

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

ABRIL 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

Pedidos:



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

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

L-37/38-6-7-8-9-10

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2004
ABRIL
TOMO 246



CARTA DEL DIRECTOR	387
CARTAS AL DIRECTOR	389

TEMAS GENERALES

LA CUADRATURA DEL CÍRCULO Capitán marítimo de Barcelona Juan Aguilar Ponce de León	391
CONVERSACIONES CON ALFONSO USSÍA, CON LA MAR DE FONDO María del Carmen Jáuregui y capitán de navío Mariano Juan y Ferragut	399
REFLEXIONES PARA UN SERVICIO DE INTELIGENCIA RENOVADO Capitán de navío José Luis de Diego Jimena	413

TEMAS PROFESIONALES

TENDENCIAS ACTUALES DE LA INFANTERÍA DE MARINA Teniente coronel de Infantería de Marina Gonzalo Parente Rodríguez	417
¿SOMOS PROFESIONALES? Capitán de corbeta Francisco J. Gamboa Herráiz	423
LA INTELIGENCIA MILITAR: POSIBLES SOLUCIONES A UN RETO PARA LAS FUERZAS ARMADAS Capitán de fragata Francisco de Paula Romero Garat	429
INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS Capitán de corbeta José María Silos Rodríguez	437

HISTORIAS DE LA MAR

LAS «MACHINAS» DE ARBOLAR DEL ARSENAL DE FERROL Alejandro Anca Alamillo	447
LA MUERTE DE UN ALMIRANTE Capitán de fragata Javier Feal Vázquez	459
CINCUENTA ANIVERSARIO DEL ARMA AÉREA DE LA ARMADA Capitán de fragata José E. Guardia de la Mora	471
CINEMÁTICA. UN CUARTO A ESPADAS Capitán de navío Francisco J. Ruiz Sánchez	477
INFORMES SOBRE <i>TORA</i> Capitán de corbeta Ernesto Zarco Gil	483

INFORMACIONES DIVERSAS

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

NOTICARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: La fragata *Extremadura* efectuando la aproximación al *Marqués de la Ensenada* para petroleo en la mar durante el ejercicio MAR-01 a mediados de febrero de 2004.
(Foto: CC L. Díaz-Bedia).

CACI
de Tm
07/10
12/0
13/0



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 Librera*. Fernando Villaamil, 2-4.
Central Librera. 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

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

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

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

Correo electrónico: a1regemar@ext.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

El 11-M quedará grabado en la conciencia colectiva de los españoles como una de las fechas más siniestras de nuestra historia. La sociedad española, que ya sufría desde hace más de tres décadas la gangrena del terrorismo, se vio conmovida con la entrada en la escena nacional del terrorismo islamista, que atentó cobardemente —nada de fanáticos inmolados por sentimientos religiosos— contra blancos fáciles, poco protegidos, cuatro trenes de cercanías repletos de trabajadores.

Efectivamente, como han destacado los medios, trabajadores han sido las víctimas junto con estudiantes y emigrantes. Más de 1.600 heridos, 191 muertos, a cuyas familias nos unimos solidariamente en su dolor, en especial con las de nuestros compañeros: oficiales, suboficiales y tropa de los tres Ejércitos, así como personal civil al servicio de la administración militar.

Los seis muertos y más de treinta heridos que hemos sufrido constituyen un testimonio irrefutable de la realidad social de las FAS, por mucho que algunos se empeñen en clasificarnos dentro de las castas privilegiadas de la sociedad española. Ninguna de las víctimas pertenece al mundo de la *kultura*, todas son del pueblo y ejército.

La masacre del 11-M es un trágico episodio más de la IV Guerra Mundial que libran las naciones libres contra el terrorismo internacional, y que ha tenido como protagonistas activos al solidario pueblo madrileño y a los teléfonos móviles. Por medio de ellos se accionaron los explosivos, y la tarjeta del que no funcionó dio las pistas para la detención de los criminales terroristas. Los móviles de los muertos siguieron sonando hasta en la improvisada morgue del IFEMA y algunos móviles de los vivos han tenido una inusual influencia política.



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

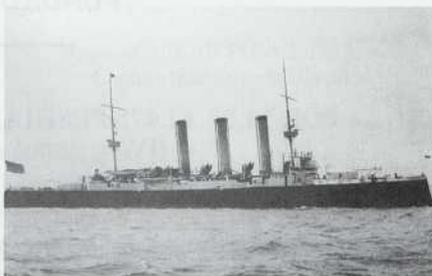
Algo más sobre el «gris naval»

En mi, por ahora, última colaboración publicada en esta querida REVISTA GENERAL DE MARINA en diciembre, me refería, un poco a mi aire, a lo que titulé Un siglo de gris naval. Ya enviado el texto caí en la cuenta de que, como quien dice, me había dejado «olvidado en el tintero» algo cuando menos interesante con respecto al tema; así que traté de enmendarlo a través de una carta que seguramente se perdería por el camino o simplemente llegaría a destiempo. Más bien, me temo, lo segundo.

En determinado párrafo me refería, en aquel trabajo, a los colores de los buques de guerra españoles y norteamericanos de finales de siglo, realmente coloristas; pero me guardé de señalar, por omisión, que previo al inicio de las hostilidades del 98, el comodoro George Dewey hizo cambiar en el apostadero de Hong Kong la pintura blanca de sus buques por el gris. Aquellos barcos serían los que, muy pocas semanas después y en desigual combate, se enfrentarían a la escuadra de Montojo en Manila. Seguramente los norteamericanos ya habían experimentado con este color y se aferraron a él en un intento de hacerse menos visibles en su aproximación a Cavite.

Pero, ¿y los buques españoles de la Escuadra de Reserva del almirante Cámara? ¿Por qué y para qué se hizo también pintar a la mayoría de ellos de gris plomo poco antes de su salida de España? ¿Se tenía acaso noticia de lo que en Hong Kong preparaba el mayor Dewey y se quiso responder a su estrategia con igual moneda? En realidad, a los españoles en Manila poco pudo sorprenderles ver aparecer los barcos norteamericanos pintados de gris, al ser Hong Kong un puerto bastante frecuentado por buques de ambas escuadras y por ello sobradamente conocidos los movimientos de unos y otros.

Aunque de pasada, hace ya unos treinta años se refería a ello, en las páginas de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, aquel erudito en temas navales que fue Rafael González Echegaray. Titulaba su colaboración Suez amargo. El honor de una Escuadra, y tras una somera revista a la caótica situación política de España en aquellos penosos finales del siglo XIX, pasaba a ocuparse de las órdenes recibidas por don Manuel de la Cámara y Livermore, contralmirante comandante general de la Escuadra, para que con la mayor urgencia se alistaran, en el término de diez días, los acorazados Pelayo y Carlos V y el crucero Alfonso XIII, además de un saldo considerable de buques para



desempeñar comisión sumamente importante y trascendental, tal y como figuraba en la orden cursada por el almirante don Segismundo Bermejo, a la sazón ministro de Marina. Ni que decir tiene que tal comisión tenía que ver con lo que, con razón, se preveía acabaría siendo una guerra con los Estados Unidos. Muy poco después la Escuadra de Montojo era destruida en Cavite.

Desde la responsabilidad que le daba estar al frente del Ministerio de Marina, poco tiempo le dio sin embargo a Bermejo para seguir todo lo relacionado con aquellos preparativos, ya que a los pocos días de dar la citada orden le sucedía en el cargo el contralmirante y diputado en Cortes don Ramón Auñón, quien estrenó su mando con otra orden más bien curiosa: la de pintar todos las unidades de la Escuadra de Reserva color aplomado oscuro en su obra muerta, incluidas superestructuras y chimeneas, a modo de nuevo uniforme de la guerra en la mar; pero no únicamente para ocultación, sino también para la conservación precaria a que la obligarían, se suponía, los rigores de la campaña. Se trata obviamente de una mera interpretación, ya que las verdaderas razones las desconocemos.

Ya en Port Said se iniciaría el penoso complemento de los dos desastres navales de aquella contienda del 98. La imagen de los buques de Cámara inmovilizados en Suez lo resume todo. El regreso de la Escuadra de Reserva para proteger el litoral español ante la que se creía inminente llegada de la «fuerza volante» de Watson acabó con aquella innecesaria excursión, al decir de algunos. Todos los barcos de Cámara —doce buques de guerra; lo demás, basura, informaba a Washington el cónsul norteamericano en Port Said— recobrarían sus colores originales.

Quede pues constancia de que, antes que el crucero Cardenal Cisneros, hubo en nuestra Marina de Guerra otros buques pintados color gris naval. Eso sí, interinamente.—José M^o Barceló-Fortuny. Palma de Mallorca.

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)

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.

LA CUADRATURA DEL CÍRCULO

Juan AGUILAR PONCE DE LEÓN
Capitán marítimo de Barcelona



ENTRE los muchos dualismos que agitan nuestras vidas, comenzaremos hoy por los que representan *tradición* y *progreso*. Zygmunt Bauman dice que el hombre es ese animal que se modifica a sí mismo a medida que modifica su entorno. No sólo vamos cambiando todo lo que nos rodea, sino que, al propio tiempo, nuestro pensamiento va también evolucionando.

Esta idea verdadera de cambio se ve contrarrestada por otra, tremendamente poderosa, que viene guiada por la tradición; por las ideas de los que nos precedieron, por el pensamiento que marca nuestro origen, por las trayectorias sociales que hemos venido siguiendo. Entre estas dos ideas antagónicas nos movemos, pero es evidente el triunfo final del cambio, de la innovación. Todo se mueve, evoluciona. Esto es lo único verdadero. Incluso lo hermoso tiene que morir, decía Schiller.

Si contemplamos ahora el proceso operativo global, de cualquier actividad humana, bajo la perspectiva de un proceso que abarque *análisis de la situación-fijación de fines-actuación operativa*, comprenderíamos que paralelamente, y condicionando en gran medida esta línea de actuación, se encuentran esos otros procesos superiores que constituyen los *marcos referenciales*, los *contextos* y *discursos* en los que nos encontramos inmersos. Es decir, todas nuestras actuaciones vienen constreñidas, en gran medida, por lo que nuestros *marcos referenciales* nos fijan e imponen.

Intentar comprender cualquier acción, a la luz de la lógica de la interacción entre actores que se conducen de acuerdo con un modelo medios-fines, exige entender que, aunque las acciones terminan siendo siempre individuales, éstas no pueden ser fortuitas si pretendemos movernos dentro de un sistema social coherente. Es decir, las acciones tienen que venir enmarcadas y dirigidas por orientaciones que nos hagan converger hacia una única y gran acción, que cubra el abanico de fines de la sociedad como un todo conjuntado y armónico.

Volviendo a los tres grandes niveles en que se desenvuelven las actividades humanas —*marcos referenciales-objetivos-acción operativa*—, y tratando de definir los elementos clave que configuran y fijan la dirección en que se desenvuelve cada uno de ellos, diríamos:

- Primer nivel. Referencial-elementos clave: cultura, sociedad y personalidad.
- Segundo nivel. Objetivos-elementos clave: razón, síntesis-análisis y poder-presupuestos.
- Tercer nivel. Acción-elementos clave: sistema, diferenciación, disciplina, estructura y roles.

Todos los elementos de cada nivel afectan y se ven afectados por los otros niveles en una relación circular. Es decir, por ejemplo, el grado de poder que es clave para decidir qué tipo de objetivos pueden uno perseguir es también fundamental para fijar el tipo de estructura de la acción, estando a su vez todo esta ligado con los marcos de referencia en los que uno se desenvuelve.

Por problemas de extensión, analizaremos sólo el primer nivel, y para ello comenzaremos diciendo que el *sistema referencial* lo podemos encontrar bajo diversas denominaciones: *marcos de referencia, discursos, contextos, enunciados...* Jürgen Habermas lo define como aquello que sirve para que hablante y oyente se entiendan, desde el mundo de la vida que les es común, sobre algo en el mundo objetivo, social y subjetivo. En términos sencillos, diríamos que es el creador del mundo intersubjetivo, de lo compartido, de lo que nos une. Representa el suelo no cuestionado de lo dado en la experiencia. Es ese saber común que nos permite analizar y entender las situaciones.

Contextos o marcos de referencia que trataremos de interpretar a partir de sus tres elementos clave:

- El *cultural*, que delimita las tradiciones que gobiernan nuestras acciones. Son las gafas a través de las cuales contemplamos la realidad. Es el mecanismo que proporciona estabilidad a *valores y significados*. Cultura magníficamente representada por Bauman, cuando al comentar el cuento de J. L. Borges, *La busca de Averroes*, dice: «Todo intelecto, por poderoso que sea, emprende su tarea con la carga de su propio pasado; este pasado es simultáneamente su responsabilidad y su capital. Gracias a su pasado, el intelecto está capacitado para ver; en razón de él se ve limitado a quedarse parcialmente ciego». Es decir, vemos lo que nuestra cultura nos deja ver, pero, al mismo tiempo, nuestra cultura nos ciega, nos impide ver otras cosas.
- El *social*, compuesto de todos los hechos que los actores de una sociedad realizan. Hechos entendidos como el conjunto de acciones individuales dirigidas, en ningún caso fortuitas, que se producen en el seno social. Acciones guiadas por normativas que aseguran dirección y coherencia en lo general y que produzcan una convergencia que cubra el abanico de fines de la sociedad como un todo.
- El de la *personalidad*, que consigue no sólo individuos adaptados a su grupo, sino también personas con la formación necesaria para afrontar

las tareas que la sociedad necesita realizar. La importancia de este sistema no resulta difícil de adivinar en las palabras de Gregorio Moran, cuando, en su artículo «La casa del Sr. Maestro», dice: «La enseñanza, y muy especialmente el magisterio, la escuela, fue la piedra angular sobre la que se construyó la avanzadilla social y política desde la Ilustración».

Tradicción, norma y carácter forman el nivel de orden superior que fija, delimita y condiciona, desde el trasfondo, todas nuestras acciones.

Creemos que ahora sería conveniente realizar las siguientes consideraciones que esperamos aclararen y delimiten los elementos clave de este nivel referencial. Para ello comenzaremos diciendo que la Ilustración ha tenido una enorme influencia en la formación de los marcos referenciales modernos. Ilustración que está en el origen de la ruptura con las formas mágicas que nos mantenían amarrados al pasado. Es lo que Max Weber denomina el «desencantamiento» de la sociedad, es el comienzo del declinar de la influencia mítica y religiosa en nuestras vidas y la aparición triunfante de una razón instrumental que contempla el mundo como materia prima para sus fines. Marca el fin del inmovilismo y el punto de arranque de la cultura burguesa, representa la desaparición de la ética aristocrática del honor y la gloria. Empezamos a navegar por una ruta en la que el comercio y la vida familiar pasaron a ocupar posiciones de honor en la pirámide social.

Por otra parte, es conveniente resaltar que lo moderno representó la retirada gradual de lo divino del ámbito de gobierno de lo terrenal. Es la entrada triunfal del hombre empuñando las poderosas armas de la razón. Es el nacimiento de un Estado dominador, representa el cambio de un mundo regido por la providencia y la revelación a otro gobernado férreamente por la razón y la técnica. Comienza la época de las grandes organizaciones, de la producción en masa, del Taylorismo, de la comicidad trágica de Chaplin en *Tiempos Modernos*. Es el triunfo de la rutinización, de lo programado, de lo predecible y la retirada de lo cambiante, lo imprevisible, lo diferente.

Todo esto, que llevaba inicialmente a contemplar unos paisajes de la vida de gran estabilidad, comienza a tambalearse a partir del éxito que alcanzamos en la reproducción material del mundo. Una reproducción material que trataba de satisfacer, básicamente, las carencias en alimento y vivienda de las sociedades occidentales. Todo esto, que viene generado por una racionalidad que va creando bucles de complejidad creciente, va erosionando los pilares sobre los que se asientan la *cultura*, la *sociedad* y la *personalidad*.

A partir de aquí, la perspectiva de la razón instrumental va vaciando de contenido la vida, dividiendo y fragmentando la sociedad. Una utilización cada vez más masiva y ordenada de la razón nos va llevando hacia un mundo que se va deformando por el peso del mecanicismo y la postura utilitarista.

Por este sendero nos fuimos dirigiendo hacia los enfrentamientos actuales entre tecnología y ecología.

Este proceso también nos fue conduciendo hacia un cambio brusco en la estructuración y prioridades de la sociedad. Se fue realizando el paso de una integración social —basada en la comunicación y el entendimiento— a una integración sistémica centrada en la racionalidad económica y administrativa (*dinero y poder*). Nos dirigimos hacia una visión sistémica/funcionalista de la sociedad. Lo importante no es lo que usted piensa o desea, sino lo que la organización necesita. Las organizaciones se muestran indiferentes ante la *cultura*, la *sociedad* y la *personalidad*; es, en palabras de Niklas Luhmann, la deshumanización de la sociedad.

Las tradiciones se convierten en un lastre que entorpece y limita lo único realmente importante: la acción económica. Jürgen Habermas nos habla de un desdoblamiento de la *eticidad* en *legalidad* y *moralidad*. Con la implantación de una integración sistémica, los medios dinero y poder anclan su legitimidad en la legalidad jurídica, relegando la *moralidad* al ámbito de lo privado, de la familia.

La palabra *sociedad* acuñada en sus orígenes con un sentido de personas asociadas que buscan una coexistencia armoniosa, beneficio mutuo, los mismos ideales, defensa ante agresiones... comenzó, a mediados de los años cincuenta, a mostrar signos claramente visibles de deterioro. Esa sociedad, esa morada construida con cimientos sólidos y duraderos, capaz de albergar la integración y la unificación, se va desvaneciendo. Ese lugar común para todos nosotros, donde se alojaba el orden permanente, donde regía la normativa consistente y entre cuyas paredes nos sentíamos seguros, se ha ido perdiendo.

Nos vamos deslizando hacia un mundo de individuos aislados, que han perdido su norte. Peter Drucker decía: «No hay salvación en la sociedad». Cada uno tiene que defender lo suyo ante lo que promueven los otros.

Zygmunt Bauman compara la sociedad actual con un gigantesco *jumbo* que vuela sin piloto, con piloto automático, sin que nadie sepa a ciencia cierta hacia donde se dirige y en qué lugar pretende aterrizar. Nos preguntamos, sin obtener respuesta, sobre si solos o en grupo podríamos dirigir el avión con mayor coherencia y seguridad.

Se ha realizado el cambio de un mundo disciplinado y predecible a otro en el que todo se pone en duda. Es el fin de la imagen de un mundo ordenado y controlado férreamente por el poder. En su lugar, empezamos a circular por la senda de lo local y lo contingente, de la desregulación. Si a todo esto añadimos el desplome de conceptos como sociedad y tradición, y su sustitución por los de dinero y poder, comprenderíamos que, al estar la política y el poder anclados en la sociedad, estos términos, en este mundo globalizado en que nos ha tocado vivir, se van encogiendo. Mientras tanto, lo *económico*, el *mercado*, pasa a ocupar una posición dominante ante lo *político*, ante el *poder* de una *sociedad* que se va cuarteando.

El problema actual es que los contextos, es decir, aquello en lo que todo lo relevante para la acción se sitúa, aparece como caótico e indeterminado. Todo ello como resultado de que las tradiciones se derrumban, de la falta de estabilidad de *significados* y *valores*. Nos movemos en un espacio en el que resulta difícil encontrar caminos sólidos y seguros. En el que nada permanece, todo cambia, y sobre esas bases resulta imposible construir un proyecto de vida, una identidad duradera. Se generan identidades inestables que vienen marcadas, únicamente, por el incesante trabajo diario. Son caminos zigzagueantes, en estado de evolución permanente, que escudriñan la situación o el mercado para detectar sus variaciones y moverse con rapidez. La rapidez se convierte en uno de los atributos básicos para los que quieren triunfar en la modernidad.

Creemos que, para finalizar con este tema, sería conveniente preguntarnos: ¿dónde estamos ahora? Y la respuesta sería que, a partir de la Segunda Guerra Mundial, comienza el colapso de las verdades universales, de la superprogramación. Lo que antes resolvían las verdades absolutas y las soluciones de autoridad evitándonos pensar y decidir, ha pasado, en la posmodernidad, a ser patrimonio individual de cada uno de nosotros. Nos vemos obligados a elegir, a decidir, a afrontar personalmente la incertidumbre, lo impredecible, a crear nuestros propios valores. Desaparece el binomio normal-anormal, y aparece lo que se denomina «otro tipo de normalidad», que sustituye a lo anormal. Todo es ambiguo. Se acaban los finales felices en el cine y en el teatro, es el desdibujamiento de lo normal. Ahora todo final, por absurdo que parezca, pasa a ser posible. Se cumple el pronunciamiento del francés Jacques Derrida de que no nos movemos del error a la verdad, sino que simplemente pasamos de una interpretación a otra. Pero si no existen verdades, si todo son interpretaciones, todo se relativiza y se vuelve inconcluso. Todo esto nos genera esos altos niveles de ansiedad e inseguridad con los que hoy convivimos.

Por último, y para terminar, resaltaríamos nuevamente que nuestra intención inicial era la de haber analizado conjuntamente los tres niveles expuestos al comienzo de estas líneas (*marcos de referencia-fines-acción operativa*). Sin embargo, problemas de extensión nos lo han hecho inviable. Resultaba imposible sintetizar algo tan complejo en tan poco espacio. Sin embargo, creemos que hubiera sido un trabajo más interesante.

Finalizaremos diciendo que el título elegido, «La cuadratura del círculo», trata de indicar no sólo la enorme dificultad de analizar en profundidad y exponer sintéticamente estos temas. Esto también quiere decir que nos movemos en círculos de análisis, pero los círculos no son cerrados, sino que se van haciendo mayores a medida que, en nuestro ir y venir de lo particular a lo universal y viceversa, vamos ganando en conocimientos. En un proceso que, en los problemas complejos, no se alcanza nunca una solución definitiva.

Si a esto le añadimos lo expresado por Slavoj Žižek, en su libro *The Ticklish Subject*, comprenderíamos aún mejor el título elegido. Žižek nos habla de dos tipos de conocimientos: el «anciano», intuitivo, que nos permite

experimentar directamente el subyacente ritmo de la realidad (localizado en el lado derecho cerebral); y el moderno, de autoconciencia y disección racional (localizado en el lado izquierdo cerebral). Haciendo énfasis en que a pesar de los evidentes valores de la antigua conciencia colectiva, este tipo de conocimiento era esencialmente limitado, lo que nos obligó a movernos hacia las actuales formas de dominación tecnológica racional. El problema actual es cómo combinar esas dos mitades: «recuperar la sabiduría perdida» para combinarla con «los logros de la modernidad tecnológica». Y aquí el problema parece irresoluble, al menos por el momento. Nos hallamos en ese punto sobre el que se pronuncia Alfred de Musset, en *La confesión de un hijo del siglo*, cuando dice: «Todo cuanto existía ya no existe, lo que existirá no ha llegado aún. No busquéis en otra parte el secreto de nuestros males». Es decir, estamos en periodos transicionales en los que resulta difícil convivir con dos épocas: la que ya no es y la que aún no es.

Ahora y a modo de conclusión, apuntaríamos, en primer lugar, que nuestra cultura, sociedad y personalidad, en lo naval, han ido evolucionando con lentitud hacia posturas habituales en el mundo moderno, pudiendo hablarse, actualmente, de nuestra plena integración con las formas de pensamiento imperantes en nuestra sociedad, en lo que nos gusta y en lo que nos gusta menos.

En este sentido, comenzaremos resaltando la sustitución de la ética aristocrática del honor y la gloria por la aparentemente más prosaica del comercio y la vida familiar. Esta idea, que aparece en nuestro país con gran retraso, cuando ya tenía una gran implantación en los países europeos de nuestro entorno, ha terminado calando en nuestros hábitos de comportamiento. No resulta difícil recordar, a los que ya tenemos nuestros años, el desdén con el que se contemplaba —hasta hace relativamente poco tiempo— a las personas que habían dedicado su vida al comercio. ¡Comparar al «tendero» con la «grande-



Arrandeando la maniobra. (Foto: L. Díaz-Bedia).

za» de la vida del «guerrero»! Las únicas opciones válidas para los que aspiraban a una vida de «altas miras» se cifraban en la vida del gran terrateniente, en la profesión militar o en las órdenes religiosas.

Dentro de esta línea de pensamiento, se contemplaba como de mal gusto hablar de lo económico, del dinero. Se consideraba como poco elegante moverse por motivos económicos, razones estas últimas alejadas de lo noble y lo virtuoso. En este mismo sentido, tampoco estaba bien considerado que lo *familiar* pudiera interferir con el *deber*.

