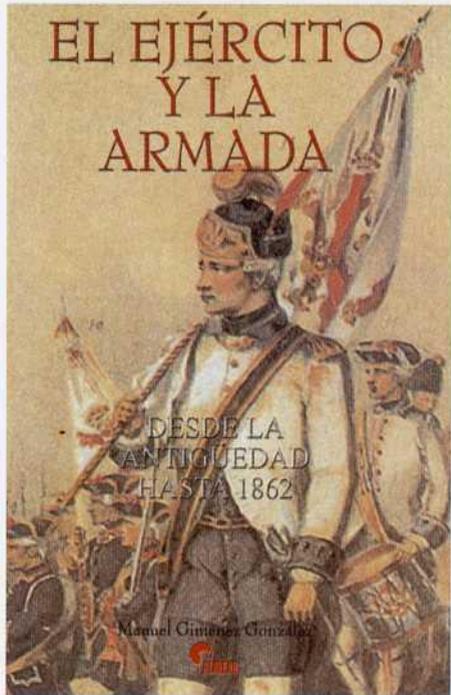
**GIMÉNEZ GONZÁLEZ, Manuel: El Ejército y la Armada. Desde la antigüedad hasta 1862.**—Almena Ediciones (ISBN: 84-96170-04-7). Madrid, 2003; 440 páginas; 169 láminas.

En 1862 el capitán de Caballería Manuel Giménez González, con la intención de perpetuar el recuerdo de aquellos combatientes que a lo largo de la historia contribuyeron a enaltecer el nombre de España, escribió y dibujó la obra que presentamos, en la que expuso la evolución organizativa de la institución militar y, sobre todo, explicó y mostró con minuciosidad la uniformidad de sus componentes, desde la más remota antigüedad hasta las postrimerías del reinado de Isabel II. Con rigor y amenidad, el autor expone la organización castrense a lo largo de tan dilatado periodo y presenta en numerosas figuras, plasmadas en 169 magníficas láminas, los atuendos y uniformes que vistieron gentes de armas, soldados y marinos pertenecientes a todos los Cuerpos, Armas, Corporaciones o Institutos militares, sin excepción. El libro, escrito y dibujado a mano, no fue publicado, conservándose ese único ejemplar manuscrito en el archivo de la Real Academia de la Historia, donde, si

bien es cierto que fue consultado por investigadores y eruditos hasta llegar a convertirse en un clásico de la historia, y la iconografía militar también lo es, permaneció inaccesible para el público en general, que sólo pudo conocerlo por referencias bibliográficas y por la parcial reproducción de algunas de sus ilustraciones.

Por primera vez se edita y distribuye este libro, lo que constituye un acontecimiento de enorme importancia al ponerse al alcance de todos una obra fundamental de la historiografía militar española. La edición conserva la sintaxis del texto original, reproduce todas las láminas dibujadas en su día por el autor y se publica con un formato cómodo para el lector y a un precio más que razonable para una obra de estas características.

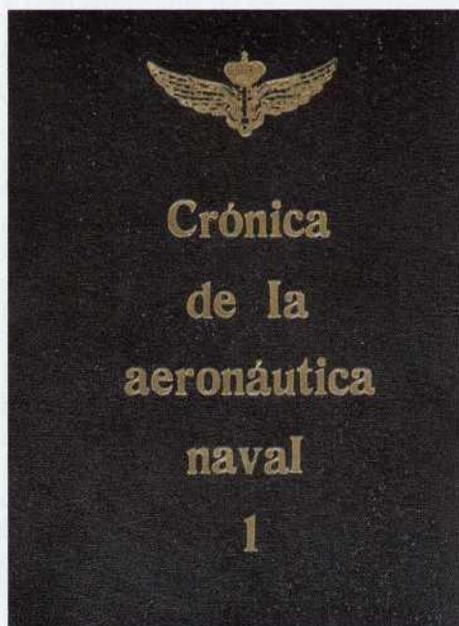
J. R.



DE LA GUARDIA Y PASCUAL DEL POBIL, Rafael: **Crónica de la aeronáutica naval.**—Editora Nacional (ISBN: 84-276-0394-0). Madrid, 1977. Segunda edición, no comercial. Madrid, 2003.