Hoy, cada vez más abiertamente, las prioridades de la vida las gobiernan el triunvirato *poder-dinero-familia*. Situamos primero el poder, ya que a través de él se llega teóricamente a los otros dos. Decimos teóricamente, ya que muchas veces se confunde bienestar (económico) familiar con felicidad y armonía, aunque evidentemente no son lo mismo.

¿Qué nos ha sucedido en el ámbito organizativo? Aquí, como ya dijimos hace tiempo, nos hemos ido moviendo desde un planteamiento estático, que favorecía el mantenimiento de unas estructuras rígidas y separadas de nuestros tres ejércitos, a otro en el que lo importante pasaban a ser las estrategias y los procesos conjuntos de la defensa nacional. Desaparece la idea de una Marina, un Ejército de Tierra y unas Fuerzas Aéreas, que viven vida independientes, para concentrarnos en tres grandes *estructuras* —*navales, terrestres y aéreas*—, integradas, conjuntadas, complementarias y armónicas, diseñadas para enfrentarse a los retos que nuestra nación tenga que afrontar.

Ante esto, es evidente que nos encontraremos con la fuerte oposición de lo tradicional. Sería bueno recordar que, como nos jugamos mucho en el envite, tenderemos a ser excesivamente tradicionalistas y conservadores, que estaremos agarrotados por temor a equivocarnos. Por esto, la composición de la fuerza variará muy poco de un plan al siguiente, trataremos de frenar o introducir muy lentamente las ideas innovadoras. La falsa sensación de seguridad que nos produce lo habitual, junto con los intereses de armas y cuerpos, tratarán de frenar los cambios necesarios que haya que realizar.

Es, sin embargo, importante puntualizar que los conflictos que se nos plantean no serán claros, bien definidos, permanentes..., sino que se presentarán inciertos, oscuros, fugaces..., lo que nos obligará a ser tremendamente ágiles y flexibles en nuestras respuestas. No habrá cabida para lo sólido, lo inerte, lo inmóvil... Tendremos que adaptarnos con rapidez e innovación a las demandas que las situaciones nos vayan presentando.

En este sentido, en el que interpretamos la nueva reorganización de la Armada como un reestructurarse para adaptarnos a las situaciones difíciles y cambiantes que ya actualmente está ocurriendo en el mundo, éste es el único camino, no quedarnos quietos. El mundo actual no soporta lo estático, lo inmóvil. Exige dinamismo, amoldarse a las nuevas y cambiantes situaciones. ¿Conoce alguien otra solución mejor?

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	14,88 €
Unión Europea	19,57 €
Otras naciones	20,16 €

El importe del número mensual es:

España	1,65 €
Unión Europea	2,10 €
Otras naciones	2,25 €

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: alregemar@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

FECHA Y FIRMA

CONVERSACIONES CON ALFONSO USSÍA, CON LA MAR DE FONDO

María del Carmen JÁUREGUI GARCIA
Mariano JUAN Y FERRAGUT



El pasado 12 de febrero el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, le impuso a Alfonso Ussía la Gran Cruz del Mérito Naval en un solemne acto que tuvo lugar en el Cuartel General de la Armada, junto a otras distinguidas personalidades de la vida civil y militar. Días antes, Alfonso Ussía realizó una visita al Museo Naval, en donde el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente, le hizo entrega de una réplica de un retrato al óleo de Don Juan de Borbón, el mismo que preside la cámara de oficiales de la fragata F-102 *Almirante Juan de Borbón*.

Tal acontecimiento propició la ocasión para concertar una interesante y amena entrevista, que transcribimos a continuación, llevada a cabo por el capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, director de la REVISTA GENERAL DE MARINA, y por la periodista María del Carmen Jáuregui García, redactora del *Boletín Informativo para Personal*.

Columnista de opinión en los prestigiosos diarios *ABC* y *Época* y escritor de fama reconocida por su asombrosa capacidad fabuladora, tanto en prosa como en poesía, Alfonso Ussía ha sido galardonado con el Premio de Periodismo «González Ruano» y «Torcuato Luca de Tena»

Ildefonso María Ciríaco Cuadrato Ussía Muñoz-Seca es su nombre completo, en cumplimiento a rigurosas tradiciones familiares. Nació en Madrid en 1948, en el seno de una familia de diez hermanos, pero, a pesar de eso, nos dice que no dispone «de ese bagaje que se valora tanto en la literatura que son los traumas de la infancia. Mis padres y mis hermanos nos hemos llevado siempre fenomenal y, quizá por ser familia numerosa, desapareció ese principio que suele haber en otras familias que es el egoísmo, ya que teníamos que compartirlo todo». Vivían en Madrid, en La Moraleja, en una casa que compró su bisabuela a la Casa Real y que era el pabellón de caza de Fernando VII. El verano lo pasaban en San Sebastián. Allí tuvo sus primeros contactos con el mundo de la mar y de la Armada: «Fue donde yo vi por primera vez un buque de guerra; se trataba de un guardapesca, el *V-18*, junto

al que atracábamos nuestro batel de madera con motor de gasolina que teníamos entonces, y que aún hoy conservamos. Puede decirse que este barco me inició en mi afición a la mar».

Carmen Jáuregui—El motivo principal que ha dado origen a esta entrevista ha sido la concesión de la Cruz del Mérito Naval. ¿Cree usted que realmente se le concede el valor que encierra a este símbolo fuera del ambiente castrense?

Alfonso Ussía.—Yo puedo hablar de lo que ha representado para mí esta distinción de la Armada, que ha sido la mayor alegría de mi vida, porque creo que a los 55 años de la vida de uno, no creo esperar nada que lo pueda superar. De la cantidad de personas que me han llamado y que me han escrito felicitándome y, por la calidad de esas personas a las que me refiero, creo que efectivamente se comprende su significado y, por tanto, se le da mucho valor.

C. J.—¿Qué conocimientos, contactos o vínculos le unen a la Armada?

A. U.—De entrada quiero confesar mi temprana vocación, ya que de niño quería ser marino, pero mi profesora de matemáticas me dijo: «Ussía, usted en matemáticas está al borde de la subnormalidad; tiene que dedicarse a las letras». De esa vocación frustrada me ha quedado una especial predilección por la Armada. Pero ni siquiera pude quitarme el empacho con el servicio militar, puesto que lo hice en Tierra. Fueron quince meses seguidos en Campo Soto, en San Fernando, donde había muchos marinos, y debo decir que hice una carrera meteórica, porque entré de recluta y acabé con la máxima graduación posible que se podía acabar, que era la de cabo. Pero el conocimiento pleno y real de la Armada lo recibí de Don Juan, el padre de nuestro Rey, con el que embarcaba en *El Giralda* siempre que me era posible, e indefectiblemente ponía rumbo a Cartagena para asistir a la «cena de los almirantes» que, en todas sus escalas, se celebraba en su honor. Don Juan era un enamorado tan profundo de la Armada que un día llegamos a decirle que sería capaz de pintar el *Giralda* de gris. Gracias a él llegué a conocer muy profundamente a la Armada y a gran cantidad de marinos, de los que siempre he podido sacar la misma impresión, que son extraordinarias personas; y de ahí el valor que yo le doy a la distinción que me acaban de conceder.

C. J.— Al hilo de lo que nos acaba de contar, nos gustaría conocer su opinión acerca de la repercusión que a su juicio ha tenido en la sociedad española la desaparición del servicio militar obligatorio.

A. U.—Yo nunca he sido partidario de la desaparición del servicio militar obligatorio. En mi opinión se habría tenido que buscar alguna fórmula mixta.

Para mí el servicio militar fue fundamental. En Campo Soto, en el mes de septiembre de 1971 entró un gilipollas y en diciembre de 1972 salió una persona más o menos normal, que soy yo en estos momentos. Aquel campamento tenía la ventaja de además de acoger a todos los destinados en Ceuta, recibir también un cupo de reclutas procedentes de todas las provincias. Por tanto, el conocimiento, la sabiduría que yo adquirí y asumí en aquellos quince meses fue prodigiosa. Conocí a gente que siguen siendo mis amigos hoy en día, y conocí también a gente deleznable, lo que también me vino muy bien porque hay que saber defenderse de ellos. Conocí a grandes señores que no sabían ni leer ni escribir y, siendo su profesor, aprendí muchísimo de ellos. Yo ya les he dicho a mis hijos que no saben lo que se han perdido no haciendo la mili. Yo siempre lo he dicho, era una buena enseñanza.

C. J.—Parece que desde que se produjo el cambio a las Fuerzas Armadas totalmente profesionales se ha generado una opinión más favorable hacia esta institución en la sociedad española, y está claro que existe en los medios de comunicación un interés informativo bastante más positivo.

A. U.—La mili obligatoria tenía una mala prensa por parte de los sectores de izquierda, y ese veneno creaba confusión. La transformación de los ejércitos con personal profesional hasta ahora creo que no ha sido satisfactoria. Yo



Antes de la entrevista el AJEMA entregó una réplica al óleo de Don Juan de Borbón, el mismo que preside la cámara de oficiales de la fragata *Almirante Juan de Borbón*.

pensaba en un principio que iba a haber más respuesta por parte de la juventud y pienso que es bueno que se dé la oportunidad a aquellas personas que voluntariamente quieran seguir prestando sus servicios a las Fuerzas Armadas durante un periodo de instrucción. Siempre se ha dicho que el servicio militar obligatorio era un deber, pero también un derecho. A mí me encantaría que un hijo mío quisiera estar seis meses prestando servicio dentro de las Fuerzas Armadas.

C. J.—¿Cree que de alguna manera, tras la desaparición del servicio militar obligatorio, se ha perdido el vínculo entre la vida civil y la militar?

A. U.—Lo que sí es cierto es que se ha restablecido lo que llaman ahora «la imagen», porque la opinión de la izquierda se ha quedado satisfecha con lo que ellos consideran un logro político; pero, en efecto, se ha perdido el vínculo entre las Fuerzas Armadas y el español de a pie, que tenía siempre un recuerdo cercano a través de la milicia, el cual, al cabo de los años, siempre terminaba por ser un buen recuerdo y una magnífica experiencia. Cuando perteneces a una institución, la conoces mucho mejor y, claro, ahora los hombres que tienen treinta y cinco años en su gran mayoría no han pasado por esa institución que son las Fuerzas Armadas. Lo que ocurre es que coincidiendo con todo esto ha venido una época en que las Fuerzas Armadas han hecho una labor extraordinaria en toda España y fuera de ella; así ha sido reconocida en los Balcanes, en América Central, en Irak... Yo diría que hoy en día es una de las instituciones más valoradas por la sociedad.

C. J.—Abundando un poco más en este tema, quisiera conocer su opinión en relación con las campañas publicitarias que el Ministerio de Defensa está llevando a cabo a través de los diferentes medios de comunicación para la captación de personal.

A. U.—Hoy en día el mundo no se entiende sin la publicidad; por tanto, las campañas hay que hacerlas; sin embargo, creo que habría que aprovecharlas para informar también acerca del interés histórico de nuestras Fuerzas Armadas. Creo que las cadenas públicas deberían dar a conocer las instituciones que hay en España; por ejemplo, el Museo Naval donde nos encontramos. Este museo es una maravilla, todo lo que hay aquí pertenece a una gran parcela de nuestra historia y debería darse a conocer a todos los turistas que vienen a la capital; es decir, se debería aprovechar para dar a conocer lo que significó la Armada en la Historia de España. Se deberían hacer campañas en los colegios, promocionándolo a través de las APAS, se me ocurre, por ejemplo.

Mariano Juan.—Hay naciones de condición marítima y naciones de condición terrestre, y para muchos la Historia de la Humanidad se resu-

me en la lucha de las naciones marítimas contra las terrestres, y viceversa. ¿Comparte usted esta opinión?

A. U.—Concretamente en la historia de España las luchas más fuertes las hemos tenido contra otras naciones marítimas. Nuestros grandes enemigos han sido los ingleses y los franceses. Creo que el mar ha sido siempre como un territorio muy codiciado, lo que pasa es que las guerras marítimas producen mucho respeto, pero el dominio de la mar ha sido siempre el objetivo de todas las potencias.

M. J.—¿Por qué siempre se han impuesto las potencias marítimas, las talasocracias?

A. U.—Yo creo que la mar, porque a mí me gusta comparar la mar con la mujer, ha significado poder estratégico; no sé ahora, porque no soy nada entendido, pero creo que lo sigue siendo.

M. J.—¿Cuál cree que es la condición de España, marítima o terrestre?

A. U.—Hay un hecho histórico que es el Descubrimiento de América, a partir del cual hubo una gran cantidad de españoles que no conocían la mar, entre ellos extremeños y castellanos, que se embarcaron en esa aventura sin saber casi ni dónde iban. Creo que la mentalidad del español está de acuerdo con la condición marítima de nuestra Nación; y te das cuenta de ello porque la obsesión de la gran mayoría de los españoles que viven en el interior es ir a la costa en busca del descanso para sus días de vacaciones.

M. J.—¿Qué le sugiere lo que decían los griegos: «Vivir no es necesario. Navegar sí». También decían: «Hay tres clases de hombres: los vivos, los muertos y los que están en la mar».

A. U.—Es pura poesía. El hombre que está en la mar asume toda su grandeza y toda su soledad. Cuando escribí un artículo en el que hablaba de la muerte del capitán de navío Martín-Oar, abordé el tema de la soledad en la mar, que puede llegar a convertirse en la mística propia de San Juan de la Cruz. El marino en su soledad convive diariamente con el horizonte, que es infinito; entonces la capacidad de sosiego, de esperanza, de reflexión, de ilusión que es capaz de sentir un marino, siempre es mayor que la de una persona en tierra. La mar es la muerte de la tierra, pero es también el nacimiento de otra forma de vida, la espiritual. En una ocasión en la que acompañé a Don Juan a la Escuela Naval, donde se iba a celebrar la entrega de despachos a los nuevos oficiales, me fijé en una inscripción que me impresionó mucho y jamás he podido olvidar: «Si nunca has aprendido a rezar, acércate a la mar».



M. J.—Hay un pasaje de *Don Quijote* que dice más o menos cuando llega a Barcelona: «...tendieron don Quijote y Sancho la vista por todas partes, vieron la mar, entonces de ellos nunca vista, parecióles espaciosísima y larga y alta más que la Laguna de Ruidera que en la Mancha habían visto...». ¿No le resulta extraño que Don Quijote no hiciera algún comentario o diera algún consejo a Sancho sobre la mar, teniendo presente que Cervantes era un buen conocedor de la vida marinera y de la mar?

A. U.—Pero que tiene el genio suficiente como para meterse en el corazón de un terrestre puro, don Quijote, el gran libro de humor de todos los tiempos.

M. J.—Cómo interpreta aquello que se decía a finales del siglo XIX y hasta mediados del XX: «Ministro, aunque sea de Marina».

A. U.—Un poeta satírico escribió algo acerca de un ministro de Marina que nunca había conocido la mar, y preguntaba si las velas eran de aceite o de gas. Sí, lo había oído y me parece ofensivo y nunca bien aclarado. No deja de tener su gracia, pero no es más que puramente anecdótico.

M. J.—En lo que creo que estaremos de acuerdo es en la importancia que tiene la mar para España, en lo que concierne a las importaciones, el sector pesquero, el sector náutico, el sector naval, etcétera.

A. U.—Y no digamos en la cultura. Nuestra cultura es mediterránea. Roma, Grecia, toda la cultura bética y fenicia.

M. J.—Antes había una voz en el Consejo de Ministros que era la del ministro de Marina, que en realidad era mucho más que el ministro de la Armada; pero ahora la máxima autoridad que hay en la Administración es la del director general de la Marina Mercante.

¿No cree que se debería elevar la categoría de esta representación?



A. U.—Parece lo más adecuado, sobre todo siendo España un país marítimo por los cuatro costados. Si hay ministro de Agricultura, siendo España un país agrícola, también debería haber un ministro de Marina. No estoy de acuerdo con esa especie de afán de romper con nuestras tradiciones y, sobre todo, de haber cambiado muchas de las militares. Por ejemplo, la desaparición de las capitanías generales. En el año 58, yo tenía diez años, recuerdo que en San Sebastián hubo Consejo de Ministros. Franco invitó a todos sus ministros a dar un paseo en el *Azor*, y de los dieciocho ministros que había, dieciséis desembarcaron rápidamente; prueba irrefutable de que la Administración se marea y que las cuestiones y el conocimiento de la mar brillaban por su ausencia.

M. J.—En Madrid ya hace un par de años que se constituyó una Fundación para la creación de una Academia de la Mar, como hay en Francia y en Portugal, pero no se logra hacerla prosperar. ¿Dónde se podría buscar un apoyo político o cultural para impulsar esta iniciativa?

A. U.—Es un proyecto precioso y yo no dudo que esa Academia de la Mar sería inmediatamente Real Academia de la Mar; creo pues que la mayor instancia que la apoyaría sería la Corona, dada su gran vocación marinera. Y

por mi parte desde aquí quisiera hacer llegar, en lo que pueda valer, mi apoyo incondicional.

C. J.—Nos gustaría conocer ahora un poco más al personaje popular, al Alfonso Ussía de todos conocido, centrándonos en su producción literaria. Se dice que su prosa y su poesía están impregnadas del carácter o estilo inglés, de fina ironía, de inteligencia sutil. ¿Está de acuerdo con esa definición?

A. U.—Seguramente será porque yo soy un enamorado de la literatura inglesa del siglo XIX y principios del XX. Es posible que pueda tener influencia en ciertos autores como Chesterton y Oscar Wilde, aunque también creo que estoy muy influido por la parte luminosa de El Puerto de Santa María. Yo cuando escribo de verdad soy andaluz; me encanta el triángulo del mayor talento popular de España: Sevilla, Cádiz y Huelva. La baja Andalucía, ahí se encuentra el mayor talento popular.

C. J.— ¿De qué libro se encuentra más satisfecho?

A. U.—Del que me encuentro más satisfecho, y cuyo título es un tanto chocante, es de «Los coñones del Reino de España», del que en su día se hicieron catorce ediciones y hasta ahora no se había vuelto a editar, así que empieza a ser difícil encontrarlo en las librerías. Ahora estoy haciendo una segunda edición, que prácticamente dobla en documentación al primero, y es como un paseo por la poesía satírica española. La documentación para este libro me ha costado mucho recopilarla. Por otra parte, de mi libro dedicado al *Marqués de Sotoancho* guardo un profundo agradecimiento, porque me ha dado muchas satisfacciones y me ha permitido vivir un poquito mejor en los últimos años.

C. J.—¿Este personaje al que alude le ha servido de hilo conductor para hacer crítica de una clase social a la que pertenece y de la que siempre se ha sentido muy orgulloso?

A. U.—Realmente he pretendido muchas cosas más. Cuando te encuentras un personaje como Sotoancho, enmarcado en un espacio como el de la «Jara-lera» en el momento presente, evidentemente sirve para hacer una crítica social y llamar la atención sobre algo que en realidad existe y que puede ser mejorado. Pero, en realidad, si se da uno cuenta, Sotoancho empieza siendo un imbécil y acaba siendo un héroe, ya que se revela contra el poder de su madre, se casa con quien no tenía que casarse, porque él a los sesenta y dos años no había conocido a ninguna mujer, de manera que deja operar al tigre que llevaba dentro. Es un hombre que se va revelando contra lo establecido y,

al mismo tiempo, descubriéndose a sí mismo. Personalmente me gusta verlo de esta otra manera: más que una crítica al señoritismo vano, es un elogio al señorío. Sotoancho puede que parezca un ser anacrónico, pero más de uno sigue habiendo aún en Andalucía.

C. J.—En alguna ocasión usted ha dicho: «El buen humor es el mejor traje que puede llevarse en la sociedad».

A. U.—En efecto. El humor es un estado de ánimo, lo bueno es que sea permanente. Es una manera de sobrevolar por encima de las cosas. El buen humor quita trascendencia, pero precisamente eso es lo que le convierte en lo más trascendente. Una crítica hecha con humor es una crítica mucho más hiriente para la persona que la recibe que una crítica indignada. Cuando Telesforo Monzón se hizo separatista y «aranista», se le negó un título nobiliario que compartía con un pariente, aunque él tenía más derecho, y por ese motivo se enfadó con España. A partir de ese incidente decía siempre que él era extranjero; no decía que no fuera español, sino «yo soy extranjero». Así que escribí un artículo diciendo que se había creado una nueva nacionalidad, la de «extranjero», y sobre ello hice unos versos que decían: «Cómo va a ser extranjero llamándose Telesforo». Pues bien, este artículo me produjo toneladas de amenazas e insultos, porque esas críticas burlonas son las que realmente cabrean. Escribir significa tener humor, tener amor y tener ira; lo difícil es saber cuándo aplicarlos.

C. J.—¿Cree que el español medio está perdiendo la facultad de pensar y de vivir con sentido del humor?

A. U.—Yo creo que el español no tiene humor. El español es áspero. Al español le hace gracia el humor cuando le afecta a otro, pero no cuando le afecta a él. El español es provinciano. Hay una cosa que está clara, toda esa gente que acude a los platós de televisión para ver esos programas deleznable son españoles. El español no sonrío, va directamente a la carcajada. El humor es la sonrisa. Nosotros no tenemos humor, ni hemos escrito con humor. El gran humorista español ha sido Cervantes, y luego tuvimos una época brillante con Góngora y Quevedo, que hicieron gala de un gran sentido del humor, pero muy ácido. Posteriormente, el siglo XIX fue desastroso para España. Quizá hubo humor, pero ciertamente negro para defenderse del desastre. El auténtico humor es inglés e italiano. En España el humor está en Galicia y Andalucía; en Galicia el humor es sutil y en Andalucía el humor es venenoso, se puede uno llegar a morir de la risa.

C. J.—¿Cree que los medios de comunicación están haciendo dejación de sus responsabilidades como órganos de formación de la ética y de la



opinión públicas?; concretamente en materia de Defensa, ¿se le está dando un tratamiento adecuado?

A. U.—La defensa no es negocio para las cadenas de televisión. Una de las grandes cosas que han perdido los medios de comunicación, incluso la prensa, es una ideología, una dirección en la que estas cosas eran intocables. Cuando uno entraba en un medio de comunicación sabía perfectamente dónde se metía; había una ética, tenías que acoplarte y defender lo que era intocable; por ejemplo, España. España era intocable, con eso no se jugaba, por tanto tampoco se podía jugar con la libertad. En este sentido creo que la Corona es aglutinante de esa misión. Las familias tradicionales, que eran propietarias de medios de comunicación, tenían sus afectos e ideologías, ahora solamente pretender hacer un buen negocio. Las Fuerzas Armadas no dan dinero y por eso normalmente no tendrán cabida en los medios de comunicación, a no ser por algún periodista «kamikaze» que se ocupa de ellas, y muchas veces no lo hace porque piensa que se infravalora ante los demás; son algo así como abogados de causas perdidas.

M. J.—Madrid es la segunda lonja de pescado del mundo, cuenta con un puerto seco y con once clubes náuticos, Museo Naval, feria exponáutica, etc. ¿Es Madrid una capital marítima?

A. U.—No; Madrid es una ciudad galáctica. No es marítima a pesar de ser la segunda lonja de pescado del mundo. Madrid tiene un río que es la Castellana, porque el río auténtico que tiene es una ridiculez. Yo de Madrid me quedo con la desilusión, como decía Camilo José Cela, Madrid es un poblachón manchego con pretensión de Kansas City. Por otra parte, cómo podemos decir que España es un país marítimo si el Archivo General de la Armada está en plena Mancha y el Museo Naval está en Madrid.

M. J.—Personalmente creo que no hay nada que aglutine más a nuestro pueblo, incluso más que la propia Corona, que la Virgen del Carmen. Se celebra en todas partes, lo mismo en Guetaria que en El Puerto de Santa María o en Vinaroz. ¿Está de acuerdo con ello?

A. U.—Sí, es un fenómeno que ocurre en toda la línea de la costa, de cabo a cabo. Todo el litoral español se reúne un mismo día entorno a la Virgen del Carmen.

M. J.—¿Qué le gusta más, navegar a motor o a vela?

A. U.—A vela, por supuesto.

M. J.—¿Mar Mediterráneo o Atlántico?

A. V.—Como mar, el Atlántico; como fuente de inteligencia, el Mediterráneo.

M. J.—¿Caza o pesca?

A. U.—Ninguna de las dos.

M. J.—¿Perro o gato?

A. U.—Perro.

M. J.—¿Viena o Venecia?

A. U.—Viena.

M. J.—¿Caldereta de langosta o langostinos de Sanlúcar?

A. U.—Langostinos de Sanlúcar.



M. J.—¿ Neptuno o Cibeles?

A. U.—Cibeles

M. J.—¿*Moby Dick* o *Martín Fierro*?

A. U.—*Moby Dick*.

M. J.—¿*El Hidalgo de los mares* o *Murieron con las botas puestas*?

A. U.—*Murieron con las botas puestas*.

M. J.—¿*Marinero en tierra* o *Platero y yo*?

A. U.—*Marinero en tierra*, porque *Platero y yo* me parece muy cursi.

M. J.—¿La poesía del mar o poesía lírica?

A. U.—La poesía del mar.

M. J.—¿Tiene algún título náutico que le faculte para llevar una embarcación?

A. U.—No.

M. J.—Entonces, ¿cómo se atreve a patronear una embarcación, la *Jhonatán Elcano*, como ha dejado constancia en su artículo publicado en *ABC*, titulado *Los otros Elcano*?

A. U.—(Risitas...). Porque tengo muchos conocimientos de navegación.

M. J.—¿Cuál será la mejor herencia para los suyos? ¿Quién heredará su bagaje periodístico?

A. U.—Yo siempre les digo a mis hijos que yo no les voy a dejar nada. Lo único que les voy a dejar es una gran biblioteca que he ido consiguiendo con los años, que puede ser una gran enseñanza para la vida. Ojalá alguno de mis hijos llegue a estar tan enamorado de la Marina y de la mar como yo. En el mundo periodístico creo que no tengo herederos, porque además me podría equivocar.

C. J.—¿Cuál es el artículo que más le ha costado escribir y cuál es el que más le gustaría tener ocasión de publicar?

A. U.—Lo que más me gustaría escribir ahora sería que los nacionalistas se han dado cuenta de su inutilidad; aunque también se podría abordar como el fin de la violencia, porque cuando el nacionalismo llegue a su fin ETA también habrá dejado de existir. Este sería mi artículo, mi broche de oro. El artículo, o mejor, los artículos que desgraciadamente más me ha costado escribir no son sino todos aquellos referidos a las muertes violentas de tantas víctimas inocentes. También me costó mucho escribir un artículo a los pocos minutos de haber muerto mi madre, porque nosotros los escritores no tenemos tregua ni vacaciones; siempre hay que cumplir con los compromisos que tienes adquiridos.

M. J.—Si en España tuviéramos un Hollywood y tuviera que escribir un guión cinematográfico sobre la principal hazaña española en ultramar, ¿qué personaje elegiría?

A. U.—Balmis.

M. J.—¿Se refiere al de la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna?

A. U.—Efectivamente. Creo que es uno de los acontecimientos más asombrosos que se han hecho por mar, por tanto por España, y si preguntas a cien españoles quién es Balmis, noventa y cinco te dirían que no lo saben.

M. J.—¿Cuándo tendremos publicado un libro suyo de tema naval?

A. U.—Me daría algo de vergüenza y estupor porque sé que no domino el tema, pero desde luego me encantaría. Aunque quiero decir que tengo la proposición para editar una recopilación de todos los artículos que he escrito referentes a la Armada y en los que tenga a la mar como protagonista.

M. J.—Esperamos con entusiasmo que eso se produzca, y también quisiera preguntarle si se sintió defraudado por el hecho de que no fue la primera fragata de las *F-100* la que llevara el nombre de *Don Juan de Borbón*, como usted propuso en uno de sus artículos, sino la segunda.

A. U.—Siendo ministro Eduardo Serra escribí acerca de este tema y un día mientras comía con él saqué la conversación insistiendo en la necesidad de que la fragata debería llevar el nombre de Don Juan. A los cinco días de este hecho, me escribió dándome la notificación de que mi deseo sería cumplido. Así que me siento feliz y desde luego nada molesto de que haya sido la segunda y no la primera en llevar el nombre de Don Juan de Borbón, que era lo que realmente me hacía ilusión.



C. J.—Y ya para finalizar, don Alfonso, quisiéramos que compartiese con nosotros algunos de sus proyectos profesionales para un futuro próximo. ¿Tendremos algún nuevo título suyo en las librerías? ¿Le volveremos a escuchar en la radio o a disfrutar con su intervención en algún otro programa de televisión, como el que hizo ya hace algunos años?

A. U.—La televisión la odio, pero sí quisiera hacer algo en radio y estoy terminando un libro que se llamará *Al lado de Don Juan*, que es un libro en el cual yo no me puedo equivocar ni en una coma. Saldrá acompañado de cerca de mil fotografías, todas inéditas, y será, como explico en la presentación, no un libro político ni un análisis exhaustivo sobre la figura de Don Juan, sino simplemente pretendo reflejar el privilegio que representó para mí conocer a un ser humano y un español tan extraordinario, y que fue, además, protagonista de su historia. Es un libro dividido entre el mar, el Tajo, el Manzanares y Cartagena, porque, más que en Palma de Mallorca, centro en Cartagena las singladuras de Don Juan. El Guadarrama es una ola en su vertiente norte y en su vertiente sur, donde nació y donde está enterrado.

La REVISTA GENERAL DE MARINA y *Boletín Informativo para Personal* agradecen a don Alfonso Ussía la amabilidad e indulgencia demostradas hacia estas dos publicaciones de la Armada que tan despiadadamente le han sometido a este interrogatorio de «tercer grado».

REFLEXIONES PARA UN SERVICIO DE INTELIGENCIA RENOVADO

José Luis DE DIEGO JIMENA



A llamativa falta de preaviso sobre la acción terrorista del 11-M y su erróneo análisis posterior han contribuido a una toma de postura gubernamental que ha propiciado el correspondiente y constitucional cambio de partido en el Gobierno. Como consecuencia se va a abrir una nueva etapá nacional, con un nuevo proyecto político, que sin lugar a dudas va a ir fortaleciendo nuestra democracia. El momento parece adecuado para meditar y tratar de corregir en nuestro Servicio de Inteligencia (1) algunos errores estructurales y competenciales que han provocado, o al menos han hecho posible, unos acontecimientos tan trascendentales.

Los momentos iniciales, cargados de imágenes de heridos, fueron de confusión. También debió serlo la actividad de investigación e Inteligencia iniciada el 11-M tras la acción terrorista. Pero después del primer análisis de acontecimientos, cuando los investigadores habían identificado indicios de una posible autoría diferente a ETA, no debió continuar la confusión. A pesar de ello, los informes que continuaron llegando a los responsables políticos siguieron mal orientados, sin duda por un excesivo protagonismo de la investigación o, lo que es lo mismo, de los investigadores de campo. Esta errónea orientación era debida en parte a los históricos y excelentes aciertos de dichos investigadores sobre las actividades de ETA y a sus oportunas alertas y detenciones que tanto han prestigiado su actividad y a sus mandos. Pero los responsables políticos deben de tener bien claro que ellos necesitan conocer o leer *evaluaciones o estimaciones* de Inteligencia elaboradas por analistas expertos, nunca éstos deberían ser suplantados por *informes* técnicos procedentes de los *investigadores de campo*. Por desgracia para los afectados y para los aterrorizados españoles, que sumidos en el desconcierto se han pegado a la televisión al menos los cuatro primeros días (2), no ha habido un preaviso estratégico

(1) Esta denominación engloba los diferentes organismos dedicados a la investigación, tengan o no responsabilidades policiales. Concretamente, en España serían el Centro Nacional de Inteligencia y los órganos de investigación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad.

(2) El artículo se escribió en la semana posterior al atentado.

concreto y los análisis iniciales se han quedado en el campo técnico suplantando al estratégico.

Un analista no es precisamente un investigador de campo, no debe serlo. Un analista es un experto que junto a su equipo se encuentra en su gabinete fusionando en tiempo útil la información que recibe, y la compara e integra en el gran bagaje personal de conocimientos de su equipo. En cambio, el investigador de campo es alguien que hilvana sucesos y saca consecuencias de corto alcance en tiempo real y que puede estar incluso aturdido por los acontecimientos y, desde luego, influenciado por lo que está viendo. Sus informes deben de llegar puntualmente a los analistas, pero nunca deberían de llegar a los responsables políticos. Los analistas saben que la única forma de obtener conclusiones no es otra que ir progresivamente identificando uno a uno los elementos donde apoyarse para ir avanzando. Además, si no ha habido una identificación positiva de elementos y unas conclusiones claras, nunca progresan en determinadas líneas de análisis.

Conviene reconocer que otras veces la presión —que puede ser política o motivada por actitudes previas— termina orientando de forma sesgada el análisis de Inteligencia. La Inteligencia americana, antes y durante la guerra del Vietnam, es el paradigma de ello. Es bien conocido que los responsables de la Inteligencia estadounidense en esos críticos años 60 fueron elaborando sus evaluaciones y estimaciones con una clara tendencia a que los altos responsables oyeran lo que querían oír. Esta distorsión ha sido estudiada muy a fondo y existe mucha literatura sobre este particular. En la actualidad es bien conocido que existen denuncias al respecto en las Comisiones de Inteligencia en los parlamentos tanto de Estados Unidos como del Reino Unido. Estos parlamentarios están investigando la elaboración de los informes de Inteligencia previos a la guerra de Irak. Se trata de conocer una posible manipulación o influencia política sobre los análisis.

Lo anteriormente expuesto tiene una obvia consecuencia, que se indicará al final de estas reflexiones. Pero en el caso del 11-M hay que destacar un factor muy novedoso, algo sobre lo que se hablará y escribirá mucho y pronto en el contexto internacional. El atentado del 11-M ha manejado y parece que ha cambiado la voluntad de parte del electorado y, por tanto, ha influido en la política interior de un país. Nunca antes ni después del 11-S las acciones terroristas con vínculo internacional habían tenido o conseguido ese objetivo. Es algo muy nuevo que con seguridad está siendo anotado en los cuadernos de guerra de las redes terroristas. Desde ahora sabemos que eso es lo que nos espera para el futuro. A las naciones de nuestro entorno nos toca ahora prepararnos para neutralizarlo. ¿Cómo debe ser esa preparación?

Esa preparación requiere conocer previamente todos los pormenores posibles sobre la última actuación terrorista. Partiendo de que una acción terrorista como la del 11-M, que requiere al menos una docena de hombres dedicados a su planeamiento y de un mínimo de dos a tres meses para una preparación y

ejecución, se antoja ciertamente complicada y minuciosa, hay que empezar a hacerse algunas preguntas.

¿Por qué nuestro Servicio de Inteligencia no acertó a detectar a tiempo tal trama? ¿O, al menos, por qué no ha sabido explicarla a los responsables políticos correctamente y sin precipitación?

Los que conocemos la estructura orgánica de la Inteligencia de los países aliados sabemos que nuestra estructura nacional adolece de defectos que en ocasiones han impedido una visión plena y sin prejuicios de la realidad. En Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Alemania, entre otros, existe una clara delimitación de campos de actuación. Para el primero de los citados, la Inteligencia exterior es el campo de actuación de la CIA (*Central Intelligence Agency*), la Inteligencia interior es donde actúa el FBI y la Inteligencia militar es el campo de actuación de la DIA (*Defense Intelligence Agency*). Esto viene funcionando así desde después de la guerra del Vietnam y no obstante se han producido fallos como el 11-S. Todo se agrava si no hay esa delimitación.

La Ley 11/2002 reguladora del Centro Nacional de Inteligencia (CNI) y la Ley Orgánica 2/2002 reguladora del Control Judicial del CNI introducen unos controles, parlamentario y judicial, necesarios y existentes en los países de nuestro entorno que se estaban echando de menos. Pero dicho eso, no aporta novedades adicionales. Cita a la «Comunidad de Inteligencia» y se queda en eso, no avanza ni aporta unas líneas maestras para constituir la. Es un acierto que el director del CNI sea la Autoridad Nacional de Inteligencia, llamado a ejercer, entre otras, la importante función coordinadora dentro de la Comunidad, facilitando el beneficioso efecto sinérgico en su rendimiento, pero su Control no debe arrojarse tareas a desarrollar por los otros.

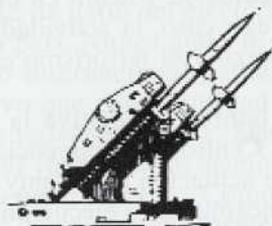
Más concretamente, la delimitación de tareas dentro de la Comunidad llega a ser confusa cuando el Artículo 4.º (Ley 11/2002) da al CNI competencias para actuar dentro y fuera de España (es el único órgano del Servicio que puede actuar en el exterior). No existe ningún antecedente de país democrático avanzado con un órgano de Inteligencia donde se concentre esa dualidad de campos de actuación. La experiencia ha demostrado que deben estar separados en caso contrario, una actividad siempre va a predominar sobre la otra, de manera que el esfuerzo de medios se volcará en ella, quedando la segunda parcialmente desatendida. En este caso, la actividad sobre el terrorismo interior polarizó casi todo el esfuerzo y el terrorismo exterior quedó poco atendido.

En nuestra comunidad es también llamativa la falta de confianza en la entrada en funcionamiento del Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas (CIFAS). Sus competencias de actuación están muy claras las FAS necesitan buena Inteligencia para el planeamiento y ejecución de las operaciones. Esta falta de confianza ha provocado que en la práctica el CNI también se hiciera cargo de tan necesaria actividad en el teatro de operaciones, con mayor riesgo de los que afrontarían especialistas militares actuando como tales.



Sede del CNI. (Foto: RED, Pepe Díaz).

Como conclusión de estas reflexiones de urgencia, se puede afirmar que las dos leyes citadas son una buena herramienta para nuestra Inteligencia nacional. No obstante, la Ley 11/2002 está reclamando su modificación. Esta ley, además de desvincular al CNI del Ministerio de Defensa, posibilidad que ella misma apunta, debería recoger la efectiva creación de nuestra Comunidad de Inteligencia; además, es necesario que establezca el rango necesario para la figura del analista; debe recoger la existencia del CIFAS, que debería entrar en funcionamiento con prontitud, y finalmente, los campos de actuación deberían delimitarse escrupulosamente y ser coordinados por la Autoridad Nacional de Inteligencia (3).



(3) Esta Autoridad debe informar directamente al presidente del Gobierno y formar parte de su gabinete de crisis.



TENDENCIAS ACTUALES DE LA INFANTERÍA DE MARINA

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ



Justificación



ODRÍA parecer pretencioso el tratar este tema poniendo dos hitos temporales, con influencia real sobre una organización muy antigua, como es la Infantería de Marina, me refiero al siglo XXI y al 11 de septiembre de 2001. Ambas fechas han ejercido un efecto modificador de la situación geopolítica mundial, alterando el antiguo equilibrio de poderes, lo que ha

llevado aparejadas variaciones estratégicas, operacionales, tácticas y orgánicas.

De esta forma, si titulase mi artículo con el membrete «La Infantería de Marina del siglo XXI» o «La Infantería de Marina después del 11 de septiembre de 2001», el modo de abordar el tema resultaría demasiado amplio, porque

una y otra referencia darían lugar a tener que indagar y profundizar en los abismos del tiempo. En resumen, si el siglo xx fue un tiempo de guerras mundiales, con dos bloques ideológicos, alineados para luchar en defensa de los intereses de dos superpotencias, después de una década de transición (los noventa), que ya nos avisó con el cambio a los conflictos regionales, en el Golfo, en el Cáucaso y en los Balcanes, ahora, cuando hemos entrado ya en siglo XXI, y tras el umbral del 11 de septiembre de 2001, estamos en la guerra abierta al terrorismo global.

Por esta razón he preferido anclar el tema en algo más próximo, en algo que se pueda observar, algo que podría significar un cambio doctrinal y de procedimientos para adaptarse a las misiones que se le encomiendan hoy a la Infantería de Marina, esto es: las operaciones expedicionarias, el combate anfibia, las acciones de protección naval y las operaciones de paz y de ayuda humanitaria en ambiente marítimo. Todo ello lo trataremos con las perspectivas estratégicas, tácticas y logísticas, pero también humanas.

Situación estratégica anfibia

Es un hecho que el ambiente de crisis permanente en que vive la humanidad obliga a los gobiernos a utilizar los medios militares de intervención rápida como instrumentos valiosos para la acción exterior, bien sea para defender los intereses nacionales o para colaborar a los intereses colectivos. Desde esta posición se han destacado dos tendencias actuales en la organización militar de fuerzas; en el ámbito general, hacia las fuerzas expedicionarias, y en el ámbito específico marítimo, hacia las fuerzas de proyección. Pues bien, desde siempre estas dos características han sido propias de la Infantería de Marina y base de su razón de ser y existir.

Otra característica propia de la fuerza militar de hoy se destaca en una frase pronunciada por el vicealmirante Phillip M. Balisle, jefe del Mando de Sistemas Navales: «Nunca volveremos a luchar como una fuerza individual. Lucharemos en forma conjunta» (J. D. W., 9 de abril de 2003). Precisamente el almirante norteamericano anuncia en este artículo dos proyectos que reflejan la trascendencia del cambio en los sistemas navales. El primero se refiere al buque DD(X), un destructor de capacidades revolucionarias, mientras que el segundo proyecto se refiere al buque de apoyo a las operaciones de proyección que, por supuesto, incluyen a las operaciones anfibias.

Los norteamericanos lo denominan Littoral Combat Ship (LCS). Es evidente que las operaciones sobre el litoral encierran un concepto que va más allá de la operación anfibia clásica.

De acuerdo con lo que expone el almirante Balisle, el LCS tendrá un gran impacto en la organización naval no sólo en los aspectos tácticos, sino también en los logísticos y orgánicos. El cambio estratégico es de un hondo

calado y nos ofrece la posibilidad de reflexionar sobre el futuro empleo de las fuerzas navales y anfibias. No se trata pues de seguir el rumbo de otros y copiar, porque lo que es válido para unos puede no serlo para nosotros, pero sí es importante reconocer el futuro para adaptarse y prevenir sus necesidades.

Hace tiempo que aparecieron nuevos conceptos que dieron lugar a expresiones de nueva terminología: guerra asimétrica, arquitectura variable o interoperabilidad (por decir unas pocas), pero el hecho concreto es que las operaciones militares de hoy son las llamadas conjunto-combinadas (expresión que se explicaba en el CESEDEN hace treinta años) de proyección de fuerzas multinacionales. En ellas es fundamental la respuesta rápida a un conflicto tipo crisis que puede presentarse de formas muy diversas. Es por ello que debe disponerse de una panoplia de opciones, que van desde un desembarco presencial ligero helitransportado o en la costa, o bien, el empleo de unas fuerzas de mayor envergadura con una misión de combate, utilizando para ello la zona del litoral.

La característica estratégica de la fuerza naval está claramente reflejada en la Revisión Estratégica de la Defensa, marco conceptual que orienta la evolución de los ejércitos y establece los requerimientos básicos y capacidades críticas de las Fuerzas Armadas para responder eficazmente a las nuevas misiones que se les encomiendan. En este documento conceptual se reconoce que la proyección del poder naval sobre la tierra es la capacidad fundamental que puede aportar la Armada a la estrategia conjunta y combinada.

La Infantería de Marina responde además a dos conceptos que están en alza, son éstos: las operaciones/guerra de carácter expedicionario y la proyección del poder desde la mar (*Operational Maneuver From The Sea; Ship to Objective Maneuver*). Tampoco son nada nuevo. Ambas características son propias —de suyo y de siempre— de las fuerzas anfibias. Esta condición no es una afirmación gratuita. Es fácil comprobar que la Infantería de Marina responde en mentalidad, preparación y dotación de medios a las necesidades de disponibilidad, movilidad táctica y estratégica, así como a la autosuficiencia que le proporciona el ser una fuerza especial marítima, lo que significa apoyo de C3I, apoyo de fuego aeronaval, y lo que es fundamental, el apoyo logístico que le proporciona la fuerza naval anfibia con la que se integra la fuerza de desembarco.

Es evidente que se está reforzando y prestando mayor atención a las necesidades derivadas del empleo (*seabased*) con base a flote. La concentración de medios ofrece vulnerabilidades a los ataques aéreos y navales. Será por ello necesario proceder a su alejamiento y dispersión. En este sentido, la doctrina de los *marines* norteamericanos comprende la maniobra (Ship To Objective Manoeuvre (STOM)) que supone, partiendo de buques a 200 millas de la costa, ser capaces de alcanzar objetivos situados a 200 millas en el interior terrestre, evitando la pausa operacional que llevaba consigo el establecimiento de una cabeza de playa.



Personal de la CIA PLM del Tercer Batallón hace fuego con MG-42.
(Foto: C. García de Paredes).

De esta forma, el carácter expedicionario de la Infantería de Marina, por su capacidad de moverse con los medios navales de una fuerza anfibia, para situarse en zonas alejadas, debe ser reforzada con nuevos medios propios de alta capacidad para operar en un ambiente marítimo no sólo costero, sino también de litoral que incluye puertos e instalaciones navales y marítimas.

En este sentido, tres infanterías de Marina, como son la norteamericana, la británica y la española, están dando pasos para adaptarse a los requerimientos de la nueva situación estratégica. Las tres marinas y las infanterías de Marina (Estados Unidos, Reino Unido y España) han hecho previsión de nuevos medios —cada uno en proporción a su tamaño— para proyectar nuevos buques de gran porte para el apoyo a las fuerzas anfibias; aeronaves capaces de transportar mayores cargas en el movimiento del objetivo y nuevos vehículos anfibios que puedan ofrecer mayor protección, capacidad y movilidad en tierra.

Destacan entre los nuevos medios anfibios y de desembarco los proyectos de grandes buques que se van a construir en España y Estados Unidos. También es importante el avión *MV-22 Osprey*, que con un fuselaje del *C-130 J.30* y dos grandes rotores en las alas será capaz de VSTOL. Por su parte, los medios de desembarco anfibio mejoran con el empleo de vehículos de colchón de aire y de lanchas *LCU* y *LCM* con nuevas series de mayores prestaciones para el desembarco a larga distancia.

El ámbito anfibio español

Nuestra Infantería de Marina está siendo sometida a una reforma de procedimientos, estructuras y medios para adaptarse a los cambios que requiere la nueva situación estratégica mundial. Dentro del ámbito de la Armada, la Infantería de Marina asume dos misiones de extraordinaria importancia y actualidad: la expedicionaria y la de protección. Dadas las amenazas que afectan a España, ambas son condicionantes de nuestra situación geoestratégica, en la que dominan los espacios marítimos.

En este ámbito se requiere por igual el empleo de dos estrategias: la disuasión y la cooperación. Disuasión frente a los posibles conflictos complejos que amenazan a la seguridad nacional y la cooperación con los aliados y amigos. Los conflictos complejos implican la disposición de unas posibilidades de respuesta muy amplias. Nuestras fuerzas han de ser capaces de actuar en cualquier tiempo y lugar. Ello requiere especialización profesional y medios apropiados para ser capaces de enfrentarse a situaciones tan dispares como el combate, la acción humanitaria o la seguridad y protección civil, todo ello, allá donde sea necesario, con toda clase de tiempo y clima, pero siempre en un teatro marítimo.

La Infantería de Marina afronta estas misiones con realismo y eficacia. El TEAR y los tercios y agrupaciones están preparados, adiestrados y dotados, de tal forma que puedan asumir sus misiones en los ámbitos, naval, anfibio y terrestre.

Por supuesto que conozco sus carencias y deficiencias propias de toda organización humana, pero también sabemos que la Infantería de Marina históricamente ha sido un cuerpo superador de dificultades en momentos difíciles, y que su máximo valor reside en las cualidades humanas de los infantes de Marina siempre dispuestos a «dar mucho por poco» y con unos profesionales en todos los niveles, bien preparados y bien motivados y adiestrados: ¿Es que se puede pedir más?

Como ha sucedido en otros ejércitos, la Armada ha sufrido la influencia del cambio geoestratégico derivado del 11-S. Comprobamos así que en la nueva situación estratégica han ganado relevancia las operaciones más próximas a la tierra —al litoral— por más señas. En estas circunstancias, las operaciones que requieran movilidad, potencia, flexibilidad y autonomía son precisamente las que tienen su base en la mar; es decir, las que pueden operar a larga distancia. Partiendo de unidades navales alejadas de la costa se ofrecen grandes posibilidades disuasorias porque se amplía el arco de contacto con la línea litoral.

Es evidente que la Infantería de Marina, por su integración con la Fuerza Naval, aporta una capacidad única a la Armada, y pienso que su empleo prioritario debe explotar esta singular y exclusiva capacidad. No por ello debemos prescindir ocasionalmente de la realización de otros cometidos, en la mar o en tierra.