En 1977 el entonces capitán de navío Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil publicó la primera edición (dos volúmenes) del libro que ahora se reedita. La presente edición ha sido posible gracias al patrocinio de las empresas EASD, CASA y AISA. La obra fue merecedora del Premio Virgen del Carmen, concediéndosele en 1978.

Ahora, veinticinco años más tarde, el contralmirante Rafael Martínez de la Escalera (Avp) ha revisado y ampliado la obra con nuevas aportaciones. En esta nueva edición también ha participado la familia del autor y en especial su nieto Manuel Pereira de la Guardia (poseedor de los derechos de autor), autorizando su publicación sin ánimo de lucro, exclusivamente para divulgación y difusión de la obra fundamentalmente en el ámbito naval. En el prólogo de esta nueva edición se señala el desconocimiento del libro, puesta de manifiesto por el jefe de la Flotilla de Aeronaves, entre los jefes y oficiales destinados en la misma.



A lo largo de estos dos volúmenes, con más de 1.100 páginas, el autor ha ido relatando y comentando la historia gráfica de la aeronáutica naval española durante el periodo que abarca entre 1917 al 1939. La obra arranca en 1917, en plena Primera Guerra Mundial, con la creación de la aviación naval, según Real Decreto de 13 de septiembre de 1917 de Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII.

Estos primeros años de la aeronáutica naval fueron difíciles. Según el autor —era la España de la neutralidad y el ambiente político interno no era bueno— no le faltaron ataques en el terreno político y militar. A través de su lectura nos percatamos de las circunstancias que concurrieron en el nacimiento, desa-

rrollo y esplendor de la aviación naval. Todo esto pudo ser posible gracias al entusiasmo y dedicación de un selecto núcleo de jefes y oficiales que, pese a dar sus vidas por la patria en escalofriante proporción, escribieron volando páginas gloriosas y supieron comprender la importancia —decisiva— que tendría la aviación naval en el futuro de la guerra naval.

Libro ameno, de fácil lectura y rico en fotografías, que gustará a nuestros compañeros de la Armada y a cualquier otro interesado en estos temas. Sin duda, al escribir esta *Crónica de la aeronáutica naval*, el capitán de navío Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil ha prestado un importante servicio a la aeronáutica naval y, como consecuencia, a la Armada española.

F. de la G. S.



GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE, Santiago: **Oficial de mar. Juan Martínez Fernández, un marino de Fene.**—(ISBN: 84-95460-31-9). Edicións Embora ([www.edicionsembora.com](http://www.edicionsembora.com)). Ferrol, diciembre 2003; 99 páginas; ilustraciones.

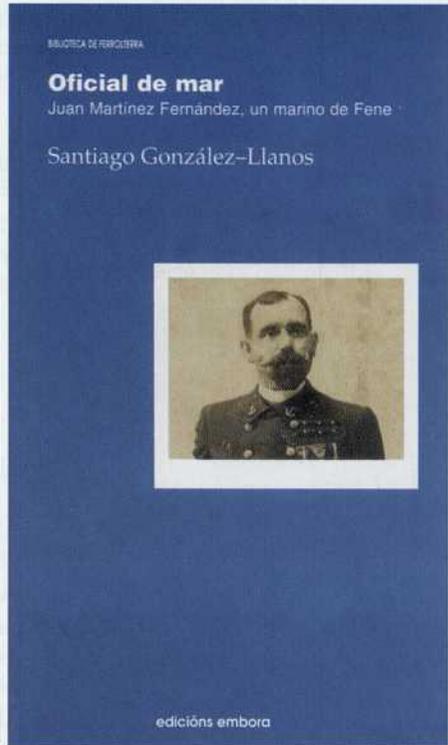
Este libro narra la actividad profesional del 2.º contramaestre de la Armada Juan Martínez Fernández (1864-1913), condecorado con cuatro cruces rojas

del Mérito Militar por acciones de guerra, una roja del Mérito Naval por un salvamento en Filipinas y merecedor (tras el correspondiente juicio contradictorio) de la Cruz de San Fernando, ganada en la isla de Mindanao en noviembre de 1898, seis meses después de la aniquilación de la escuadra del almirante Montojo en Cavite.

Con el rigor y solvencia que, junto con la amenidad y el estilo directo, caracterizan al autor —capitán de navío, actual delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en la Zona Marítima del Cantábrico, conservador del Museo Naval de Ferrol y consagrado historiador naval—, la obra nos va relatando los buques en los que prestó servicio este marino de Fene, localidad próxima a Ferrol, desde la pequeña urca *Pinta* hasta el acorazado *Pelayo*, en los distintos escenarios en los que navegó y combatió, en especial en las islas Filipinas y en el archipiélago de las Carolinas. A los pocos años de su regreso a la Península volvió a la guerra, en esta ocasión en la campaña del Kert, en la guerra de Marruecos, a bordo del cañonero *General Concha*, buque del que desembarcó el 31 de diciembre de 1912, meses antes del triste final de ese buque, embarrancando en la ensenada de Busicu, como consecuencia de una densa niebla.

Probablemente el gran mérito del autor es el enganche perfecto de los diferentes planos que se superponen en la obra: la vida de Juan Martínez —arquetipo de los contramaestres, hombres sencillos y nobles, apreciados y respetados por sus superiores y subordinados y capaces de los mayores sacrificios por el bien del servicio—, los buques y escenarios en los que sirvió y combatió, con unos hechos de la Historia de España, algunos de ellos pocos conocidos y que es el telón de fondo de esa época trágica que le tocó vivir al protagonista de la obra.

J. J.



DE MARICHALAR, Álvaro: **Rumbo al horizonte azul**.—(ISBN: 84-95894-86-6). Editado por Belacqua. Barcelona, diciembre 2003, 255 págs.; ilustraciones; 20 euros.



*Rumbo al horizonte azul*, un libro sorprendente, relata de un modo apasionado y personal las peripecias por las que el autor, Álvaro de Marichalar, tuvo que pasar para obtener un nuevo récord para el deporte español, entre el 23 de febrero y el 24 de julio de 2002, al recorrer las 10.000 millas náuticas que separan Roma de Nueva York a bordo de su pequeña moto acuática, la *Nu-mancia*.

Tras una muy breve introducción autobiográfica, el libro comienza relatando cuándo, cómo, por qué y para qué nació la idea; la frenética actividad organizativa y de gestión que él y su equipo hubieron de desplegar para obtener los recursos necesarios para emprenderla; las malas noticias que estuvieron a punto de hacerla naufragar en varias ocasiones; las buenas noticias que les devolvieron el ánimo para continuar, y cómo, al final, Álvaro y su equipo se ponen el mundo por montera y deciden ponerse en marcha.

Cuando por fin —muy pronto— se entra de lleno en el relato de la navegación, prima no ya la pura exposición objetiva de los hechos y actividades que hubieron de llevarse a cabo para poder emprenderla, sino un relato mucho más intimista y personal de sensaciones, frustraciones, esperanzas, miedos, valentías y, en definitiva, humanidad, que en algunos momentos alcanzan una brillantez narrativa inesperada en un hombre que nunca anteriormente ha escrito un libro.

Un libro, digo, «sorprendente», porque la primera idea que se le viene a uno a la cabeza cuando se pone delante de él no puede ser otra que la siguiente: sí, sí, muy bonitas fotos, pero esto no deja de ser la historia de una larga travesía marítima en soledad en una moto acuática, en la cual, nos pongamos como nos pongamos, no pueden haber pasado muchas cosas. Y para más *inri*, escrita por alguien, el propio protagonista, que no ha escrito un libro antes en su vida. Eso sí no se aborda el tema, ya desde un principio, desde la óptica limitativa de los prejuicios, como sin duda habrá casos.

Sin embargo, si superadas estas primeras vacilaciones, el lector potencial decide convertirse en lector cinético, descubrirá, a medida que vaya pasando páginas, un relato sincero, apasionado, ameno y muy interesante por la pléyade

de experiencias y sentimientos humanos que contiene. La facilidad narrativa natural de este neófito en el arte de la literatura hace que, desde el primer momento, el lector pueda sentir sus experiencias como si le estuvieran siendo contadas personalmente por el propio autor en la mesa de un café.

Álvaro de Marichalar no es un escritor, sino un aventurero. Y la decisión de escribir este libro —arriesgada— no es sino la continuación de su aventura por otros medios.