Los norteamericanos, normalmente más avanzados en las concepciones estratégicas, debaten la conveniencia de usar las *Mobile Offshore Base* (MOB), que son grandes plataformas flotantes para acantonar a las fuerzas de intervención rápida, con sus dotaciones y pertrechos. Me parece esta idea un tanto peregrina desde el punto de vista naval, táctico y logístico..., porque podemos imaginar lo que sucedería en el caso de olas correspondientes a una mar «arbolada». Por su parte, la Marina norteamericana experimenta las *Expeditionary Augmentation Platform* (EAP) para que los *marines* ensamblen distintos módulos, según sus necesidades. Tampoco creo que lleguen muy lejos con el proyecto. En España, la Revisión Estratégica de la Defensa plantea la necesidad de que la Armada disponga de una capacidad de proyección anfibia para la Brigada de Infantería de Marina. Por supuesto que no se trata de un mero transporte naval. La operación anfibia requiere una base de apoyo inicial a flote, mando y control, fuego naval y apoyo aéreo y logístico. La organización naval y anfibia para la proyección de una entidad Brigada de Infantería de Marina prácticamente absorbería toda la Flota española.

Pero es un hecho cierto que la Armada dispone de esa capacidad anfibia propia de las grandes potencias navales europeas. Tal condición anfibia es el fruto de un largo empeño, con experiencias vividas en tiempos críticos, las cuales la Infantería de Marina ha puesto mucho esfuerzo y dedicación. Fruto de ello es el reconocimiento actual que hacen otros cuerpos similares de países aliados, empezando por el mayor que es el USMC estadounidense. Así pues no se trata solamente de medios —que son importantes—, sino que también se necesitan cualidades, que se adquieren con el tiempo y no se improvisan fácilmente. Me refiero a una organización, una doctrina y una preparación intelectual, moral y física, tal es la experiencia adquirida por la Infantería de Marina española a lo largo de los últimos cuarenta años con la práctica de las operaciones anfibias.

Puede cambiar el ambiente, donde el aire va impregnado de salitre; puede ser distinta la climatología, seca o húmeda, fría o calurosa; puede ser de día o de noche, con sol o sin luna, pero los infantes de Marina, pocos pero atrevidos, estarán siempre dispuestos, lo mismo que los que les precedieron, con más o menos medios, darán de sí todo lo que puedan. Son una fuerza de elite de la Armada moderna, bien preparada para dar avance donde sea. No importa si es antes o después del 11-S, porque este Cuerpo de Tropas de la Armada, con cinco siglos a la espalda, ha pasado por todo, hasta por su extinción en tiempos de la República. Por eso ahora resurge en un mar de reconocimientos y afectos bien merecidos, por su lealtad, disposición y preparación. Buena muestra de lo que son los infantes de Marina se refleja en el artículo publicado en esta revista el pasado mes de noviembre, se titulaba: «El espíritu guerrero».

¿SOMOS PROFESIONALES?

(Lo que dejamos atrás en nuestra formación)

Francisco J. GAMBOA HERRÁIZ



ESPUÉS de veinticinco años de democracia y casi cinco desde que se anunció el final del Servicio Militar Obligatorio mucho ha cambiado la sociedad española y no menos lo han hecho las Fuerzas Armadas (FAS). Este cambio ha afectado de manera destacada a la formación de los componentes de la misma: ¿Somos mejores?, ¿somos peores? o simplemente somos diferentes. Desde mi punto de vista es llegado el momento de recuperar ciertos contenidos perdidos, sin necesidad, en la vorágine de la transición. Contenidos no sólo compatibles con la sociedad actual, sino que necesarios.

La «profesionalización»

Desde el momento en que se optó por modificar la composición de las clases de Marinería y Tropa de los ejércitos, haciendo que éstas estuvieran formadas por personal retribuido económicamente con una paga mensual y contratados por el Ministerio de Defensa, se vino utilizando el término de «profesionalización» para denominar tal hecho.

No tratamos aquí de discutir el acierto o no de dicho término, pero sí déjenme puntualizar que al decir profesional se equiparó equívocamente el tipo de dedicación y exigencia del militar con la del resto de los profesionales del ámbito civil. Esto produjo uno de los efectos deseados con la llamada «profesionalización», cual es el acercamiento del Estamento Militar a la sociedad civil, pero inconscientemente nos indujo a establecer una similitud tal que nos hizo abandonar ciertos contenidos diferenciadores e inseparables de la condición de militar.

Continuando con los efectos que se venían buscando con la llamada «profesionalización de las FAS», podemos decir que:

En primer lugar se trataba de dotar a las FAS de un contingente humano que, gracias a su mayor permanencia en filas y a su preparación específica,



(Foto: ORP, Armada).

adquiriese un mayor conocimiento del ámbito en el que se desarrollaba su actividad y, por tanto, posibilitase la reducción de efectivos que supuestamente estaban menos preparados; es decir, lo que antes hacían tres ahora lo puede hacer uno. Los adelantos técnicos y la nueva concepción de la defensa parece que permiten resolver dicha ecuación con éxito.

Por otro lado se dispensaba a la juventud española de permanecer un periodo de su vida desarrollando una actividad «ajena a sus intereses particulares», y en la mayor parte de los casos ajena también a su vocación. Con ello se pretendía mejorar la imagen de los ejércitos ante la sociedad al no ser éstos causantes de trastornos laborales, familiares o de otra índole.

No discutimos aquí la necesidad o no de la decisión tomada, pues no nos compete; vamos más allá, la asumimos como propia y adoptamos todas las medidas a nuestro alcance para que llegue a buen término. He aquí el interés de este artículo: Que la «profesionalización» llegue a buen término.

El buen militar

Cuando nos referimos a un profesional de las FAS estamos hablando de un militar; al igual que un profesional de la medicina es un médico y uno de la economía es un economista.

Si preguntásemos a cualquier persona ajena a la profesión militar que es para él un buen militar, nos podríamos encontrar con una gran variedad de repuestas, quizá dispares. No obstante, haciendo un ejercicio de análisis podríamos concluir que, aglutinando todas ellas, quizá la que más se ajustaría al prototipo antes citado sería: «Aquel miembro de la FAS que cumpliendo el orden establecido vela por salvaguardar los intereses del país, nación, patria, estado, pueblo, frente a aquellos agentes externos al mismo que puedan amenazar éstos aun a costa de su vida».

Ésta sería la definición de militar, pero... ¿dónde quedó el adjetivo «bueno»?; se supone que aquel que se ajusta fielmente a la definición podría ser considerado como tal; así que analicemos la definición.

- Para ser militar hay que pertenecer a las Fuerzas Armadas; luego no es militar aquel que, a pesar de vestir uniforme y comportarse como tal, no pertenece a las Fuerzas Armadas de un país.
- Hay que cumplir el orden establecido; luego hay que estar dentro de la ley y, por tanto, habrá que conocerla.
- Se ejercerá una función de salvaguarda; esto es, guardián de algo, vigilante; para lo cual habrá de tenerse una preparación específica. Este apartado comienza a centrar algunas de las claves de lo que se busca en el militar.
- Ese algo que se ha de vigilar y salvaguardar son los intereses de los españoles que, junto con la tierra que pisamos, conforman un término más alto y complejo que se llama España.
- Pero... ¿de qué hay que salvaguardarlo?: de los agentes externos, bien sean naturales o humanos. Contra ellos hemos de estar preparados. Debemos conocerlos, estudiarlos y presentarles una imagen tal que les sea impensable atentar contra aquello que salvaguardamos. Por desgracia, los agentes naturales no entienden de disuasión, habrá que hacerles frente cuando surjan.



(Foto: L. Díaz-Bedia).

- El punto final añade: «Aun a costa de su vida»; esta «coletilla» eleva el concepto de militar a un estadio heroico, se exige que caso de ser necesario a los intereses, de España, demos la vida por ello. Si así lo entendemos, debemos preparar a nuestros componentes para que sean capaces de tal acto de heroicidad, y esto no es tarea fácil, pues se habrá de formar el espíritu.

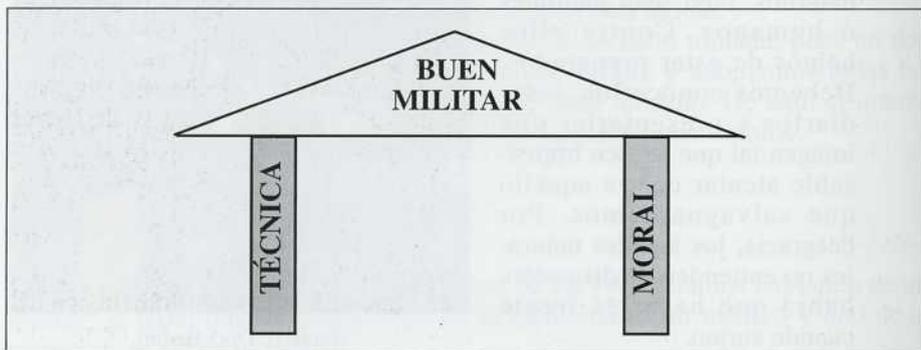
La formación

Para alcanzar el galardón de «Buen Militar» y responder a satisfacción de aquellos que han depositado su confianza en nosotros hay que desarrollar nuestra formación en dos vertientes: vertiente «Técnica» y vertiente «Moral»:

La vertiente «Técnica» es una faceta de nuestra formación relativamente sencilla de centrar, ya que inconscientemente nos inclinamos a ella. El entorno social y mundial exige estar al día con los adelantos técnicos si queremos presentar una imagen de capacidad disuasoria real. En ella acertamos a definir los objetivos y los planes para conseguirlos. Es algo tangible que se puede manejar.

En cuanto a la vertiente «Moral» se puede apreciar que en esta faceta se encuentran conceptos mucho más complejos, de difícil asimilación por el hombre en su conjunto, ya que atañen a lo más profundo de cada uno, y todos nos creemos con la formación suficiente para opinar de ellos. No obstante, existe una Moral Militar Básica, esencialmente inmutable a través de los tiempos, que sufre pequeñas adaptaciones a las épocas en las que se desarrolla. Así podemos decir que hoy día aún son validos los pensamientos de Sun-Tzu, Alejandro Magno, El Gran Capitán, Hernán Cortés, Napoleón, Nelson, MacArthur, etc., sobre la forma de conducirse en el servicio de las armas.

Es por tanto esta Moral Militar Básica donde se debe fundamentar la formación moral del militar de nuestros días como segundo pilar indispensable para alcanzar la correcta denominación de militar.



No pensemos que se trata de educar en una cultura trasnochada, nada más lejos. Numerosos autores y escritos, tanto oficiales como no oficiales, abundan en esta materia, actualizando y adaptando constantemente dicha forma de conducirse a la realidad social que nos toca vivir. Sin ir más lejos, las Reales Ordenanzas de la Fuerzas Armadas son un compendio más que suficiente para cimentar una sólida formación moral.

¿Qué pasa entonces?

¿Qué sucede entonces? ¿Por qué cada día nos asemejamos más a unos excelentes técnicos olvidando en parte nuestro crecimiento moral?

Bien es cierto que conocemos las fuentes a las que acudir; sin embargo, las tendencias sociales predominantes demandan un comportamiento más tolerante y comprensivo en todos los ámbitos de la vida, y la milicia no queda ajena a esta demanda. Casi sin percatarnos adaptamos formas de actuar más propias de la condición no militar y las asumimos como inherentes a la condición de militar.

Se acuñan nuevos términos dentro de la milicia que tratan de recuperar valores arrinconados por nuestra historia militar más inmediata. Así aparece el Plan de calidad de Vida, Plan de Motivación, Plan de Captación y Retención, etc...; sin embargo, en todos ellos parece no reflejarse con absoluta nitidez el hecho innegable de que la vida militar es diferente a la no militar.

Sí es verdad que la sociedad actual exige un comportamiento justo y respetuosos entre los miembros de los ejércitos. Pero este comportamiento no nos debiera resultar novedoso, al contrario, ya que el Código de Conducta del militar es más exigente para consigo mismo que ningún otro, a excepción quizá del que impone la vida religiosa.

Puede ser que hayamos confundido la necesidad de acercar las FAS a la población civil con asemejarnos de tal forma a ella que hayamos perdido parte de nuestras señas de identidad.

Pensemos, además, que cuando se haga necesaria la actuación de los ejércitos el pueblo le exigirá que cumpla con su deber, sin disculpar negligencia alguna. Para ello nos querrá y nos quiere diferentes. Así podemos decir que en el momento en que se pretenda igualar la milicia con el estilo de vida no militar, de tal manera que la opción militar se compare a cualquier otra civil no existiendo más diferencia que la necesidad de vestir uniforme, el Estado habrá perdido a su Ejército para el cometido para el que fue creado.

Conclusión

La realidad social siempre cambiante no debe afectar a la Moral Básica de los Ejércitos. Así que, transcurridos veinticinco años de democracia, hemos de

buscar aquellos valores, patrimonio de todos los ejércitos, que en la vorágine de la transición quedaron olvidados.

No se ha de confundir la necesidad de acercar las FAS a la población civil con la también necesidad de permanecer diferenciados por nuestro Código de Conducta, fiel al Estado y garante del mismo.

Es, por tanto, el momento de reforzar el segundo pilar de la formación del militar: el Pilar Moral.

No tengamos miedo a enseñar y exigir aquellos valores que, si bien con la mar en calma, son importantes, cuando son temporales lo que se avecinan se hacen imprescindibles.



LA INTELIGENCIA MILITAR: POSIBLES SOLUCIONES A UN RETO PARA LAS FUERZAS ARMADAS

Francisco de PAULA ROMERO GARAT



La táctica consiste en saber qué hacer cuando hay algo que hacer. La estrategia, en saber qué hacer cuando no hay nada que hacer.

Savielly Tartakover (maestro de ajedrez).

La base para efectuar el planeamiento de las operaciones son los datos precisos y reales que previamente la inteligencia obtiene, analiza y evalúa.

Manual de Planeamiento Operativo EMAD.

Introducción



A Revisión Estratégica de la Defensa (RED) iniciada en el 2002 está originando una auténtica revolución para la estructura de las FAS, comenzando por los cuatro cuarteles generales básicos: de la Defensa, ejércitos de Tierra y Aire y de la Armada, que está afectando a todo tipo de unidades y organismos de los tres ejércitos y, de especial manera, a la estructura operativa de la Defensa.

La RED plantea, dentro del ciclo de planeamiento de la defensa nacional iniciada con la Directiva de Defensa Nacional, la definición de un nuevo Plan Estratégico Conjunto (PEC) y la actualización de los Objetivos de Fuerza Específico y Conjunto.

La RED implicará por otra parte «una adecuación de la organización de los ejércitos a los nuevos criterios, estableciendo una nueva estructura de carácter funcional», tal como señala la Orden DEF/3537/2003, de 10 de diciembre, que desarrolla la estructura orgánica de los ejércitos.

De la misma forma, esa RED conllevará también la reorganización de la estructura de Mando Operativo de la Fuerzas Armadas y la del Estado Mayor de la Defensa y su Estado Mayor Conjunto.

La Inteligencia Militar, en consecuencia, tendrá que adaptar su estructura a los diferentes cambios que se produzcan. Sería necesario esperar a los cambios en las estructuras citadas para definir la de la Inteligencia.

Por otra parte, la Ley 11/2002, de 6 de mayo, reguladora del Centro Nacional de Inteligencia (CNI), y su posterior desarrollo implica a la Inteligencia Militar en el sentido de entender, en su concepción estratégica, que quedaría supeditada lógicamente a la Inteligencia Nacional y que necesitaría una fluida coordinación entre todos aquellos organismos nacionales que desarrollen actividades de Inteligencia.

El concepto del Sistema de Inteligencia de la FAS (SIFAS) prevé la centralización de toda la Inteligencia Militar, en un solo organismo, un órgano ejecutor del Ciclo de Inteligencia Militar, que actualmente es conocido como Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas (CIFAS).

En este sentido, surge mi primera cuestión: ¿es posible definir la estructura de un Sistema de Inteligencia dentro de otra que aún no se ha definido? Dicho de otra manera: ¿puede estudiarse una estructura de la Inteligencia Militar cuando todavía no se ha definido la de la Defensa?

La División de Inteligencia (DIVINT) del Estado Mayor Conjunto (EMACON) ha desarrollado el concepto SIFAS previendo una posible estructura que se está desarrollando paralelamente por otros organismos del EMACON.

La participación de los ejércitos y Ministerio de Defensa en los grupos de trabajo de desarrollo de las nuevas estructuras está acarreamo cambios profundos en ellas y está originando que el concepto SIFAS desarrollado con anterioridad pudiera haber quedado obsoleto en algunos aspectos antes de su aprobación.

Sería necesario, por tanto, que el Planeamiento de la Inteligencia Militar fuera en paralelo, pero desfasado con el de la Defensa; así los cambios, modificaciones y nuevos organismos que se definan en ésta se reflejen en aquélla. No obstante, el punto de partida debe ser la definición de objetivos de Inteligencia, que en términos generales están contenidos en la RED, que debieran ser desarrollados en un nuevo PEC y finalmente ser concretados en un plan temporal renovable y adaptable a cualquier cambio, el ya desarrollado Plan Conjunto de Inteligencia Militar (PCIM), que define los objetivos por áreas y temas de interés en orden de prioridades y concretando los esfuerzos de los organismos de Inteligencia conjunto y específico.

La RED, finalmente, prevé unas funciones y misiones para el total de la Inteligencia Militar, centralizándola en un solo organismo conjunto. Este organismo conjunto debiera estar integrado dentro del Estado Mayor de la Defensa en una estructura que a tal fin se determine.

Actualmente los estudios que desarrolla el grupo de trabajo sobre la nueva estructura del Estado Mayor de la Defensa están muy avanzados y se puede prever su definición y aprobación en breve plazo.

Con el presente trabajo el autor desea reflexionar, dada su experiencia en este campo, sobre el futuro de la Inteligencia Militar e incluso atreverse a efectuar ciertas propuestas.

Estudio

La definición de la nueva estructura de los ejércitos conlleva la desaparición de sus órganos principales de Inteligencia, las actuales divisiones o secciones de Inteligencia, aunque mantiene la estructura de los mandos operativos terrestre, naval y aéreo, en tanto en cuanto no entre en vigor una nueva.

La nueva estructura que se prevé para el Estado Mayor de la Defensa separará claramente sus estructuras estratégica y operacional, previendo en la primera un Estado Mayor Conjunto (Estratégico) con un Mando Estratégico (ME), posiblemente con las divisiones de Planes, Estrategia y Cooperación Militar (ECOMIL), Operaciones, Inteligencia y CIS.

Para la estructura operacional se prevé un Mando Operativo de las FAS (MOFAS), con su comandante operativo de las FAS (COFAS), y bajo su dependencia el Mando de Operaciones (MO) y las comandancias generales de Ceuta y Melilla.

Este MOFAS es el que tendrá las funciones de Estado Mayor Conjunto (Operacional) con la activación permanente de las divisiones operacionales J1 a J9 que se determinen.

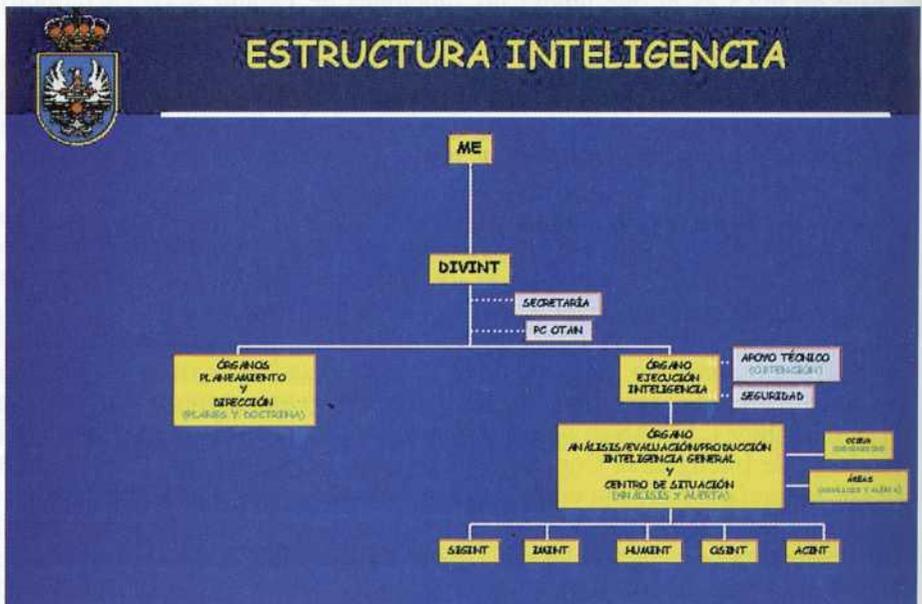
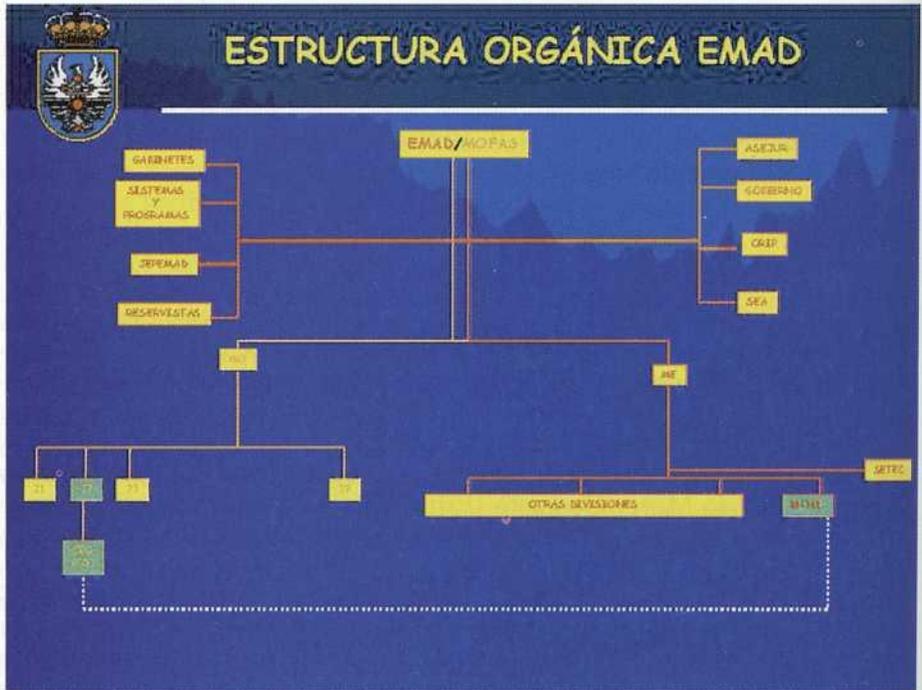
Por lo citado anteriormente sobre el desarrollo de estructuras, es lógico pensar en la existencia de un único organismo de Inteligencia que servirá a ambas estructuras, estratégica y operacional, a través de la División de Inteligencia (DIVINT) o de J2.

Esta estructura quedaría reflejada en el organigrama de la página siguiente.

El estudio que se presenta está basado en la estructura señalada en este organigrama, con la desaparición de los organismos de Inteligencia de los ejércitos y la centralización en un solo organismo conjunto.

Las funciones de la DIVINT en el ME serían las que tiene la actual DIVINT, pero separando las funciones típicas de Estado Mayor de las propias correspondientes al Ciclo de Inteligencia Estratégico que corresponderían a su Órgano Ejecutor (¿CIFAS?); y para entender el funcionamiento completo del organismo de Inteligencia Conjunta dentro de la estructura del EMAD, cabe señalar que sería ese órgano ejecutor, el que sirviera como J2 en el MO cuando se ordene su activación.

La estructura de la propia DIVINT para llevar a cabo las funciones señaladas podría ser la siguiente:



Como puede verse en el organigrama, la estructura que se plantea es sensiblemente distinta de la prevista en el concepto SIFAS y de la propuesta para el CIFAS.

Lo que se propone en el presente trabajo son dos órganos diferentes dentro de la DIVINT del ME: uno, el propio de Estado Mayor, con todas las funciones necesarias para efectuar el planeamiento y la dirección de la Inteligencia Militar, incluyendo la elaboración y actualización de su doctrina; y otro, el encargado de ejecutar el Ciclo de Inteligencia Militar (¿el CIFAS?) en sus niveles estratégico y en el operacional como J2.

Obsérvese en el desarrollo orgánico que este órgano ejecutor/CIFAS tendría un órgano central de gestión de la Inteligencia, el Órgano Central de Análisis, Evaluación y Producción de Inteligencia General, que gestionaría del Ciclo de Inteligencia y de quien dependerían las secciones que desarrollan los diferentes tipos de obtención de Inteligencia. Este órgano estaría dividido en áreas geográficas dotadas con personal especialista terrestre, naval y aéreo. Para desarrollar determinadas operaciones de Inteligencia dentro del ciclo permanente del nivel estratégico, y para actuar como una división completa J2 en el nivel operacional, existiría un centro de situación dependiente de este mismo órgano, con los medios necesarios para llevar a cabo sus funciones en misiones 24 horas/7 días.

Por debajo de ese órgano central estarían las diferentes secciones que desarrollarían los ciclos de Inteligencia específicos (Inteligencia de Señales, SIGINT, de Imágenes, IMINT, Humana HUMINT, etc). La organización de estas secciones se llevará a cabo de acuerdo con los tipos de dependencia orgánica o funcional que se requieran para sus Órganos de Análisis, Evaluación y Producción y para sus Órganos de Obtención.

Paralelamente al establecimiento de un organigrama y una estructura, es necesario definir su funcionamiento, sus normas, etc. En definitiva, responder a la pregunta ¿cómo?, es decir, establecer la Doctrina de Inteligencia Conjunta. Doctrina que debiera ser desarrollada por la Sección de Doctrina del Órgano de Dirección y Planeamiento. Una vez establecida ésta, los diferentes tipos de Inteligencia podrían desarrollar las doctrinas propias (Doctrina SIGINT Conjunta, Doctrina IMINT Conjunta, etc.).

Además, es en este punto donde se debieran definir las relaciones y acuerdos con otros organismos de Inteligencia nacionales e internacionales, como por ejemplo la adaptación de la Inteligencia Militar a la Inteligencia Nacional a través de la Autoridad Nacional de Inteligencia, o la adaptación a las estructuras de Inteligencia de los organismos aliados, como OTAN y UEO.

Establecidos los planes y sancionada la doctrina concretada en directivas, es necesario contar con los medios para ejecutarlos; estaríamos hablando de definir por un lado los recursos materiales, es decir, las necesidades de infraestructura, medios CIS, seguridad, etc., y por otro lado, los recursos humanos, es decir, las necesidades de personal, formación, etcétera.

En resumen, para llevar a cabo un planeamiento detallado de la organización de la Inteligencia debe ser necesario:

- Contar con un Plan de Estrategia Militar actualizado, el PEC y sus revisiones RED.
- Redactar un Plan de Inteligencia Militar global, el PCIM, y desarrollar un Plan de Obtención genérico, el PROGINT.
- Contar con una normativa para desarrollar los citados planes, la doctrina, y desarrollarla concretamente a través de las directivas necesarias.
- Contar con los recursos materiales adaptados al «estado del arte».
- Contar con los recursos humanos acordes con el esfuerzo necesario.

Conclusiones

Un desarrollo de la organización de la Inteligencia sin la lógica y el orden de una normativa precedente estándar de planeamiento militar pudiera hacer que el duro y complejo trabajo que se está haciendo actualmente para su centralización y recomposición aparente una situación de provisionalidad que, junto con ciertos retrasos en la aprobación de otras normativas necesarias, están provocando incertidumbres y en algunos casos desencanto y desconcierto en una tarea, la de Inteligencia, ya de por sí complicada pero apasionante.

Para hacer que el planeamiento de esa recomposición o reestructuración sea coherente y racional de acuerdo con el apartado anterior, sería necesario llevar a cabo un trabajo coordinado que bien pudiera ser ordenado en el sentido siguiente:

- Desarrollo y aprobación de las nuevas estructuras del EMAD.
- Desarrollo y aprobación de la nueva estructura de la Inteligencia Militar con la definición de las dependencias orgánicas y funcionales para todos los escalones de la estructura (Órganos de Dirección, Órganos de Obtención y Órganos de Análisis, Evaluación y Producción).
- Desarrollo, aprobación e implementación de una nueva Doctrina de Inteligencia Conjunta.
- Desarrollo, aprobación e implementación de las Doctrinas de Inteligencia específicas Conjuntas (SIGINT, IMINT, HUMINT, etc.) que se consideren necesarias.
- Definición de las necesidades de recursos materiales.
- Definición de las necesidades de recursos humanos.

Pero teniendo en cuenta el actual avance en la activación del CIFAS, sería necesario acoplar los trabajos ya iniciados con los indicados en los puntos anteriores y concretar las responsabilidades de acuerdo con lo siguiente:

- Definiendo y aprobando las estructuras del EMAD, por parte del grupo de trabajo correspondiente, y de la Inteligencia Militar por parte de la Sección de Planes y Doctrina de la DIVINT del EMACON. Las señaladas en las dos figuras de este artículo son un ejemplo; pudieran ser válidas, pero habría que desarrollar además las estructuras de cada sección especificando las dependencias funcionales y orgánicas.
- Desarrollando la Doctrina de Inteligencia Conjunta por parte de la Sección de Planes y Doctrina de la actual DIVINT.
- Desarrollando las Doctrinas SIGINT e IMINT por las secciones de Señales e Imágenes de la actual DIVINT.
- Redefiniendo las necesidades de plantilla de acuerdo con la estructura y los esfuerzos previstos:
 - Dotando de personal y material a las nuevas secciones HUMINT y OSINT.
 - Integrando los analistas SIGINT, IMINT y ACINT que ahora desarrollan su labor en los organismos de Inteligencia de los ejércitos en las secciones SIGINT, IMINT y ACINT del nuevo organismo.
 - Integrando los analistas de Inteligencia general de las diferentes áreas establecidas actualmente en la Inteligencia de los ejércitos en las diferentes áreas como analistas terrestres, navales o aéreos.
 - Integrando los analistas de áreas de la actual Sección de Análisis y Alerta en las diferentes áreas como analistas terrestres, navales o aéreos.
 - Integrando las actuales secciones de Señales e Imágenes en las señaladas en la nueva estructura.
 - Integrando la Sección actual de Planes y Doctrina en el Órgano de Dirección y Planeamiento de la DIVINT.
 - Integrando la actual Sección de Obtención y Difusión en las de Apoyo Técnico y CCIRM —*Collection and Coordination Intelligence Requirements Management*— (Gestión, Obtención y Coordinación de Peticiones de Inteligencia).
- Desarrollando los cursos de formación y especialización necesarios.
- Redefiniendo las necesidades de infraestructura del llamado CIFAS de acuerdo con la estructura.

Epílogo

El presente trabajo es fruto de las inquietudes profesionales del autor que, formado en el mundo de la Guerra Electrónica y especializado en Inteligencia de Señales, SIGINT (1), observa ciertas reticencias de los ejércitos a la centralización de la Inteligencia Militar en un organismo único conjunto, y a su integración en la Inteligencia Nacional.

Reticencias producidas, sin duda, por las inquietudes que siembra ya de por sí una nueva organización y por la creencia de que no cubrirá necesidades específicas.

Las mismas reticencias ocurrieron antes en otros países de nuestro entorno que, siguiendo la filosofía de la Alianza, han reconvertido sus organizaciones en estructuras conjuntas homogéneas y robustas, haciendo de la de Inteligencia una herramienta eficaz que cubre las necesidades militares estratégicas y operacionales en cualquiera de los ámbitos conjunto y específico.

En definitiva, lo que se propone es formar una «comunidad» única de Inteligencia Nacional Militar que posteriormente pase a formar parte de una «comunidad» Nacional de Inteligencia similar a la de los países de nuestro entorno y nivel.

Como se ha dicho antes, es un reto complicado que requiere un gran esfuerzo, pero apasionante.

Complicado, porque de acuerdo con lo dicho requiere una mentalización conjunta todavía hoy poco desarrollada en nuestros ejércitos, y la aportación de unos recursos materiales y humanos desgraciadamente también es muy limitada.

Requieren un gran esfuerzo porque hay que desarrollar un plan lo más eficaz posible a pesar de las limitaciones.

Y apasionante, pues si bien ese plan es referido a la Inteligencia, ya de por sí apasionante, lo es más si se refiere a lo Militar y a lo Nacional.



(1) El autor es representante nacional en el Comité Asesor de Guerra Electrónica de la OTAN (NEWAC) y en el Comité Asesor de SIGINT de la OTAN (NACSI).

INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS MARÍTIMOS

José María SILOS RODRÍGUEZ



Justificación del tema



A mar es un medio hostil para el hombre y, por tanto, propicio para que se produzcan accidentes de todo tipo. Desde el propio entorno, generador de fuerzas incontrolables que inciden sobre la resistencia del buque y las condiciones de vida de las dotaciones, hasta el propio buque o su carga, nos proporcionan una multiplicidad de factores que constituyen elementos de riesgo. Incluso los adelantos tecnológicos, que indudablemente tienen una faceta muy positiva, suelen llevar aparejada la reducción de dotaciones, incrementándose así la carga de trabajo de las personas.

Y en el ámbito civil, el aumento del tonelaje de los buques ha provocado que muchos accidentes marítimos tengan consecuencias medioambientales muy graves.

De aquí, que la Investigación de Siniestros Marítimos como disciplina orientada a prevenir que se produzcan otros sucesos similares deba de considerarse como prioritaria.

Propósito

El propósito de toda investigación de un accidente es conocer cuáles son las causas verdaderas del mismo, con la finalidad de llegar a unas conclusiones que a su vez permitan dictar una serie de normas y recomendaciones para que se tomen las acciones y medidas correctivas necesarias para reducir la probabilidad de que se produzcan hechos similares en el futuro.

La Resolución A.849 (20) de la Organización Marítima Internacional (OMI), aprobada el día 27 de noviembre de 1997, establece el denominado Código para la Investigación de Siniestros Marítimos, y establece en su punto 2:

«El objetivo de la investigación de todo siniestro marítimo es prevenir siniestros análogos en el futuro. Las investigaciones determinarán las circunstancias del siniestro investigado y establecerán las causas y los factores que han contribuido al mismo mediante la recopilación y el análisis de la información, junto con la adopción de las conclusiones pertinentes. Si bien en teoría este tipo de investigaciones no tiene como propósito determinar responsabilidad ni culpa, la autoridad investigadora no debe abstenerse de dar plenamente a conocer las causas porque de las conclusiones pueda inferirse culpa o responsabilidad» (1).

Como se puede apreciar, uno de los principios fundamentales que rigen la investigación de siniestros es que ésta no va dirigida a determinar si existe culpa o responsabilidad, aunque posteriormente establece algunas excepciones en su artículo 10, donde determina:

«El Estado que realice la investigación de un siniestro o suceso, dondequiera que haya ocurrido, no revelará los siguientes documentos, obtenidos durante la investigación, para otros propósitos que no sean la investigación del siniestro, a no ser que la administración de justicia en ese Estado determine que su revelación es más valiosa que las consecuencias adversas, nacionales o internacionales, que ello pudiera tener para esa o para cualquier otra investigación futura, y que el Estado que facilita la información autorice su divulgación.

- Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades en el curso de la investigación.
- Todas las comunicaciones entre las personas que han participado en la explotación del buque.
- La información de carácter médico, o privada, referente a las personas implicadas en el siniestro o suceso.
- Las opiniones expresadas durante la investigación» (2).

Con lo cual se abre una importante brecha a este principio rector. Si el investigador no puede asegurar la confidencialidad de las declaraciones de los testigos o asegurarse que éstas sólo serán utilizadas para los fines de la investigación, «prevenir sucesos futuros», será muy difícil que se obtenga la colaboración precisa o se produzcan intentos de ocultación de pruebas.

En la práctica, todas las administraciones de justicia nacionales usan los informes de investigación como una prueba pericial más en los juicios civiles o penales.

(1) Resoluciones de la Vigésima Asamblea de la Organización Marítima Internacional, OMI, Londres 1992, pág. 52.

(2) *Ibidem*, pág. 56.

Ámbito de aplicación

El artículo 3 de la resolución A.849 (20) de la OMI establece:

«El presente Código se aplica, hasta donde lo permitan las leyes nacionales, a la investigación de siniestros o sucesos marítimos en los que uno o más Estados tengan intereses en consideración y esté implicado un buque sometido a su jurisdicción» (3). A continuación define qué se debe entender por siniestro marítimo y por suceso marítimo:

A) *Siniestro Marítimo*. Un evento que ha tenido como resultado:

- La muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas.
- La pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas.
- La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque.
- Daños materiales graves sufridos por un buque.
- La varada o avería importante de un buque o la participación de un buque en un abordaje.
- Daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas.
- Daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de unos o varios buques o en relación con ellos.

Dentro de los siniestros marítimos, distingue entre muy graves y graves:

- Siniestros muy graves. El sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.
- Siniestro grave. Aquel que sin reunir las características del siniestro muy grave entraña un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto en el casco, etc., que a su vez provocan:
 - a) Averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etcétera.
 - b) Contaminación (independientemente de su magnitud).
 - c) Una avería que obligue a remolcar al buque o pedir ayuda a tierra».

(3) Ibidem, pág. 52.



B) *Suceso marítimo*. Acaecimiento debido a la operación de un buque, o en relación con ella, a causa del cual el buque o cualquier persona se ve en peligro, o a causa del cual se producen daños graves en el buque, su estructura o el medio ambiente.

Competencia

La Organización Marítima Internacional propugna la cooperación entre los que denomina «Estados con interés de consideración», estableciendo que deben ponerse de acuerdo para designar quién actuará como «Estado investigador principal». En la práctica, las legislaciones nacionales de cada país miembro definen claramente en qué casos la competencia de la investigación les corresponde a ellos exclusivamente.

Según la resolución A.849 (20), son «Estados con interés de consideración» (4):

- El Estado de abanderamiento de un buque objeto de una investigación.
- El Estado en cuyas aguas interiores o mar territorial haya ocurrido un siniestro marítimo.

(4) *Ibidem*, pág. 53.

- El Estado en que un siniestro marítimo haya causado daños o puesto en grave peligro el medio ambiente o zonas sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción reconocida en virtud del derecho internacional.
- El Estado en el que las consecuencias de un siniestro marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción.
- El Estado en el que, como resultado de un siniestro, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves.
- El Estado que disponga de información importante que pueda ser útil para la investigación.
- El Estado que por algún otro motivo haga valer un interés considerado importante por el Estado investigador principal.

Legislación española

En lo que se refiere a España, la Orden del Ministerio de Fomento de 17 de mayo de 2001 (BOE n.º 149) establece las competencias de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos en los siguientes casos (artículo 4):

- La determinación de las causas técnicas de los accidentes muy graves y graves producidos en o por los buques civiles españoles.
- La determinación de las causas técnicas de los accidentes producidos en o por los buques extranjeros y plataformas fijas que se encuentren en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Como se puede apreciar, la adaptación de la legislación española a la Resolución A.849 (20) ya no sigue la misma nomenclatura a la hora de hablar de los hechos que dan origen a la investigación, ya que el Código que establece la resolución de la OMI nos habla de siniestros y sucesos, mientras que la norma española habla de accidentes.

Hechos que se definen en su artículo 2 de la siguiente forma:

- Accidente muy grave: el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.
- Accidente grave: aquel que sin reunir las características del accidente muy grave presenta alguna de las características siguientes:

- Incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, que a su vez provocan averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, tales como una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento.
- Contaminación del medio marino, independientemente de su magnitud.
- Avería que obligue a remolcar el buque o a pedir ayuda a tierra.

Pero, aparte de esta diferente semántica, nuestra legislación en su artículo 5 establece que «excepto para los siniestros marítimos (apréciese la forma en que se habla lo mismo de siniestro que de accidente, cuando ambas definiciones no coinciden) en los que se haya visto implicado algún buque comprendido en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1907/2000 de 24 de noviembre (buques de pasaje de alta velocidad y transbordadores de carga rodada) y para los cuales se aplicará el Código aprobado por Resolución A.849 (20), en los demás casos sólo se utilizará éste a título meramente orientativo».

Claramente se ve que ni concuerdan las definiciones de los hechos que deben ser objeto de una investigación, ni se contempla el caso del suceso marítimo.

Factores a tener en cuenta a la hora de la investigación

Cuando se habla de seguridad tenemos que contemplar los siguientes factores (5):

- Hombre.
- Máquina.
- Entorno.
- Ambiente exterior.

Dentro del factor hombre, se deben considerar los siguientes elementos: edad, conocimientos, interés, salario, nivel cultural, necesidades, aspiraciones, prestaciones, prejuicios y responsabilidades.

En el factor máquina, se tienen que tener en cuenta las siguientes características: complejidad en el manejo de la máquina, frecuencia de trabajo y la peligrosidad inherente al mismo.

(5) SAGARRA MARI, R., y GONZÁLEZ PINO, E.: *Técnicas en prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo*, Instituto Social de la Marina, Madrid, 1999, pág. 32.

Ambos factores, combinados con la motivación, constituyen el bloque primario a la hora de plantearse el estudio de las causas de un siniestro.

Los otros dos bloques están constituidos por el entorno (en nuestro caso, el buque), donde tenemos que apreciar todos los elementos que confluyen en él como lugar de trabajo (ambiente social, conflictividad laboral, régimen de guardias, política de la empresa, etc.). Por último hay que considerar el factor exterior, entendiendo por tal aspectos tan importantes como las condiciones meteorológicas, salubridad de las rutas y puertos visitados, etcétera.

Esquemáticamente estos factores se pueden ver de la siguiente forma:

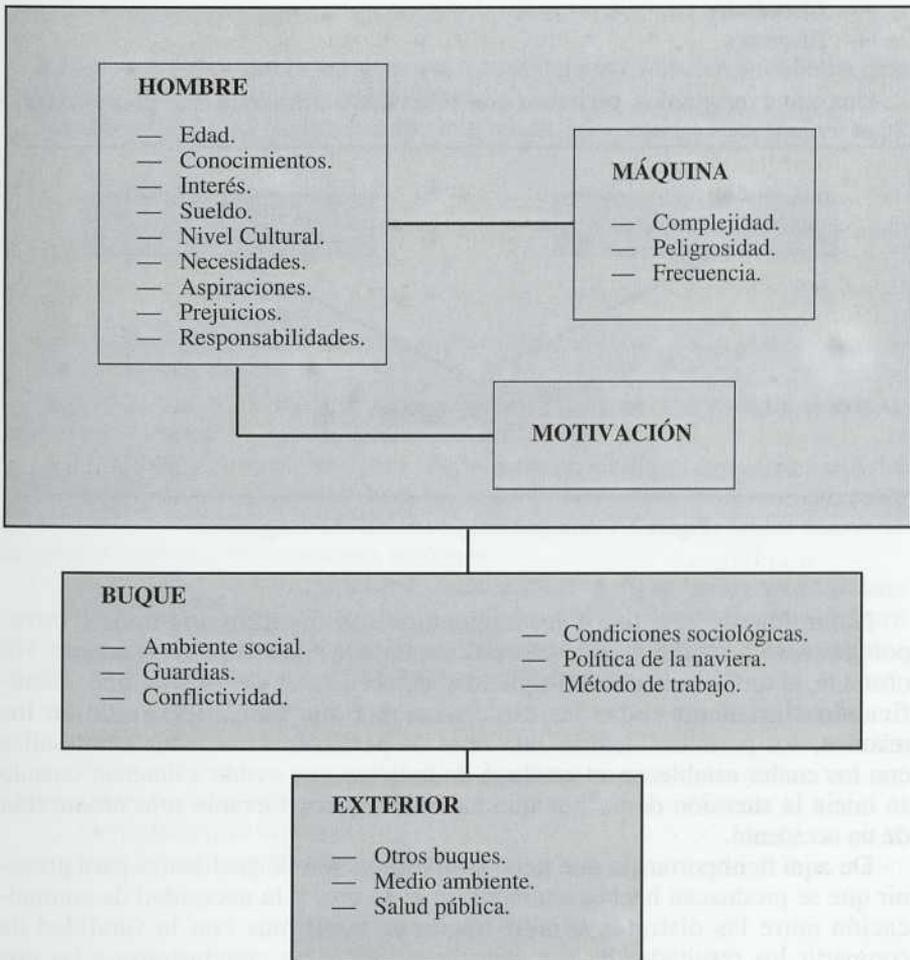


Figura 1. Factores a tener en cuenta en una investigación.

Prevención e investigación

La prevención constituye el método más eficaz para luchar contra los incidentes. Pero todo incidente va precedido por una serie de acontecimientos que no siempre pueden ser detectados a tiempo, y por tanto corregidos, dando lugar a que éste suceda.

Por ello, la prevención se ve complementada por la investigación de los accidentes acaecidos con la intención de averiguar los siguientes puntos:

- El porqué.
- El cuándo.
- El cómo.

Una vez averiguados, podemos con estos datos alimentar a la prevención.

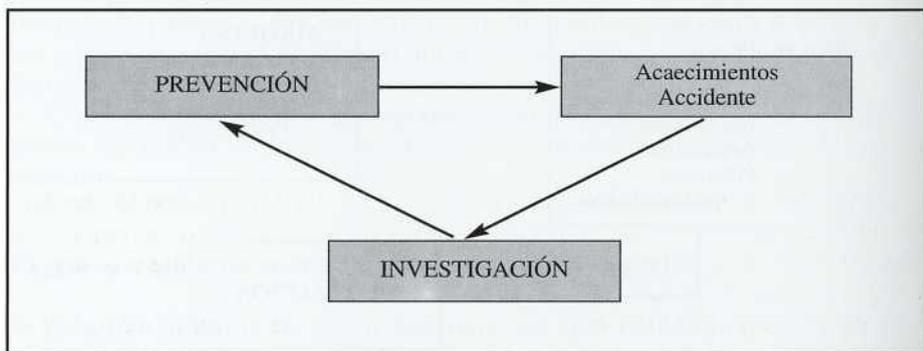


Figura 2. Conexión entre prevención e investigación.

Naturalmente casi todos los accidentes son distintos los unos a otros, porque suele ser difícil que se den exactamente las mismas circunstancias. No obstante, el análisis de una multiplicidad de accidentes del mismo tipo, identificando claramente todas las circunstancias que han intervenido en los mismos, nos permitirá deducir una serie de parámetros comunes a todo ellos con los cuales establecer un catálogo de indicios que ayude a detectar cuándo se inicia la sucesión de hechos que inevitablemente llevarán a la producción de un accidente.

De aquí la importancia que tiene la investigación de accidentes para prevenir que se produzcan hechos similares en el futuro, y la necesidad de comunicación entre las distintas administraciones marítimas con la finalidad de compartir los resultados de sus investigaciones y las conclusiones a las que han llegado.

Investigación de accidentes

Todo procedimiento de investigación debe tener como finalidad responder a las siguientes preguntas:

- ¿Qué ha sucedido?
- ¿Dónde ha sucedido?
- ¿Cuándo ha sucedido?
- ¿Cómo ha sucedido?
- ¿Por qué ha sucedido?

Siendo las dos últimas las que nos van a permitir obtener las claves para prevenir accidentes similares en el futuro.

Por otra parte, toda investigación debe reunir las siguientes propiedades (6):

- Rápida.
- Exacta.
- Veraz.

La rapidez en iniciar la investigación es fundamental, dado que los hechos acaecidos estarán frescos en la memoria de los posibles testigos, y porque los daños producidos y las evidencias se encontrarán en el mismo lugar donde se produjo el hecho investigado.

La exactitud y la veracidad son fundamentales desde el punto de vista del objetivo que se persigue, «prevenir hechos similares en el futuro». Una mala identificación o un falseamiento de las causas pueden llevar a dictar una serie de normas o de recomendaciones erróneas.

Como se indicaba anteriormente, todo accidente viene provocado por una sucesión de hechos que conducen al fatal desenlace. Generalmente siempre existe una causa, o una combinación de ellas que denominaremos causas principales, y que podemos enumerar sucintamente como:

- Fallo personal.
- Defecto del material.
- Procedimiento erróneo.
- Condiciones ambientales adversas.

(6) Publicación de Seguridad Operativa PSB-04. Ministerio de Defensa, Armada española.

Métodos de investigación

De todo accidente debemos extraer una lección acumulando la mayor cantidad de información posible para poder identificar cuáles han sido las causas iniciales cuya génesis condujo hasta el accidente.

Estas causas iniciales suelen estar concatenadas, por lo que no hay que tratarlas como hechos independientes, sino estudiar cómo se han relacionado entre sí para producir el accidente. Luego la investigación de un accidente debe ser una investigación pluricausal (7).

Existen dos enfoques principales a la hora de plantear una investigación (8).

- Método inductivo.
- Método deductivo.

El método inductivo se basa en la recogida de datos por medio de formularios, cuestionarios estándar y entrevistas con los testigos o personal relacionado con el área o servicio donde se ha producido el hecho. Con todos estos datos se podrán ir detectando las deficiencias o irregularidades que se han ido relacionando para provocar el accidente.

El método deductivo es un proceso inverso al anterior. El investigador, basándose en su experiencia y a la vista de los resultados del accidente, formula una hipótesis que explique lo sucedido. Esta hipótesis tiene que ser verificada con las diversas evidencias y pruebas que realice, para al final realizar una evaluación que confirme si dicha hipótesis es acertada o no.

Este método implica formular tantas hipótesis como sean necesarias hasta encontrar la adecuada al hecho acaecido.



(7) PIQUÉ ARDANUY, T.: *Nota Técnica de Prevención NTP 442*. Centro Nacional de Condiciones de Trabajo, Ministerio de Trabajo.