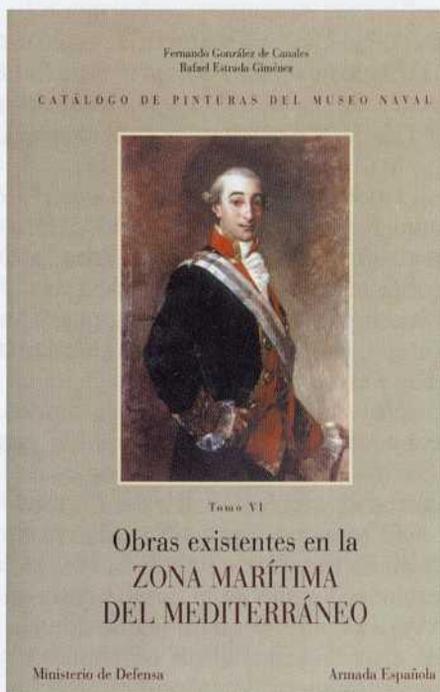
*Rumbo al horizonte azul* es, en definitiva, un libro interesante, fundamentalmente como experiencia humana, resultando en muchos aspectos, si se lee a corazón abierto y sin prejuicios, aleccionador.

R. G.



GONZÁLEZ DE CANALES, F., y ESTRADA GIMÉNEZ, R.: *Catálogo de Pinturas del Museo Naval, Tomo VI, «Obras existentes en la Zona Marítima del Mediterráneo»*.—Ministerio de Defensa. Museo Naval, Madrid, 2003 (ISBN: 84-9731-054-60); 286 páginas; ilustraciones, rústica.

Tenemos ya en las manos el tomo VI del *Catálogo de Pinturas del Museo Naval*, que contiene toda la pintura de caballete, patrimonio de la Armada, existente en la Zona Marítima del Mediterráneo. Un peldaño más de la empinada escalera que Fernando González de Canales, con gran empeño y generosidad, se ha propuesto subir en un alarde de pundonor por dejar la obra terminada, ya que en esta etapa de su vida no le faltarían razones para dejarla inconclusa. Observará el lector que por una vez el autor ha solicitado el auxilio de nuestro compañero Rafael Estrada, quien, por simultanear el ejercicio de la profesión militar con la dedicación a la pintura marinista resultaba idóneo para concluir la redacción del original en el plazo previsto.



En este tomo VI, el autor continúa la línea de investigación iniciada hace más de cinco años, y que tan buenos resultados ha dado en los tomos anteriores, cuyo objetivo prioritario —recordemos— es poner a disposición de investigadores y estudiosos los fondos pictóricos dispersos por las distintas dependencias y organismos de la Armada, lo que está exigiendo un gran esfuerzo al revisar un considerable volumen de documentos para localizar las obras e, incluso, para detectar la desaparición de algunas, que de toda ha habido.

Estamos seguros de que, al margen de consideraciones sobre la edición de la obra, la catalogación rigurosa de estos fondos servirá, sin duda, para suscitar una mayor conciencia del patrimonio de la Armada y, por ende, un mayor interés por nuestra historia naval en aquellos que se acerquen a esta casa para disfrutar no solamente de las piezas de autor reconocido y de mayor valor, sino también de aquéllas otras de las que desconocemos su autoría, siendo todas importantes como legado de un pasado que debemos preservar.

Mírese como se mire, la obra de Fernando González de Canales nace con vocación de figurar durante muchos años en las bibliografías de las obras de temas navales.

J. A. O. A.

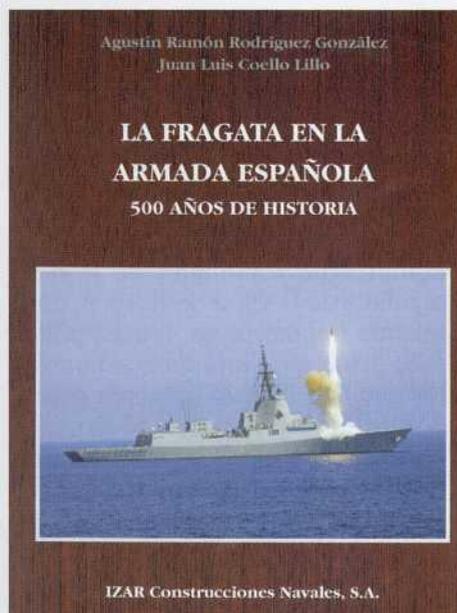


RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R., y COELLO LILLO, Juan L.: **La fragata en la Armada española. 500 años de historia.**—Colección Bazán. Editado por Izar Construcciones Navales, S. A. Madrid, noviembre 2003; 256 páginas; ilustraciones. Edición no comercial.