(8) SAGARRA MARI, R., y GONZÁLEZ PINO, E.: *Técnicas en prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo*. Instituto Social de la Marina, Madrid, 1999, pág. 35.



HISTORIAS DE LA MAR

LAS «MACHINAS» DE ARBOLAR DEL ARSENAL DE FERROL

Alejandro ANCA ALAMILLO



ESDE hacía algún tiempo rondaba por mi cabeza el proyecto de hacer un pequeño artículo dedicado a estas rudimentarias grúas que durante muchos años pasaron por ser una de las señas de identidad más características del arsenal ferrolano.

Precisamente, de su especial importancia y magnificencia, hablan con reiteración las crónicas de la época, aunque, lamentablemente, siempre de una manera marginal y somera, existiendo también sugerentes y escasas representaciones de aquellas que no han hecho otra cosa que alimentar, aún más si cabe, mi naturaleza ya de por sí harto indagadora.

Lo primero que puede llamar la atención del lector es su curiosa grafía latina. Quizá baste con recordar que esta palabra, en sentido figurado, tiene diversas acepciones, entre las que se encuentra la de su empleo para definir un edificio singularmente suntuoso o de capital importancia.

Su función y el marco histórico

Podríamos afirmar que hasta mediados del siglo XIX, época en la que se hizo general la implantación de la propulsión mecánica en los buques de la Armada, los mayores pesos que normalmente se embarcaban en los buques de guerra eran dos: los cañones de gran calibre y los palos machos de arboladura que, como mucho, en el caso de los primeros, no sobrepasaban las cuatro toneladas, y los segundos, después de colocados sus herrajes, no más de 25.

La ventaja de utilizar estas elevadas y primitivas grúas era más que evidente, sobre todo si pensamos en el segundo supuesto, pues la forma y extraordinaria longitud de los palos de la arboladura de un navío hacían complicada su suspensión y arriado, facilitando enormemente un ingenio de estas características su instalación en un barco.

Este tipo de grúa sólo podía ser emplazada en dos lugares, bien junto a un muelle o bien montadas sobre un cuerpo flotante —denominadas «machinas flotantes»—, para así poder ofrecer la suficiente inclinación hacia el mar con la finalidad de que la vertical de bajada desde su punto más alto permitiera sin dificultad la descarga de los objetos a lo largo de la manga del buque abarloado al efecto a ella.

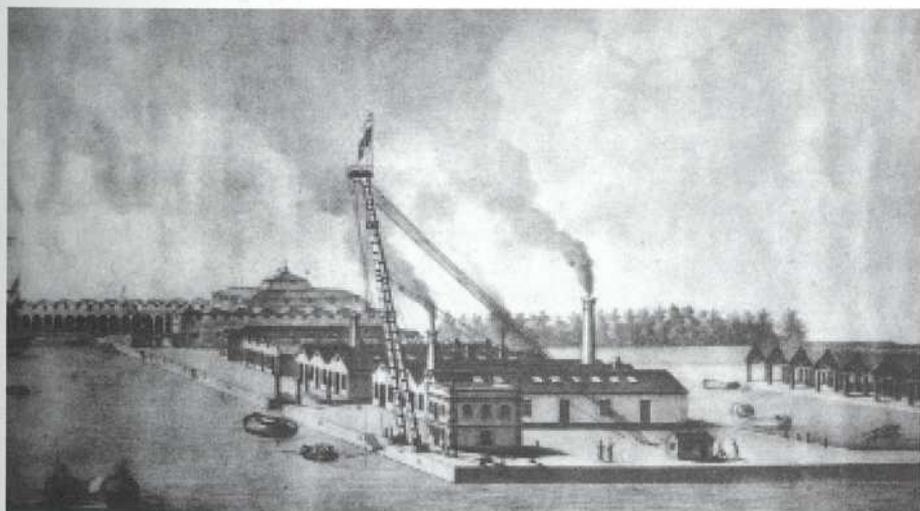
Coexistían además otras grúas de menor porte, conocidas por el nombre de cabrias (1), si bien no hay que confundir su función con la que desempeñaba nuestra protagonista, pues aquéllas se empleaban para embarcar y desembarcar útiles de menor entidad, como anclas, anclotes, pequeños cañones, etcétera.

Volviendo a las machinas de arboladura, es preciso recordar que la construcción e instalación de estos artilugios no era ni mucho menos fácil, pues se necesitaba encontrar troncos de gran tamaño con los que hacer de una pieza los trípodes que eran la base de la que se integraba su estructura, que recordemos eran conocidos en época decimonónica por el nombre de «bordones».

No debemos olvidar que hasta la mitad de aquella centuria no se aplicaron a la industria las bondades del acero, por lo que la resistencia de aquellas primigenias grúas, aparte de ser limitada, adolecía de tener una vida muy corta, defecto fácilmente explicable debido al material empleado en su construcción, que hacía que su utilización se fuera haciendo proporcionalmente más peligrosa con el pasar de los años.

Pero antes de entrar en los detalles de su laborioso montaje, recordemos que en la época en la que fue erigida la primera machina de arboladura ostentaba

(1) Durante mucho tiempo, dejando atrás la puerta del Parque y saliendo por su plazuela, se pudo contemplar una de aquellas grúas menores. Tenemos constancia de que en aquel lugar se ubicaron sucesivamente dos: una de la que desconocemos su fecha de instalación, aunque suponemos que debió coincidir con la terminación de las obras del arsenal, y otra que la sustituyó por encontrarse la referida inútil en el año 1857. También sabemos, gracias a las pinturas de Mariano Sánchez, que originariamente existió otra cabria frente a la Sala de Armas.



Vista del Arsenal del Parque del Departamento de Ferrol (1850).

la cartera de Marina Luis María de Salazar (2), ministro que, por cierto, fue muy criticado durante su gestión al frente de los destinos de la Armada al intentar racionalizar los escasos recursos de ésta recortando gastos y eliminando privilegios; pero en honor a la verdad, su política austera fue fundamental para establecer las bases del resurgimiento naval y, como buena muestra de ello, al menos consiguió sacar adelante un pequeño número de nuevas construcciones navales que produjo una moderada actividad en nuestros astilleros que desde hacía más de un lustro no experimentaban.

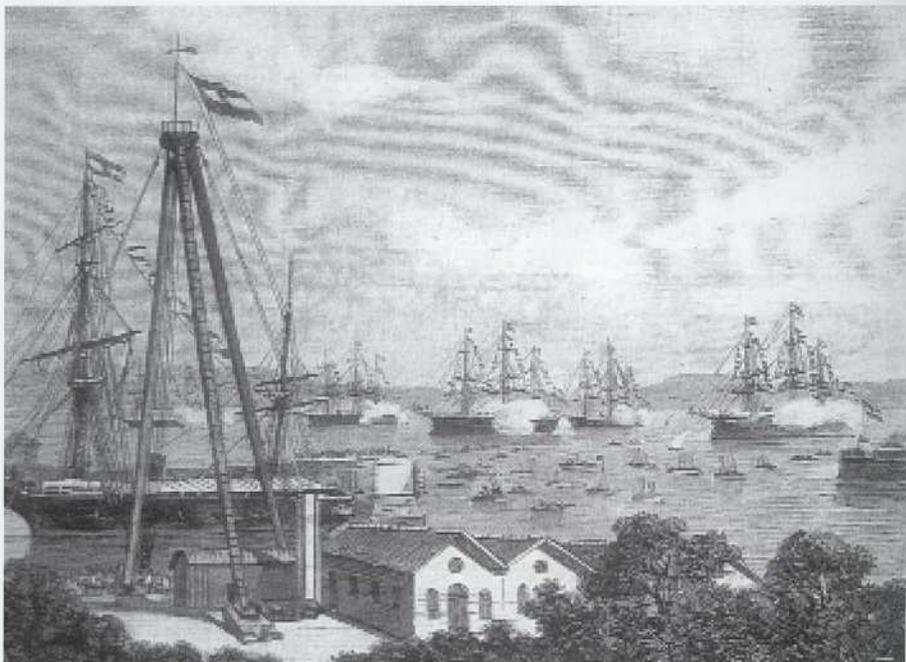
Así, por ejemplo, en 1824 se construyó la fragata *Lealtad*, de cincuenta cañones; en 1825, la *Iberia*, y en 1826, la *Restauración*, todas de similar porte. Un exiguo programa naval incluyó el establecimiento en el arsenal ferrolano de la primera machina grande de arbolar, que sustituía a la vieja machina flotante que había sido montada en el navío *África* y que en 1820 estaba fuera de servicio, al encontrarse el buque desde aquel año completamente arruinado.

Instalación y descripción de la primera machina de arbolar

A pesar de que desde finales del siglo XVIII (3) se venía gestando la idea de dotar al arsenal ferrolano de una machina que remplace a la flotante antes

(2) Durante nueve años —1823-1832— estuvo al frente del Ministerio.

(3) Según hemos comprobado tras leer las Reales Órdenes de 28 de abril y 7 de agosto de 1785.



La machina en 1884.

citada, y que desde febrero de 1818 se llegara al acuerdo de emplazar en tierra la nueva machina, con la salvedad de esperar a que se dispusiera de los fondos económicos necesarios para realizar la obra, no fue hasta el 20 de abril de 1824 cuando se ordenó el comienzo de los trabajos, que no fueron ejecutados hasta el 3 de septiembre siguiente (4), fecha en la que comenzaron los estudios preliminares de su instalación que, por cierto, y como veremos a continuación, fueron muy laboriosos, dado los limitados medios de la época y el gran tamaño y peso de la misma.

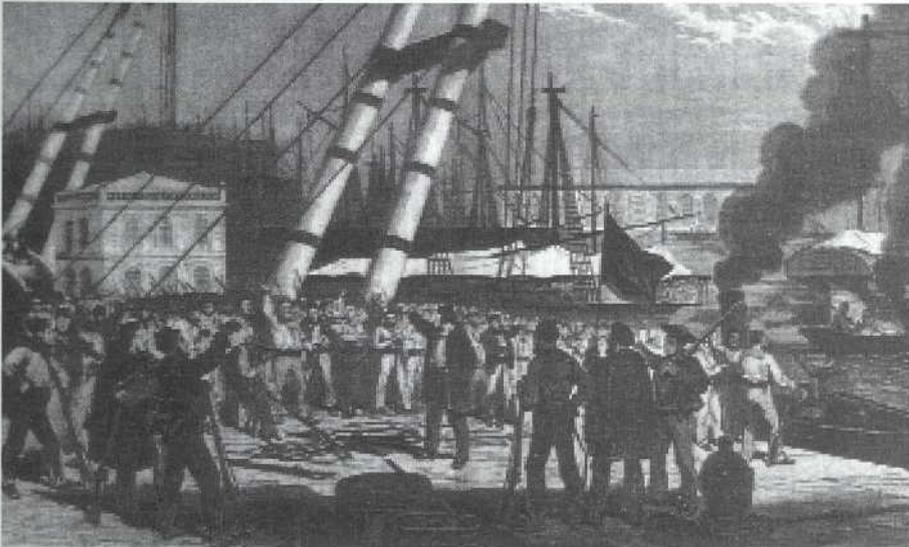
La maniobra fue magistralmente dirigida por el contra maestre Joaquín Pedriñán, llevándose a cabo los trabajos finales de su establecimiento durante tres días, siendo movilizadas en ese intervalo de tiempo unas 400 personas.

Pero para hacernos una idea exacta de cómo se desarrolló tamaña empresa, creo apropiado transcribir el interesantísimo documento datado el día 29 de aquel mismo mes, en el que el comandante general José Brandariz informa a su ministro de los trabajos realizados para lograr su arbolado, gracias al anexo

(4) Así, desde que se concibió la idea hasta que finalmente se realizó, pasó la friolera de 39 años.

del parte del comandante del arsenal, donde se describe con suficiente detalle el hecho:

«Cumpliendo con lo que prometí a V. E. en mi carta núm. 635 del correo anterior al darle conocimiento de que acababa de ponerse en su lugar con la mayor felicidad la nueva cabria de arbolar, incluyo a V. E. el parte dado por el Comandante interino del Arsenal, el capitán de navío D. Miguel Sierra, y el plano en el cual se demuestran las operaciones ejecutadas con aquel fin en la tarde del día 23 y en los siguientes 24 y 25. De unos y otros antecedentes, que están dados con toda la exactitud que requiere asunto tan interesante, deducirá V. E. que si bien han faltado para tan grande empresa los auxilios que pide el arte, la parte elemental ha suplido, compensando con otros medios, aunque comparativamente más subalternos, de un modo tal, que no se dudó que la gran cabria cuyo peso es de mil noventa y dos quintales y cuatro libras castellanas se colocaría en su sitio sin que hubiese el menor recelo ni desgracia, como así ha sucedido; a esta certeza se siguió el orden con tal exactitud, que, a pesar de que trabajaba a un tiempo nueve cabrestantes, que estaban colocados en el terraplén, además de las dos ruedas que contiene la caseta y otro en el bergantín *Guadiana*, no hubo más voz que la del expresado comandante y la de su primer Contraamaestre. Esta sola recomendación, prescindiendo de lo grandioso de la operación confirmara a V. E. en el justo juicio que, como superior Jefe de la Armada, tiene formado, de que, aunque parece que la Marina Española está al termino de concluir por lo mucho que ha padecido y aún



Levantamiento republicano de Pozas (1872).

está padeciendo, quedan todavía reliquias de su gran opulencia, y Jefes que saben vencer los grandes inconvenientes, cuando llega el caso.....Por lo cual ruego a V. E. dé conocimiento a S. M. para que, mereciendo su soberana aprobación, pueda caberme esta satisfacción como interesado en negocio de tal importancia...

(Anexo) Concluidos todos los trabajos preparatorios a las dos de la tarde del 23, y presentada la machina frente al sitio en que había de arbolarse, con el tamborete cerca de la muralla, se suspendió su cabeza con las cabrias provisionales lo suficiente a que, entrando debajo el bergantín *Guadiana*, la recibiera, y habiéndose así efectuado y dada la ciaboga con las embarcaciones menores, quedó la machina presentada según lo manifiesta el plano en su primera posición, en la que quedó durante la noche bajo el cuidado y vigilancia que era indispensable, haciendo que la marinería toda durmiese en el bergantín, con los oficiales de mar. El 24 se continuó la faena de levantarla, que fue muy detenida por las dificultades que en acto se ofrecieron, y que se omiten en este parte por no hacerlo más difuso, lográndose al fin a las seis de la tarde, tenerla en pie y en la forma, poco más o menos, que demuestra el plano en el segundo tiempo. No dio para más el día, y por tanto, quedó sobre los aparejos asegurada, y con buena guardia hasta el siguiente día 25, en que, habiéndose continuado la operación, se logró completarla con la mayor felicidad, habiéndose colocado en su sitio a las tres y media de la tarde y las 22 días útiles de trabajo, con 160 marineros y el auxilio, en los tres últimos días de 150 individuos de tropa de Infantería de Marina y la Maestranza del Dique y Parque, que se emplearon en los 9 cabrestantes y las nuevas ruedas de la machina que sirvieron para la operación según lo demuestra la tercera posición. Real Arsenal de Ferrol, 27 de Septiembre de 1824. Miguel de la Sierra.»

No es extraño, a la vista de lo expuesto, que en la Real Orden expedida en Madrid el 16 de octubre de 1824 el propio ministro, después de alabar su feliz instalación, diera las gracias por el «arbolado de la machina a los jefes que han llevado a cabo la difícil operación», ordenando además una gratificación a los contramaestres, operarios y marinería que participaron en tan dificultosa maniobra.

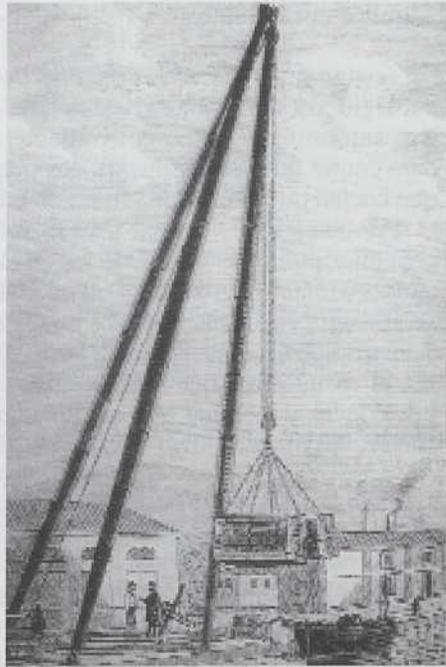
Mirada de frente, quedó emplazada en el malecón de la dársena, dejando a su izquierda el arsenal del Parque y a la derecha la fosa y más allá la puerta del dique, quedando a su espalda los vértices norte del «puerto chico».

La mejor descripción técnica que de ella conocemos fue la realizada por José Montero Aróstegui en su excepcional obra titulada *Historia y descripción de Ferrol*, de la que transcribimos literalmente el siguiente párrafo que a continuación se inserta:

«La abertura de los dos pies en su base es de unos 7,524 metros y tiene de elevación 42,18; Forma con la superficie de la dársena un ángulo de 208,12,

de suerte que la perpendicular que cae desde su extremo va a parar a unos 11,34 de distancia de la base de la misma, lo cual es más que suficiente para que puedan colocarse debajo y recibir sus palos los buques de mayor manga. Esta machina tiene dos balconadas (5), la primera a los 16,24 metros de elevación, y la segunda a los 29,26. Estas balconadas, al paso que traban y hacen más consistente la cabria, la hermocean considerablemente. En la primera se ostente un escudo de las armas reales, y sobre el remate está el asta donde se enarbola la bandera de pegamentos.»

«Dicha machina es de las cabrias más notables en su clase. Su elevación, descollando sobre todas las obras del arsenal, la graciosa inclinación que tiene hacia el mar y la suma sencillez de los aparejos que fuertemente la sostienen, causan tal ilusión, que mirándola de perfil, a cierta distancia, parece que está en el aire. A su pie se halla la casa que encierra dos grandes ruedas, por medio de las cuales y del auxilio de algunos cabrestante, se elevan fácilmente los mayores palos, para colocarlos a plomo sobre sus buques.»



Dibujo de la machina (1881).

Señalar que otras fuentes citan que sus bordones pesaban 50,2 kilos y que la vertical del tamborete superior, que se encontraba a una altura de 39 metros sobre la horizontal del muelle, se desviaba de éste, avanzando hacia el exterior unos 17 metros. Lo que es seguro es que era capaz de levantar sin problemas las 24 toneladas de peso.

Por último indicar que para hacerla más firme y estable y así evitar su caída accidental, existían unos estais firmes a unas argollas sólidamente empotradas en el suelo sobre grandes sillares fuertemente cimentados, que abrazaban a parte alta de los bordones. Estas estachas, que recibían el nombre de «patarraices», partían unas del tamborete y otras de las balconadas.

(5) Pieza destinada a unir los dos bordones horizontales entre sí, con el fin de conseguir dar a la grúa mayor solidez. La primera de estas balconadas se encontraba a una altura de 18 metros y la segunda a 30.

Algunas curiosidades

Testigo mudo de varios sucesos de especial relevancia acaecidos a lo largo del siglo XIX en el arsenal, cuya sola exposición haría que este artículo fuera casi interminable, creo conveniente al menos hacer un pequeño paréntesis para contar muy sucintamente dos pequeñas pero significativas peculiaridades que hacían que la machina fuera un edificio con personalidad propia.

Por una parte, y gracias a su gran altura que permitía poder ser vista desde cualquier punto de Ferrol, la hacía ideal para, tal y como acertadamente nos apunta Montero Aróstegui, izar en ella la bandera que indicaba el día en el que se procedía a efectuar el pagos de los salarios a la maestranza.

Otro detalle especialmente bello que componía su limitada ornamentación era el escudo real que se encontraba instalado en su primera balconada, del que conviene recordar que afortunadamente aún hoy sigue perteneciendo a los fondos del Museo Naval de la Zona Marítima del Cantábrico.

De la madera al metal

La aparición de las máquinas de vapor condenó a muerte a aquellas primigenias grúas que con frecuencia se veían impotentes a la hora de soportar los pesos de las piezas mayores de aquéllas, así como de la nueva artillería, también más pesada y voluminosa gracias al ahorro de desplazamiento conseguido por el empleo de los nuevos cascos metálicos, muchos más ligeros que los de madera. En una palabra, los avances tecnológicos la habían dejado obsoleta.

A pesar de que desde mayo de 1863 la Armada intentó conseguir los fondos del gobierno para su sustitución, no fue hasta llegada la década de los 80 cuando, aprovechando las distintas obras que se realizaron con el objeto de modernizar el arsenal, entre las cuales la más notable fue la finalización del dique de la Campana (6), se procedió a establecer una nueva y flamante machina de arbolar.

Instalación y descripción de la segunda machina de arbolar

Efectivamente en 1880 se resolvió que se instalasen machinas trípodes de hierro de 100 toneladas que debían reemplazar a las de madera que existían en los arsenales de Cartagena y Ferrol.

El contrato de compra se firmó el 17 de septiembre de aquel mismo año,

(6) ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Los diques secos del Arsenal de Ferrol: realidades y proyectos*. REVISTA GENERAL DE MARINA de abril de 2001.

por un montante total de 9.500 libras (7) esterlinas con la casa Day Summer y Cía, de Southampton, que ya había realizado doce del mismo tipo para el Almirantazgo inglés, estableciéndose claramente en las cláusulas que debían elaborar en el plazo de seis meses dos machinas de hierro capaces de levantar pesos de 100 toneladas.

Así, el día 23 de julio del año siguiente, una vez finalizada su construcción, fue embarcada en el puerto inglés con destino al arsenal.

Muy distinta fue su instalación, pues tras una rápida maniobra que duró tan sólo ocho horas —desde las ocho de la mañana hasta las cuatro y doce minutos de la tarde—, y una vez verificada su potencia con un peso de prueba de 120 toneladas, la nueva machina quedó arbolada el 18 de noviembre de aquel 1881.

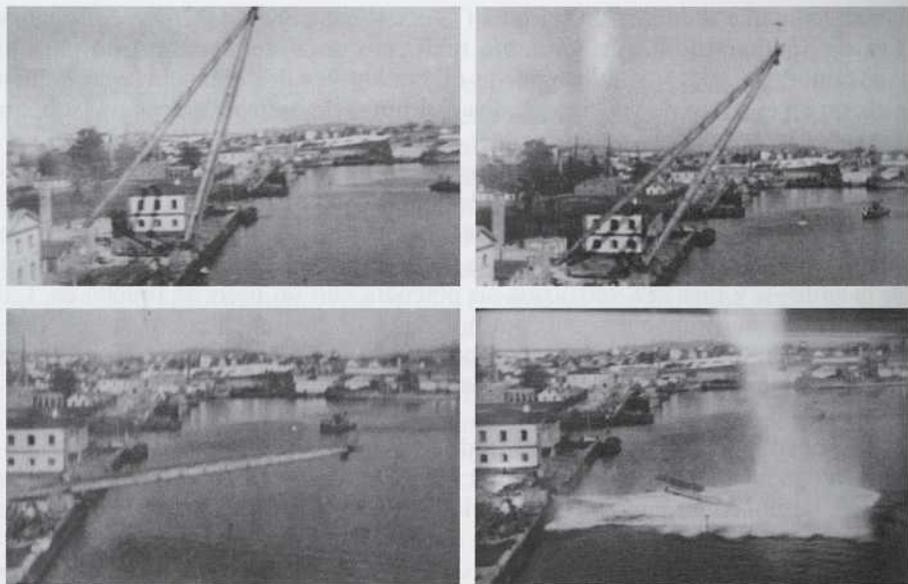
Los trabajos fueron explicados por el ingeniero Andrés Comerma en un artículo publicado en noviembre de 1907 de la siguiente manera:

«...la maniobra comparada con la de la antigua, además de ser incomparablemente menos dispendiosa, fue sencilla en extremo, reduciéndose a colocar los tres bordones unidos entre sí por la cabeza y descansando en el suelo, de tal modo que los delanteros quedasen articulados a los cáncamos de las zapatas o soleras, sobre los cuales habrían de girar, a la paso que el bordón de atrás tenía la tuerca de su cox metida, a manera de guía, en una corredera colocada en prolongación de la caja del tornillo largo que había de tomar después. En esta situación y valiéndose de dos cabrias, cuyos aparejos funcionaban con el auxilio de algunos cabrestantes, se fueron izando a la vez los tres bordones hasta que el pie del trasero pudiese engranar o entrarse en el tornillo de guía; entonces ya pudo funcionar la motora de vapor, que haciendo girar aquel tornillo, empezó a arrastrar el bordón posterior hasta que la machina quedase en situación tal que, lanzada hacia fuera, pudiese depositar los pesos a bordo del barco atracado al muelle, o bien en la posición de verificar la descarga en tierra, a causa de tener los aparejos de levantar pesos en la vertical que pase por el wagón en los haya de recibir sobre el ferrocarril del andén.»