*La fragata en la Armada española. 500 años de historia* es el volumen número 25 de la tradicional «Colección Bazán», editada por Izar. Está escrito por Agustín R. Rodríguez y Juan L. Coello, ambos investigadores navales de sobra conocidos por sus brillantes y rigurosas aportaciones a la moderna historiografía naval española, pues son dos de los mejores especialistas en ese campo, el primero en la Edad Moderna y el segundo en la Armada de nuestros días y en su pasado reciente.

No es la primera vez que ambos escriben al alimón; su anterior obra conjunta —*Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*— mereció todos los elogios de la crítica y del público, y fue galardonada con el premio «Virgen del Carmen».

El reto que supone historiar medio milenio de la fragata española no es fácil. Se trata de un tipo de buque que comenzó siendo la menor de las embarcaciones a remo de la familia de la galera para, en la segunda mitad del siglo XVIII, convertirse en un buque de vela con tres o más palos completos y velas de cruz en todos ellos, utilizando el mismo aparejo del navío, aunque con menor número de cañones, pero con más velocidad y maniobrabilidad para



dedicarse a misiones de exploración y vigilancia.

Después del ocaso del navío de línea, a partir de Trafalgar, la fragata se convierte en *capital ship*, al montar máquinas de vapor y blindarse su casco. En la Primera Guerra Mundial se convierte en una unidad para la escolta de convoyes.

En la actualidad sus características son muy variadas, al tener desplazamientos que oscilan entre 1.000 y 6.000 toneladas, bien armados y con los más avanzados equipos de exploración y detección.

De todo esto, con rigor y profundidad, trata el libro en cuestión, aportando nuevos enfoques y matices hasta ahora no contemplados con anterioridad. La obra se divide en dos periodos netamente separados

por las características de la propulsión empleada: el primero desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XIX, con las fragatas a remo y vela; mención especial merece el capítulo dedicado a los jabeques, unas fragatas especializadas, que brillantemente desarrolla Agustín Rodríguez. El segundo periodo trata de las fragatas con propulsión mecánica, desde el siglo XIX al XXI, que Juan L. Coello culmina con su habitual maestría con las *F-100*, clase *Álvaro de Bazán*, y el programa *F-310*, que construye Izar para la Marina de Noruega.

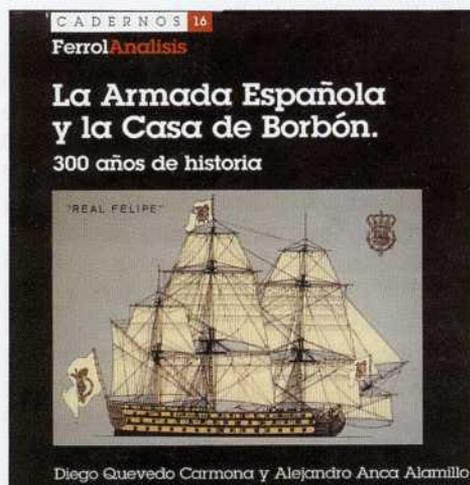
En resumen, un magnífico libro, probablemente el mejor que se ha escrito hasta la fecha sobre las fragatas, los buques que en su tiempo fueron la obsesión de Nelson, y que siempre le parecían pocas, llegando a decir: «Si muriera, la palabra fragata se encontraría escrita en mi corazón».

J. J.



QUEVEDO CARMONA, Diego, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: **La Armada española y la Casa de Borbón. 300 años de historia**—Colección «Cuadernos Ferrol Análisis». Edita Club de Prensa de Ferrol, diciembre 2003; 330 páginas; ilustraciones; 18 euros.

Diego Quevedo y Alejandro Anca, autores de *La Armada Española y la Casa de Borbón. 300 años de historia*, no necesitan presentación para nues-



relación, cerca de 70 buques, que comienza con el navío *Real Familia* y se extiende hasta la flamante fragata *Almirante Juan de Borbón*, recientemente entregada por los astilleros ferrolanos de Izar a la Armada.

Es de destacar la paciente y tenaz investigación que han llevado a cabo los autores para ofrecernos el historial y vicisitudes de cada uno de dichos buques, desde su construcción hasta su baja en la Armada, incluyendo los servicios más sobresalientes prestados y acciones de guerra en las que participaron, así como sus datos técnicos y características operativas.

Con el rigor y la solvencia que caracterizan a Diego Quevedo y a Alejandro Anca, esta obra nos ofrece gran cantidad de datos y detalles, muchos de ellos inéditos, que la convierten en un libro de fácil lectura, así como en una obra de consulta para los aficionados a la historia de la Armada en general y la de sus buques en particular.

Por último señalar el don de la oportunidad de los autores al presentar su obra cuando se cumplen los tres siglos de la llegada de la dinastía borbónica al trono de España, y en la víspera de la entrega de la fragata *Almirante Juan de Borbón* a la Armada, y el acierto del Club de Prensa de Ferrol al incluirla en su colección «Cuadernos Ferrol Análisis».

tros lectores, pues ambos son asiduos colaboradores de nuestra REVISTA, y desde hace años nuestras páginas se han visto honradas con sus artículos y crónicas.

El libro recoge los buques más sobresalientes a los que a lo largo de tres siglos la Armada ha asignado nombres de personajes de la rama española de la Casa de Borbón, entre los que figuran reyes, reinas, príncipes, princesas, infantas, o también los que han llevado nombres genéricos relacionados con la dinastía reinante, como fue el caso del *Real Familia*, *Monarca*, *Soberano*, *Princesa*, etc. Se trata de una extensa



# REVISTAS

## PROCEEDINGS, febrero 2004

En la revista *Proceedings* de febrero de 2004, que edita el U. S. Naval Institute, se inserta un interesante artículo de Robert Previdi, conocido autor y articulista sobre asuntos militares y políticos y autor del libro *Civilian Versus Military Rule* (New York, Hippocrene Books, 1988).

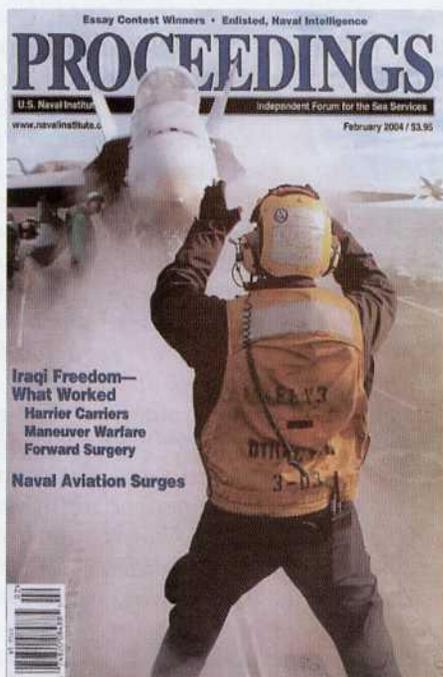
El artículo se titula «Restaurar la autoridad de los jefes de Estado Mayor (JEMEs)», que por su interés ofrecemos traducido:

*En la respuesta a las preguntas del Comité de las Fuerzas Armadas del 27 de septiembre de 2002, el entonces comandante general de la Infantería de Marina, general James Jones, dejó claro que es hora de reconsiderar ya la Ley de Reorganización del Departamento de Defensa de 1986 (Goldwater-Nichols).*

*Dijo: «En nuestra tarea de normalizar el trato a los militares dentro del Departamento de Defensa, nuestras leyes no hacen sino poner límites a la flexibilidad necesaria para mantener las competencias y características de los ejércitos».*

*Al amparo del concepto de «conjunto» nos estamos desviando hacia un tipo de militar único. Dicha unificación es lo peor que podría pasar. Nuestro poderío militar depende de la especialización de los tres ejércitos, muy distintos en sus capacidades, adiestramiento, equipos, organización y mandos. Lo «conjunto» debe ser una extensión de las capacidades de los tres ejércitos y no un sustituto.*

*Por desgracia, las actividades conjuntas se han convertido en un fin en sí mismo. No importa lo que pase, si incluimos en concepto «conjunto» parece como si el éxito estuviera asegurado. Los ejércitos mandan a sus mejores*



oficiales al Estado Mayor Conjunto porque es la única manera de llegar al generalato o al almirantazgo.