Las descripción técnica de aquélla en esta ocasión nos la ofrece el cuaderno de octubre de 1880 de la REVISTA GENERAL DE MARINA:

«Los dos bordones del frente tendrán usos parabólicos de 22'' 1/2 de diámetro en sus extremos y 45'' en el centro, con una longitud de 136'--2'' cada uno: el bordón posterior tendrá un uso parabólico de 24'' 1/2 en sus extremos y 53'' en el centro, con una longitud de 169'--3'' y llevará en su parte superior escaleras de hierro forjado. Los tres bordones serán construidos con planchas de caldera de 1/16'' de grueso para los dos del frente y de 1/1''

(7) Algunas fuentes señalan su equivalencia en pesetas, que al parecer llegaba a las 135.000 antes de arbolarla.



El fin de la machina.

para el posterior en su parte media, variando a $9/16''$ en sus extremos; éstos se hallarán dispuestos para poder sobresalir fuera del muro del muelle $39'--4''$ $1/3$. El cuadernal superior tendrá seis roldanas, cinco de ellas para elevar grandes pesos y la otra para los más ligeros; el interior tendrá cuatro roldanas y en él va hecho firme la cadena del aparejo; para pesos pequeños en que no se necesita más que la roldana superior, se empleará un monton sencillo en la parte inferior. Las cadenas serán de $1''$ $1/1$ de diámetro: dos máquinas de vapor, horizontales, de dos cilindros de $15'$ de diámetro y otras $15'$ de curso. Con su eje y piñón moverán el carro de curso a lo largo del tornillo, y el eje de la máquina podrá en movimiento el molinete en que se guarde la cadena por medio de barras de conexión; la caldera tendrá la resistencia suficiente para trabajar con una presión de 120 libras por pulgada cuadrada.»

Mientras tanto, a nuestra primera machina de madera le llegó su lógico final y, tras 58 años de anónimos servicios, el día 12 de diciembre de 1882 se procedió a su desmontaje. Sólo permaneció en pie el pequeño edificio que contenía sus ruedas de izar, que pasó a ocuparlo la Inspección de Sanidad del arsenal.

Respecto a la flamante nueva machina, durante muchos años fue apoyo fundamental de los buques, a pesar de que la principal fuerza de su propulsión la produjera la máquina de vapor, pues aún no se habían suprimido del todo las arboladuras.

El fin

Con el resurgir de nuestra Armada con el plan Maura-Ferrándiz de 1908 y la concesión de la explotación y mejora de nuestros arsenales a la Sociedad Española de Construcción Naval, la función protagonista de nuestra grúa pasó a segundo plano, pues, en lo que al arsenal ferrolano estrictamente se refiere, tras la obras del nuevo dique Reina Victoria Eugenia y del muelle de armamento con la subsiguiente compra de todo tipo de material, entre el que se encontraban nuevas grúas flotantes y fijas, la machina quedaría relegada, suponemos, a emplearse muy de vez en cuando en los veleros escuela *Minerva* y *Galatea*.

Pensamos que, además, como tampoco molestaba para nada en los trabajos que se desarrollaban en el arsenal, no se hizo urgente en ningún momento su desmontaje. Esto permitió que la obsoleta machina sobreviviera algunos años más, no procediéndose a su abatimiento hasta la tardía fecha de abril de 1948, cosa hasta cierto punto explicable si contamos con el obligado paréntesis provocado por la Guerra Civil y los limitados medios con los que contaba la Armada en la dura posguerra.

Termina aquí nuestro estudio con el regusto amargo de contar desde la insalvable frontera del tiempo lo que a uno le hubiera gustado contemplar y admirar: la vieja y emblemática machina de arbolar de nuestro querido arsenal de Ferrol.

BIBLIOGRAFÍA

- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando F.: *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX, 1868-1898*. Editorial Naval. Madrid.
- COMERMA, Andrés A.: *La machina vieja y nueva del Arsenal de Ferrol*. Almanaque de Ferrol de 1908. Recopilado por Leandro Saralegui y Medina. Imprenta del Correo Gallego, 1908.
- GONZÁLEZ LLANOS GALVACHE, Santiago: *La construcción naval en Ferrol en el siglo XIX*. Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 29. Madrid, 1996.
- MONTERO ARÓSTEGUI, José: *Historia y descripción de Ferrol*. Ferrol, 1858.
- TAIBO ARIAS, Xoán-Ignacio, y QUEVEDO CARMONA, Diego: *Las embarcaciones del Tren Naval de la Armada Española*. Izar Construcciones Navales, S. A. 2002.
- TAXONERA, Luciano: *El Arsenal de Ferrol*. Apuntes históricos y descriptivos recopilados por Luciano Taxonera. Imprenta de Taxonera. Ferrol, 1888.
- La Machina de hierro del Arsenal de Ferrol*. Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada. Núm. 19 de 1 de febrero de 1882.
- Botadura del acorazado* Cardenal Cisneros, número extraordinario de *El Correo Gallego*. Ferrol, 19 de marzo de 1897.
- Machinas de hierro en construcción para los Arsenales de Cartagena y Ferrol*. REVISTA GENERAL DE MARINA de 1880 y 1881, pág. 167.
- Mención especial al investigador naval Román Piñón Bouza por la información facilitada, que ha sido determinante para la elaboración de este modesto artículo.



Los minadores *Júpiter* y *Vulcano* atracados en el puerto de Ibiza el día de Navidad del año 1937. A la izquierda de ambos minadores, una lancha torpedera atracada al muelle. (Foto: CN Enrique Pérez Linos, que tomó la fotografía cuando estaba embarcado como marinero en el *Júpiter*, del que posteriormente fue segundo comandante).

LA MUERTE DE UN ALMIRANTE

Javier FEAL VÁZQUEZ

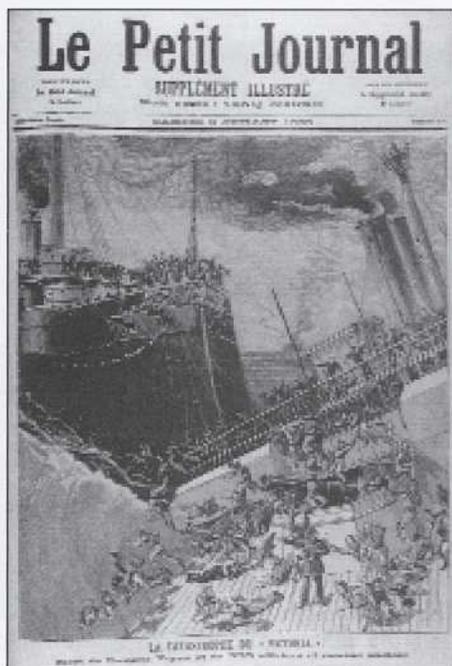


One of the great losses of the Victorian Navy was in June 1893 when Admiral sir George Tryon ordered two lines of battleships under his command to turn towards each other. (Navy News).



L 22 de junio de 1893 la insignia de sir George Tryon estaba enarbolada en el acorazado *Victoria*, anclado en el puerto de Beirut (Siria), junto con los otros doce barcos de la escuadra del Mediterráneo. Un sol implacable ardía sobre las palmeras, las dunas de arena y la mar. Sir George, uno de los tácticos de mayor experiencia y habilidad de la Marina Real, se encontraba en su cámara secando la humedad de sus sienes mientras se apoyaba algo cansado contra el portillo. Recién recobrado de una enfermedad, no sentía abandonar aquel puerto, a pesar que la siguiente escala fuese Trípoli, con sus enjambres de mendigos infectados de enfermedades.

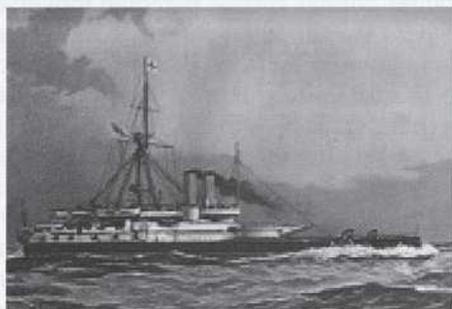
A las diez de la mañana la escuadra se hizo a la mar y navegó hacia el norte, a lo largo de la costa, en demanda de Trípoli. Los barcos estaban formados en columna por el través, ocho acorazados y cinco cruceros, con la insignia del contralmirante Markham, al mando de la segunda división, izada en el *Camperdown*. Era una navegación aburrida y monótona a lo largo de las arenas del Líbano, en tanto que las distantes colinas rojizas parecían moverse bajo el espejismo del calor. Sir George permaneció en su cámara después de la comida y a las cuatro campanadas de la guardia de tarde llamó a su estado mayor para darle instrucciones sobre la entrada en puerto. El capitán de navío Maurice Bourke, su capitán de banderas, el jefe de Estado Mayor Hawkins-Smith y lord Gillford, oficial de señales, escuchaban atentamente mientras el almirante les explicaba que quería formar las escuadras en dos columnas; el *Victoria* iría en cabeza de una de seis barcos y el *Camperdown* dirigiría la otra columna de siete barcos, navegando a rumbos paralelos, a unos seis cables (unos 1.090 m) de intervalo. Después de pasar la enfilación de tierra junto a Trípoli, conocida como la Torre de los Leones, las dos columnas debían invertir el rumbo, previa señal, virando hacia dentro una



Portada de *Le Petit Journal*, sábado 8 de julio de 1893.

—Bien, que sean ocho.

Los oficiales más modernos salieron de la cámara y fueron a cubierta, y lord Gillford empezó a transmitir las órdenes del almirante y las banderas fueron izadas. A las 1415 h, lord Gillford fue llamado a la cámara y se le ordenó izar la señal: «las columnas se mantendrán con intervalo de seis cables».

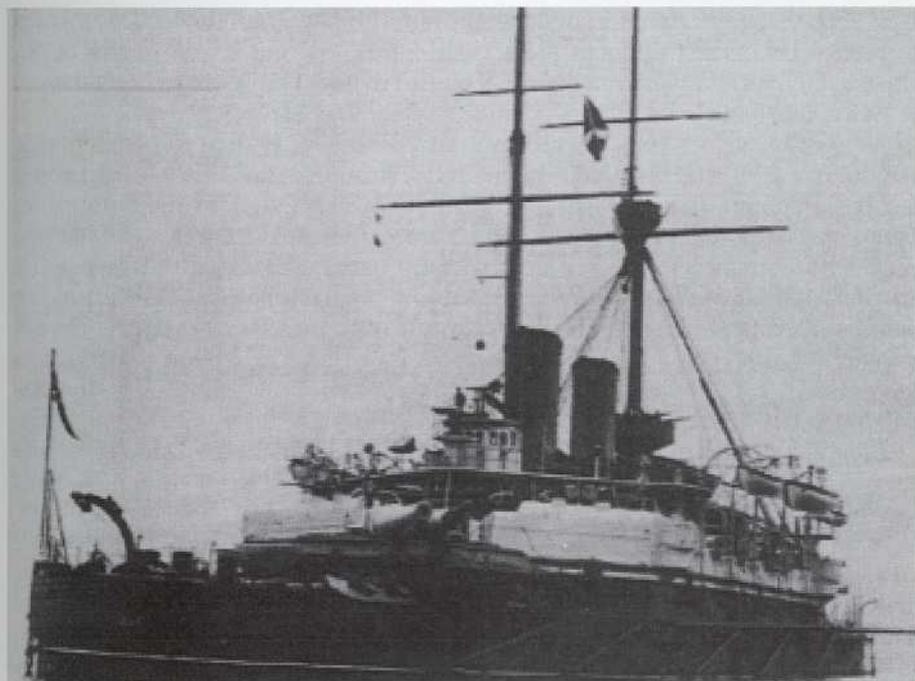


HMS *Victoria*.

contra otra. Cada buque, guiado por el *Victoria* y el *Camperdown* en cabeza de sus columnas, debía meter toda la caña, virando en un amplio semicírculo y navegar después en dirección opuesta a la que había venido la escuadra; a continuación, y al hallarse a la altura del fondeadero de Trípoli, la escuadra debía hacer otro giro hacia el puerto y fondear.

Las instrucciones eran bien claras en todos los aspectos, a excepción del intervalo entre columnas. Dicha distancia de 1.090 metros hacía la maniobra imposible, ya que los buques guías, *Camperdown* y *Victoria*, necesitaba cada uno de 550 a 730 metros para efectuar su giro de 180 grados. Tanto el capitán Bourke como Hawkins-Smith sugirieron que fuese aumentada la distancia entre las columnas, a lo cual sir George accedió:

La orden no ofrecía duda alguna, sir George le dio detalladas instrucciones verbales y le entregó un pedazo de papel con la cifra seis anotada en él. El oficial de banderas izó la señal. Hawkins-Smith corrió a popa y le advirtió que debía de existir algún error, ya que el almirante había accedido a la distancia de ocho cables, es decir, unos 1.450 metros. Las banderas fatídicas seguían ondeando en las vergas cuando Gillford bajó otra vez



HMS *Camperdown*.

a la cámara de sir George. El capitán de navío Bourke, que seguía al lado de éste, apoyó la petición del oficial.

- Señor, usted dijo que tenían que ser más de seis cables.
- Déjelo en seis cables, repitió Tryon a Gillford.

El oficial volvió al puente. La señal había sido contestada. A través de la mar en calma, ligeramente ondulada por el viento, la escuadra del Mediterráneo se hallaba navegando en dos columnas paralelas a seis cables o 1.090 metros de intervalo.

Abajo, en la cámara, el capitán de navío Bourke continuaba protestando, y precisando que la curva de evolución del *Victoria* era de 730 metros.

Tryon, en tono ya brusco, replicó:

- Está bien así, déjelo en seis cables.

Se picaron cinco campanadas. La insignia del almirante ondeaba en el tope. El caliente aliento del desierto se volcaba sobre los costados de acero de

los barcos, el suave zumbido de las hélices retumbaba monótono. Los bigotes de proa y las estelas relucían blancas mientras los buques de guerra de Su Majestad, navegando lentamente a 8,8 nudos, avanzaban sobre la corta derrota de Beirut a Trípoli.

A las 1515 h, sir George salió de su cámara y se dirigió al puente de mando. A estribor se distinguía la costa de Siria, con la Torre de los Leones casi en la demora debida. A babor, el Mediterráneo extendía sus encalmadas aguas que resplandecían al sol. Detrás de él y a su alrededor estaban los buques de su mando, en dos columnas como había ordenado, a seis cables de intervalo, como pudieron apreciar sus ojos experimentados. Por la proa se estiraba la primera división, compuesta por los buques: *Victoria*, *Nile*, *Dreadnought*, *Inflexible*, *Collingwood* y *Phaeton*. La segunda división se extendía a babor a 1.090 metros, guiada por el *Camperdown* y seguido por los buques *Edinburg*, *Sans Pareil*, *Edgar Amphion*, *Fearless* y *Barham*.

El almirante se volvió a lord Gillford. Una nueva señal fue izada en el palo del *Victoria*, compuesta de banderas, gallardetes y gallardetes de rumbo, cuyo significado era inconfundible:

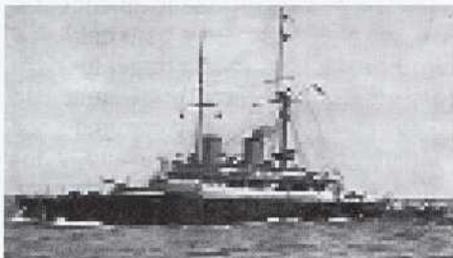
«La segunda división cambiará rumbo por contramarcha diecisiete cuartas a estribor, manteniendo la formación de la flota. La primera división variará el rumbo por contramarcha diecisiete cuartas a babor conservando la formación de la flota.»

El contralmirante Markham observó la señal desde el puente del *Camperdown* y considerando que las columnas estaban demasiado próximas para poder ejecutarla, exclamó:

—Pero es imposible, esta maniobra es impracticable.

Mantuvo su señal a media driza y ordenó a su oficial de señales que transmitiese un mensaje, por semáforo, a Tryon:

—¿He de entender que su deseo es en realidad que las columnas viren tal como indican las señales que ahora están izadas?



HMS *Collingwood*.

Pero el mensaje no se llegó a cursar. La Torre de los Leones había entrado en la demora y el almirante Tryon, impaciente, se fue a popa del puente del *Victoria* para ver si alguno de los barcos de la segunda división no había contestado correcta-

mente a la señal izada. Todas las señales estaban a tope, a excepción de la del *Camperdown*.

—¿Qué está usted esperando?, preguntaron las banderas a través de los seis cables de distancia entre el *Victoria* y el *Camperdown*. El almirante Markham ya no dudó más. Izó su señal a tope y a las 1531 h, se arriaron las banderas del palo y de las vergas del *Victoria*. Se metió toda la caña en los barcos que iban en cabeza de las divisiones, y ambos empezaron a virar hacia dentro, uno contra otro.

Apenas las proas de acero habían empezado a virar, el capitán de navío Bourke se dirigió de nuevo a sir George:

—Será necesario hacer algo, nos estamos acercando demasiado. Al no recibir contestación se volvió al guardia marina Lanyon, diciéndole: mida la distancia al *Camperdown*.

Al disminuir el espacio de agua entre los dos barcos aumentaba la tensión en el puente de gobierno. Solamente sir George Tryon parecía estar perdido en una extraña laxitud.

—La distancia, Lanyon, la distancia, preguntaba el capitán de navío Bourke. ¿Qué espera usted? ¡Deme la distancia al *Camperdown*!

—Sí, mi comandante, en seguida... son 3,5 cables.

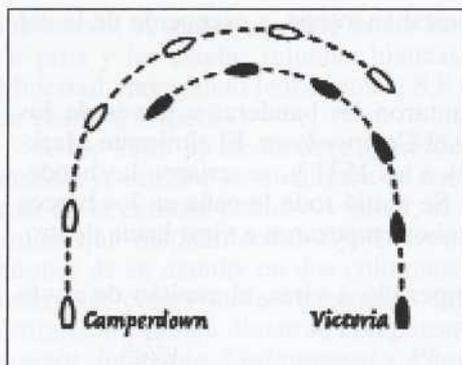
El capitán de navío Bourke se dirigió al almirante:

—¿Puedo dar atrás a toda fuerza con babor? Y repitió otra vez: almirante, ¿puedo dar atrás a toda fuerza con la máquina de babor?

Por fin una contestación:

—Sí.

El mando del telégrafo de máquinas de babor giró por todo el dial. La aguja indicadora se paró en atrás toda. Una campana sonó lejos bajo cubierta, la hélice batió la mar en espuma, el barco vibró. Casi inmediatamente y sin esperar más órdenes el capitán de navío Bourke puso atrás la máquina de estribor. La luz del sol alumbró el agua verde revuelta en blanca espuma y las grandes hélices batiendo a toda fuerza e intentando retener el continuo avance del vibrante barco. En el *Camperdown* también se habían invertido las máquinas, primero la de estribor y después la de babor, pero ya era demasiado tarde. El *Victoria* y el *Camperdown* continuaban avanzando el uno contra el otro.



La intención de maniobra del vicealmirante Tryon.

El espolón del *Camperdown* se hundió profundamente en la amura de estribor del buque insignia. Se oyó un horrible crujir de acero desgarrado. La proa del *Victoria* fue materialmente desplazada a babor a unos veinte metros, empujada por las diez mil toneladas de acero de su gemelo. En los primeros momentos del desastre se oyeron gritos asustados; después, un repentino silencio; sólo se oía el zumbido de las hélices, que continuaban batiendo la alborotada mar.

Y todos los ojos se volvieron hacia la figura del vicealmirante sir George Tryon, comandante en jefe de la escuadra del Mediterráneo.

Un asustado suboficial, bajo cubierta, vio cómo el espolón del *Camperdown* penetraba, tras una nube de polvo negro a través de las carboneras y mamparos. El capitán de fragata John Jellicoe, que se encontraba con fiebre en su litera, se puso un chaleco salvavidas y subió en pijama al puente, ayudando en las drizas de señales. Fue arrastrado al mar, pero vivió para mandar la mayor flota inglesa, en la mayor batalla de Inglaterra.

Los enfermos fueron subidos a cubierta, se liberaron de los calabozos a los arrestados y los marineros fueron llamados a sus puestos de colisión y varada, donde se apresuraban a cerrar las puertas y escotillas estancas. El *Victoria* y el *Camperdown* crujiendo y gimiendo continuaban pegados el uno al otro, con el espolón del segundo profundamente hundido en la amura desgarrada del buque insignia, a unos seis pies a proa de su torre y a unos veinte metros de la roda. Luego, con el esfuerzo de las máquinas ciando, el *Camperdown* quedó libre, mostrando una brecha abierta en su amura de babor, su roda tronzada y algunos compartimentos de proa inundados, pero fuera de peligro.

En el puente de gobierno el capitán de navío Bourke dijo:

—Creo que será mejor que baje para ocuparme de las puertas estancas.

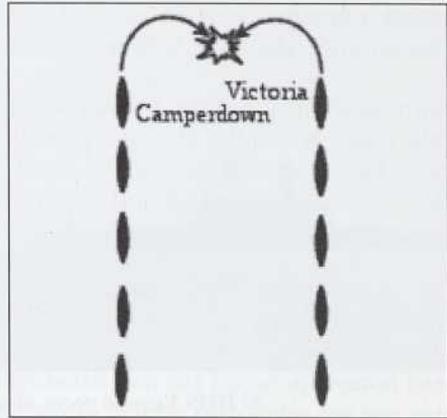
—Vaya usted a vigilar las puertas, yo me ocuparé de las máquinas, contestó el almirante Tryon.

Un gong sonó en el buque insignia, el pito del contraalmirante dio la orden: «cierre de puertas estancas».

Los hombres de las cubiertas altas, que podían contemplar cómo se aproximaba el desastre, permanecían firmes esperando la embestida. Los que estaban bajo cubierta, que no se enteraban de nada, pensaban: «otra de las maniobras del viejo Tryon».

A las 1534 h el *Dreadnought* y el *Nile*, el *Amphion* y el *Braham* y el resto de la escuadra del Mediterráneo pudieron contemplar lo que sucedía.

El *Victoria* estaba tocado de muerte. Por su gran brecha bajo la línea de flotación, de unos diez metros cuadrados y abierta a la mar, penetraba el agua verdosa llenándolo e inundándolo todo a razón de tres mil toneladas por minuto. Casi inmediatamente después que el *Camperdown* retirase su espolón, el *Victoria* se escoró a estribor, con su proa hundiéndose. En el castillo algunos marinos luchaban con el pallete de colisión en vanos esfuerzos para taponar la vía de agua. La proa se hundió más, la escora aumentó y a los pocos minutos el agua brotaba por los escobenes.



El resultado real de la maniobra.

—¡Es mía la culpa!, exclamó el almirante.

La escuadra del Mediterráneo, en confusión, se hallaba detenida alrededor del *Victoria*, que se hundía. El *Dreadnought* empezó a arriar sus botes. Y sir George cometió otra equivocación al dar la señal de «no envíen botes» y poner las máquinas del *Victoria* en avance media para intentar varar el barco herido.

Lentamente fue tomando velocidad, con sus hélices batiendo el agua, y poco a poco se aprobó a las blancas y cercanas arenas.

Pero se iba inclinando rápidamente, al mismo tiempo que aumentaba su escora, hundiéndose en las encalmadas aguas. Se aceleraron las máquinas, y bajo cubierta las barras de acero se deslizaban entre el carbón rojo, mientras los sudorosos fogoneros mantenían la presión del vapor. Ahora estaban dando su velocidad máxima. Era una lucha del hombre contra la mar, y a la gente bajo cubierta que no sabía nada les pareció raro oír el ruido de largar la cadena del ancla al ir adelante «a toda». Enviaron a un mecánico a cubierta para que se enterara de lo que sucedía. Y éste pudo comprobar que el espolón del *Camperdown* había desfondado la caja de cadenas y ésta colgaba arrastrándose por el casco del barco, pero ya no pudo regresar para comunicarlo a sus compañeros.

Seis minutos después de la colisión, los hombres que manejaban el pallete se encontraban con el agua hasta la cintura y se les ordenó cesar en su esfuerzo inútil. La proa estaba ya muy hundida, el agua iba acercándose a las puertas abiertas de las torretas; casi media eslora del *Victoria* estaba bajo el agua. Los hombres que no estaban ocupados o de guardia habían formado en las cubiertas altas en largas filas, de espaldas a la mar. Allí esperaban con estoicismo y disciplina británica, con el agua subiendo por sus tobillos y sus rodi-



El HMS *Victoria* pocos minutos después de la colisión.

llas. Con ellos estaba el capitán Morris, con los brazos cruzados sobre el pecho y moviendo los labios mientras rezaba.