Esto ha hecho que predomine el Estado Mayor Conjunto en vez de los Estados Mayores de los distintos ejércitos. Nadie duda de que la calidad del Estado Mayor Conjunto ha mejorado, pero subordinar los jefes de Estados Mayores (JEMEs) al secretario de Defensa, a los jefes de los mandos unificados y al jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD) no hace sino ignorar una experiencia vital y, en definitiva, va en contra de la eficacia en combate. Cada jefe llegó a ese puesto allí por su talento y su experiencia. Los tres ejércitos son la base de las capacidades de combate; son los expertos.

Hacer que los JEMEs no puedan tomar decisiones clave ha hecho que sean meros jefes administrativos. Imaginemos la Segunda Guerra Mundial sin el almirante Ernest King o el general George Marshall al frente de sus tropas. ¿Qué eficacia habrían tenido si en vez de ser AJEMA y JEME hubieran sido meros asesores del presidente Roosevelt? Según la ley Goldwater-Nichols, Eisenhower, Nimitz y MacArthur no habrían sido responsables ante King, Marshall o la Junta de Jefes de Estado Mayor (JUJEM).

Al convertir al JEMAD en único asesor del presidente, del secretario de Defensa y del Consejo de Seguridad Nacional, el pensamiento militar se centraliza justo cuando lo contrario es necesario. El general Jones dijo: «Hay que volver a examinar y definir adecuadamente los papeles y funciones de los JEMEs para poder continuar con la tradición de seguir proporcionando sólidas decisiones militares al Congreso, al presidente y al secretario de Defensa». El Presidente debe oír los puntos de vista del Congreso, del secretario de Defensa, del JEMAD, de los JEMEs y de los jefes de los mandos unificados. La buena política y su ejecución se mejoran al tener en cuenta puntos de vista alternativos, sobre todo en algo tan complicado como es la guerra.

Además, cuando se habla de temas militares en el ámbito político, los jefes de Estado Mayor deberían reunirse con el Consejo de Seguridad Nacional. Esto garantiza que todas las opciones están presentes y sean evaluadas por militares que poseen un pleno conocimiento militar de la materia. Esto hace igualmente que todo personal civil y militar implicado esté plenamente informado. Durante la Guerra de Vietnam, al presidente Johnson le asesoraban principalmente el secretario de Defensa y el JEMAD. El resultado de la guerra habla por sí solo.

Los JEMEs deberían reunirse periódicamente con el Congreso y el presidente. Ante el Comité Parlamentario de las Fuerzas Armadas, en 1983, el antiguo JEMAD, almirante Thomas Moorer dijo: «Creo que ningún presidente ha dialogado lo suficiente con los jefes de Estado Mayor de los tres ejércitos... Sólo ve al JEMAD, pero no a los otros miembros». La opinión pública y la prensa tampoco oyen a los JEMEs. Cuando el secretario de defensa Donald Rumsfeld celebra conferencias de prensa en el Pentágono, el oficial que le

*acompaña nunca es uno de los JEMEs. En un testimonio de 1946, el almirante King dijo ante el Comité del Senado para Asuntos Navales: «La fuerza de la JUJEM yace en el conocimiento combinado de cada miembro y en el control y equilibrio que hacen que una sola persona no imponga su criterio».*

*El Congreso debe considerar hacer de los JEMEs los verdaderos jefes de sus ejércitos, incluyendo lo relativo a las operaciones. Así podrían ayudar mejor a los jefes en combate si pudieran, por ejemplo, ordenar movimientos de tropas en todo el mundo si fuera necesario. ¿Quién tiene una visión global de la situación política y militar mejor que los jefes de Estado Mayor de los tres ejércitos? La eficaz integración en las misiones comienza teniendo unos ejércitos fuertes, cada uno al mando de un oficial con la adecuada responsabilidad operativa.*

*La Ley de 1986 ha desembocado en una merma de la autoridad de los JEMEs, algo que el público y el Congreso no han notado. El conocimiento y experiencia de esos jefes hacen que su participación sea de vital importancia en el proceso militar nacional. Deben estar al frente de cada uno de los ejércitos allí donde en la actualidad hay un vacío. Hay que revisar la Ley de 1986 para hacer de los JEMEs unos líderes, no simplemente asesores.*

(Nota: JEMAD, JEMEs y JUJEM proceden de una traducción libre y de adaptación a las correspondientes figuras nacionales, lo que no es absolutamente exacto).