—¡Firmes, muchachos, firmes!, dijo al aumentar la escora.

Diez minutos después de la colisión, con la hélice de babor girando loca fuera del agua y el barco moviéndose lentamente hacia la playa, el almirante se volvió a Hawkins-Smith, su jefe de Estado Mayor:

—Creo que se está hundiendo.

—Sí, señor, también lo creo así.

Y otra vez subieron las banderas de señales a las vergas inclinadas del *Victoria*:

—Envíen botes inmediatamente.

¡Por fin se hacía algo! Todos los buques de la escuadra entraron en actividad. Se arriaban botes, y con vigorosos golpes de remo de los marineros se acercaban al buque insignia. Pero de nuevo fue demasiado tarde. El *Victoria* se hundía rápidamente. Los hombres formados sobre las cubiertas inclinadas, de espaldas a la mar, recibieron la orden de dar media vuelta para enfrentarse con su destino. En el puente, el vicealmirante sir George Tryon se dio cuenta de que un joven guardia marina estaba aún a su lado.

—No te quedes ahí, muchacho, vete a un bote.

El muchacho no se movió. El capitán de navío Bourke, que había perma-

necido abajo intentando contener los estropicios, subió a cubierta e intentó dirigirse a proa por el puente corrido para informar al almirante. Pero no pudo llegar hasta él.

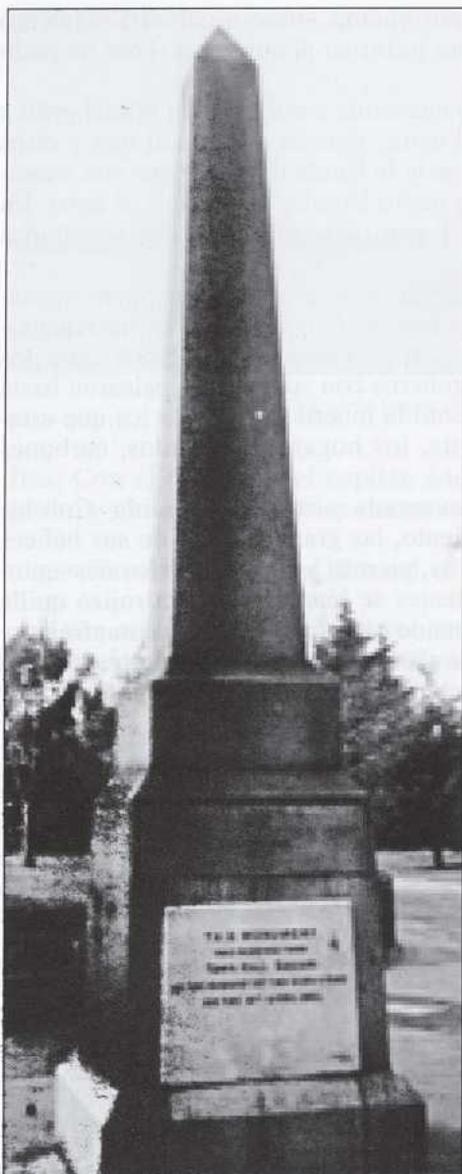
La gran escora se había traducido en una caída a estribor. Un oficial gritó a las filas de marineros que se echasen al agua; algunos saltaron al mar y otros treparon sobre las inclinadas cubiertas hacia la banda de babor que aún sobresalía. Una gran ola agarró al capitán de navío Bourke lanzándole al agua. En el puente, el vicealmirante sir George Tryon rechazó un chaleco salvavidas que le ofreció su jefe de Estado Mayor.

Los botes saltaron de sus calzos al tumbarse el barco, y otros objetos pesados cayeron también al agua, matando y destrozando a muchos de los nadadores que se hallaban todavía al costado. Otros quedaron aplastados entre los mamparos. Bajo cubierta, donde los fogoneros con sus barras apalearon hasta el fin, la inclinación de la quilla representó la muerte para todos los que estaban de guardia. Una avalancha de agua, los hogares inundados, carbones ardiendo y vapor..., éste fue el final.

El *Victoria* zozobró con su popa levantada y su proa hundida. Con las máquinas indómitas todavía en movimiento, las grandes palas de sus hélices girando casi fuera del agua partían brazos, piernas y cabezas de los desventurados nadadores. Multitud de sobrevivientes se mantenían en la rojiza quilla recubierta de algas; la mar estaba cubierta de espuma, de restos de naufragio y de cuerpos ensangrentados. Los botes se acercaban desde todas partes, pero el



El comandante y dotación del HMS *Camperdown*.



Este monumento se encuentra en el paseo principal del parque Victoria en Portsmouth, con la siguiente inscripción: *To the officers and men who lost their lives onboard HMS Victoria. Jun 22nd 1893. (Erected by the survivors).*

Victoria no esperó. Flotaba con la quilla al sol, balanceándose, y después de producirse una fuerte explosión se hundió, arrastrando tras de sí a los que nadaban. Todavía se oyeron otras dos explosiones apagadas y surgieron otros dos surtidores de agua que levantaban restos humanos y de naufragio, y el Mediterráneo se cerró sobre la tumba del vicealmirante sir George Tryon.

Y muy lejos, en Londres, lady Tryon, en su residencia de Eaton Place, estaba dando instrucciones al mayordomo para la recepción de la noche.

El *Victoria* arrastró consigo al comandante en jefe, a 22 oficiales y 337 hombres. Los botes salvaron alrededor de 300. El *Camperdown* fue renqueando a puerto sin ninguna baja.

Se ordenó la formación de un consejo de guerra para juzgar al capitán de navío Bourke y a otros oficiales supervivientes del buque insignia. Todos fueron absueltos. La conclusión estableció que el comandante en jefe de la escuadra del Mediterráneo, «como consecuencia de una perturbación temporal, cometió el más inexplicable y fatal error, por el que pagó con su vida». El tribunal expresó también su desacuerdo con el contralmirante Markham «por no haber protestado con mayor energía contra la maniobra fatal, pero consideró que en interés del servicio no se le podía censurar por obedecer las órdenes de un oficial superior».

A las conclusiones del consejo de guerra siguieron interminables especulaciones, pero no se consiguió llegar a ninguna explicación satisfactoria.

Pero la reacción ante el desastre ayudó a establecer una interpretación más inteligente del antiguo principio de «obediencia ciega», que había sido al mismo tiempo que la base de la disciplina el refugio de los débiles.

Nota final

El desastre del *Victoria* dio lugar a un gran progreso en el diseño y construcción de buques e indirectamente influyó también en que se mejorase notablemente el sistema de compartimentos estancos en los barcos de guerra.

El caso del *Victoria* puso sobre el tapete el problema del límite a que se debe llegar en la obediencia militar. Precisamente algunos meses antes del desastre, el almirante Tryon había cursado una orden a la escuadra del Mediterráneo precisando que la orden de una determinada maniobra no liberaba a ningún subordinado de su responsabilidad en la seguridad de su barco. Si la ejecución de una orden hace temer un peligro de abordaje, este peligro deberá ser evitado, cueste lo que cueste, procurando al mismo tiempo cumplir la finalidad de la orden. Pero el comandante en jefe también había introducido ciertos elementos imprevistos en sus órdenes de maniobras, y como era bien conocida su especialización en el estudio práctico de «evolución en formaciones», sus subordinados tenían plena confianza en él y le obedecían por completo, tanto si sus órdenes eran bien explícitas como no. El almirante Markham insistió ante el consejo de guerra en la confianza que tenía en la capacidad de su superior, y añadió que al enterarse de la señal de Tryon supuso que el *Victoria* iba a virar por fuera del *Camperdown*. Estimó que si se negaba a obedecer la orden corría el riesgo de provocar una colisión, ya que no conocía exactamente los propósitos de su superior. Markham quedó justificado. *The Review of Reviews* en agosto de 1893 precisa sobre el particular que: «No se puede maniobrar con una flota sobre la base de una responsabilidad limitada o una obediencia restringida.»

BIBLIOGRAFÍA

- HAMILTON, Hamish: *Admirals in collision*. London, 1959. R. Hough (págs. 34-39).
Loss of the Victoria. Parkes, British battleships.
 Love to know 1911. Encyclopedia.
 LOCKHART, J.: *Mysteries of the sea*.
Mysteries of the unexplained (pág. 171).
 GORDON, A.: *The rules of the game: Jutland and British Naval Command* (págs. 210-211, 270-272).
 BASSLES, R.: *Tryon and the Victoria*. United States Naval Institute Proceedings, septiembre 1934.
 CASHMORE, A.: *Vice admiral sir George Tryon*.
www.warships.com



Traslado de los restos mortales del capitán de corbeta Jaime Janer Robinson —muerto en acción de guerra, frente a las costas marroquíes, el 3 de marzo de 1924 a bordo del crucero *Cataluña*— al Panteón de Marinos Ilustres el 15 de marzo de 1966. En la foto, vemos el cortejo fúnebre, presidido por el ministro de Marina, almirante Pedro Nieto Antúñez, frente al Panteón. (Foto: archivo RGM).

CINCUENTA ANIVERSARIO DEL ARMA AÉREA DE LA ARMADA

José E. GUARDIA DE LA MORA



Cuando un marino aprende a volar, sigue siendo un hombre de mar, y el cielo no es para él otra cosa que el techo del mar.



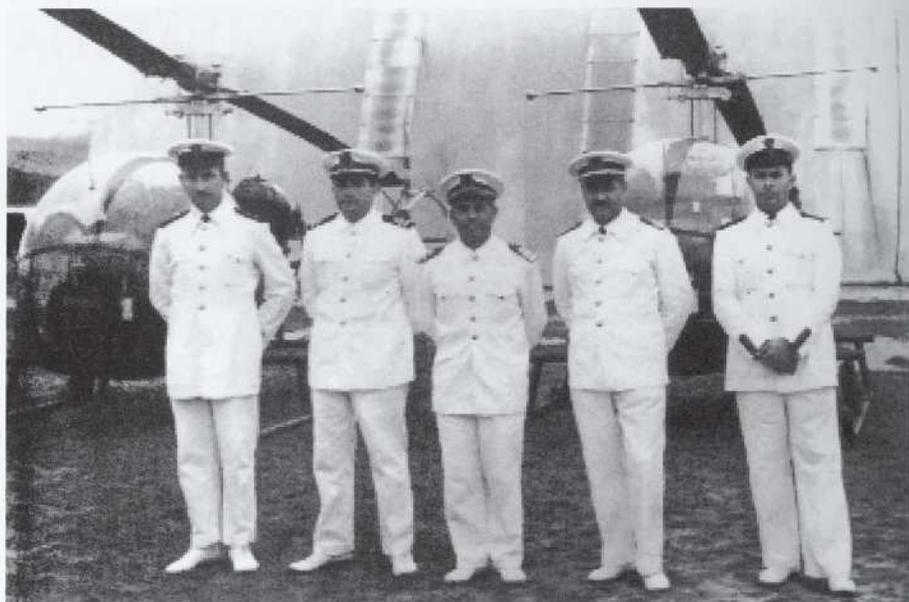
L final del verano del año 1953, exactamente el día 26 de septiembre, tuvo lugar un acontecimiento clave en la historia de la Aviación Naval española. Ese día se firmaron los Acuerdos de Ayuda y Cooperación con el Gobierno de los Estados Unidos. Implicaban indirectamente la construcción de la Base Naval de Rota.

El día 12 de octubre de 1953 se publicó por teletipo una convocatoria en la que se solicitaban oficiales voluntarios de la Marina para hacer un curso de helicópteros en Estados Unidos. Esta convocatoria se hizo exclusivamente entre oficiales con el Curso de Observadores de Aviación, que lógicamente ya contaban con cierta experiencia en vuelo.

El día 25 de enero de 1954 (Diario Oficial de Marina, núm. 24/54), como consecuencia del teletipo de fecha 12 de octubre del año anterior, se seleccionó, entre los oficiales observadores que habían pedido el curso, al capitán de corbeta Miguel Brinquis Villanueva y a los tenientes de navío Eliseo González Mosquera y Francisco Mola Mayayo, para que se trasladasen a los Estados Unidos y efectuar el Curso de Piloto Comercial de Helicópteros en la factoría de la Bell Aircraft Corporation en Fort Worth (Texas).

El día 15 de febrero de 1954 dio comienzo el que fue el primer Curso de Piloto de Helicópteros de la Armada, realizándose en las instalaciones mencionadas de la compañía Bell en Fort Worth. El primer vuelo se efectuó el día 17. Los tres alumnos totalizaron 65 horas de vuelo en el helicóptero Bell 47, finalizando el curso el día 10 de mayo.

Por Orden Ministerial de fecha 21 de abril de 1954 (Diario Oficial de Marina, núm. 90/54), se nombró jefe del Grupo de Helicópteros, a las órdenes



De izquierda a derecha, brigada Emilio Zarrabeitia Edilla, teniente de navío Francisco Mola Mayayo, capitán de corbeta Miguel Ángel Brinquis Villanueva, teniente de navío Eliseo González Mosquera, brigada José Casals Rodríguez.

directas del comandante director de la Escuela Naval, al capitán de corbeta Miguel Brinquis Villanueva, que se hizo cargo del destino tras finalizar el curso que se encontraba realizando. El capitán de corbeta Brinquis Villanueva es el primer jefe con que cuenta el Arma Aérea. En las placas y escalafones figura como fecha de nombramiento el 1 de junio de 1954, dos meses después, aunque ésta es en realidad su fecha de posesión.

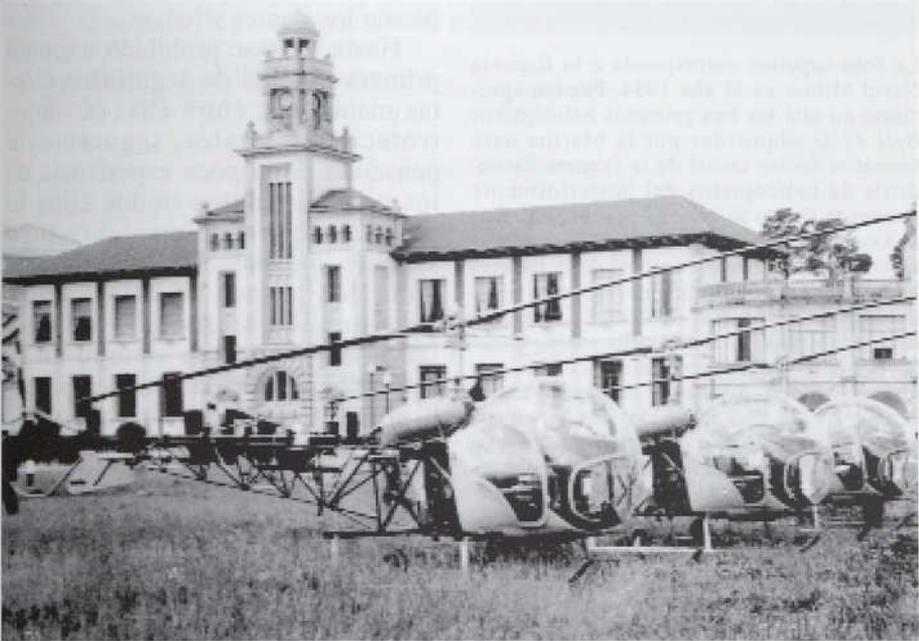
Se cumplían por entonces casi diez años desde que, el 8 de marzo de 1945, la compañía Bell había obtenido el primer «certificado de vuelo» para un helicóptero civil, el famoso *Bell 47*, cuya producción se mantendría hasta el año 1973, produciéndose bajo licencia, además de por la Bell en Estados Unidos, por las compañías Augusta en Italia, Kawasaki en Japón y Westland en Gran Bretaña. Estos pequeños aparatos, con una característica cabina parecida a una pompa de jabón, se hicieron en poco tiempo muy populares en todo el mundo.

De distintas procedencias han sido los 14 helicópteros que han servido en la Primera Escuadrilla de la Armada. Por razones supersticiosas no ha existido el número 13, por lo que el último aparato fue el 001-15. A Marín llegaron tres helicópteros *Bell 47-G* en 1954. Hubo un segundo pedido de otros tres en 1955 que llegaron en 1956. Estos tres helicópteros venían pintados de color amarillo, aunque posteriormente en Rota se les cambió el color. Procedentes

de la ayuda americana vienen el núm. 7 y el núm. 8, que llegaron antes que el segundo lote mencionado de tres aparatos, aunque ya estaban asignadas previamente las numerales. Con posterioridad llegan a España el núm. 9 y el núm. 10, comprados directamente a la filial italiana de la Bell, la Augusta Bell. También italianos son el núm. 11 y el núm. 12. El número 11 fue el único que vino en vuelo. Lo trajeron el capitán de corbeta Mas y el teniente de navío Érades. El núm. 14 fue de procedencia norteamericana, se adquirió con fondos excedentes de las obras del portahelicópteros *Dédalo* en los astilleros de Filadelfia y vino a bordo de éste. Por último, llegó el núm. 15, procedente de Guinea. Durante la vida activa de estos helicópteros se llevó a cabo la modernización de los modelos más antiguos transformándolos a la versión 47-G.

El 17 de mayo de 1954, dos meses después de su vuelta a España, se dispuso que los tenientes de navío González Mosquera y Mola Mayayo pasasen destinados a la nueva Escuadrilla de Helicópteros.

El 1 de junio de 1954 llegaron a España los tres primeros helicópteros *Bell 47-G*. Lo hicieron al puerto de Vigo, en vez de llegar al de Bilbao como se había designado en un principio. Tras su desembarco y traslado a la Escuela Naval Militar, quedaron alistados para el vuelo, sin ayuda de nadie, en menos de un mes. Los tres, uno detrás de otro, fueron desembalados, ensamblados y



Los tres primeros helicópteros *Bell 47-G*, en la Escuela Naval.



La foto superior corresponde a la Escuela Naval Militar en el año 1954. Pueden apreciarse en ella los tres primeros helicópteros *Bell 47-G* adquiridos por la Marina para formar el núcleo inicial de la Primera Escuadrilla de helicópteros del posteriormente nombrado Grupo de helicópteros de la Marina de Guerra Española. En el año 1957 se trasladaron del helipuerto provisional de la Escuela Naval Militar al nuevo helipuerto recién construido en la Base Naval de Rota. La foto inferior corresponde a Groenlandia en el verano del año 2003. Pueden apreciarse en ella dos de los cinco últimos aviones de despegue vertical *Harrier AV-8B Plus* adquiridos por la Armada para formar parte de la Novena Escuadrilla de Aeronaves de la actual Flotilla de Aeronaves de la Armada española en su vuelo transoceánico antes de incorporarse al Aeródromo Militar de la Base Naval de Rota.

tación total y la de ejercicios (embragando el rotor en el último momento antes de tomar tierra, con lo que el helicóptero no sufría el impacto con el terreno).

probados por los brigadas mecánicos José Casals Rodríguez y Emilio Zarrabeitia Edilla, con la inestimable ayuda de los otros mecánicos que esperaban en Marín.

El día 19 de junio de 1954 se efectúa el primer vuelo realizado por un piloto de pruebas de la Bell —mister Masman, venido exclusivamente para la ocasión—, después de montarse los helicópteros con una rapidez inusitada, dada la poca experiencia de los mecánicos.

Una vez los helicópteros en vuelo, el capitán de corbeta Brinquis Villanueva establece las primeras normas para la organización de los vuelos, redactando la primera Instrucción de Organización. Los vuelos serían de 45 minutos, dos veces por semana. Los días elegidos fueron los martes y jueves.

Hasta 1956 se prohibieron (como primera medida de seguridad) ciertas maniobras, entre ellas las autorrotaciones totales, seguramente pensando en la poca experiencia de los noveles pilotos (todos ellos lo eran), ya que esta maniobra tuvo siempre una atracción especial para todos los pilotos de helicópteros. Esta medida se repetirá durante largos periodos de tiempo en la Primera Escuadrilla, por ser la maniobra que más quebraderos de cabeza (y más accidentes) ha proporcionado a la Flotilla a lo largo de todos los tiempos. Más adelante, la experiencia diferenció —en los años 60— entre la autorro-

Los primeros pilotos habrían de esperar también hasta febrero de 1956 para realizar las primeras tomas rodadas, variedad muy atractiva que asemejaba la toma de tierra de un avión convencional. Para realizar estas maniobras se utilizaba una pista de tierra existente en La Lanzada. Curiosamente, esta pista era utilizada por aviones ligeros del Ejército del Aire para trasladar al ministro cuando pasaba los veranos en la zona.

El día 1 de julio 1954, el capitán de corbeta Brinquis Villanueva, jefe del Grupo de Helicópteros, con bastante retraso a la fecha de nombramiento, tomó posesión como primer «jefe de flotilla», aunque su mando efectivo se produjo desde el momento en que fue nombrado para el curso o, en el peor de los casos, cuando superó el mismo.

El 29 de julio de 1954, en el Diario Oficial de Marina, núm. 174/54, se establece la primera y reducidísima plantilla del Grupo de Helicópteros, afecto a la Escuela Naval Militar y a las órdenes del comandante-director.

El 17 de noviembre de 1954 se realizó el primer vuelo de navegación de la recién creada unidad aeronaval, con destino a Ferrol, donde se reanudaron las exhibiciones que se habían iniciado durante el verano. Los vuelos, que pretendían mostrar los helicópteros a la mayor cantidad posible de oficiales de la Marina, fueron en principio de demostración, pero luego también con pasajeros para que experimentaran personalmente las sensaciones de esta nueva máquina. Entre los pasajeros se encontraban el capitán general del Departamento, almirante Regalado, y un buen número de jefes y oficiales.





El ministro de Marina, almirante Abarzuza, durante el discurso en el almuerzo ofrecido el 16 de mayo de 1962 a personalidades griegas a bordo del crucero *Canarias*, durante su estancia en El Pireo con ocasión de la boda de los entonces Sus Altezas Reales los Príncipes Don Juan Carlos y Doña Sofía. (Foto: archivo RGM).

CINEMÁTICA. UN CUARTO A ESPADAS

Francisco J. RUIZ SÁNCHEZ



*Tu verdad aumentará en la medida que sepas
escuchar la verdad de los otros.*

Martin Luther King.



N la REVISTA del mes de mayo, el capitán de navío Martínez Fernández lanza su artículo *Un problema cinemático trascendental*.

Pasan los meses de verano, ya se sabe, las vacaciones, y en la REVISTA de noviembre dos caballeros más, Golmayo y Matres, no es que se pongan a discutir si son galgos o podencos, churras o merinas, moros o cristianos o amigos o enemigos. No, porque en la esencia todos saben

lo que es un problema cinemático trascendental; es más, el primero, Martínez, admite «un», luego da a entender que no es único; y el segundo, Golmayo, los pluraliza con ¡problemas!

Martínez, ponente; Golmayo, exponente, y Matres, resolvente. Todos saben de lo que se trata y comprenden que es trascendental estar de acuerdo, pero no es lo prioritario que debería de serlo.

El primer problema cinemático que se le presenta al comandante de una nave o aeronave es cuando recibe una orden de operaciones en donde se le manda salir de puerto para encontrarse a la hora H en el punto P.

No cabe la menor duda, el comandante ha recibido dos únicos datos con los que puede comenzar a resolver su problema, y esta vez sí que es, al tiempo que trascendental, prioritario.

En la carta va a trazar un vector, el rumbo o los rumbos, y el tiempo le va a condicionar la velocidad. Todo lo demás, y él lo sabe bien, se le dará por añadidura, por sorpresa muchas de las veces y en ocasiones hasta caóticas.

Golmayo, lo tiene muy en cuenta: «el engaño, la intuición frente a la razón», y pone el ejemplo del nadador y el río, y saca sus consecuencias. Es

decir, los imprevistos. Sin embargo, no haría falta ser tan prolijo. Pongámonos en los tiempos en los que tener un coche *Cuatro por Cuatro* o un *Dauphine*, que era a lo más que se podía aspirar, daba la posibilidad de pasar las vacaciones de Navidad precisamente yendo de Madrid a Ferrol. Por supuesto, el rumbo lo da la carretera; la velocidad, si conseguías pasar de cincuenta kilómetros de media, era una hazaña. Lo más seguro era hacer noche en el camino y, entre que había que despedirse de los progenitores cuando se estaba cerca de El Escorial, que era donde residían, separarse de la vía principal de la carretera para tomar un ligero refrigerio y evacuar aguas menores varias veces antes de llegar al final, es decir, a Ferrol, el cuenta kilómetros del coche, que debería de marcar 639 kilómetros, está marcando 800.

¿Y todo esto qué tiene que ver con la cinemática? Nada. Absolutamente nada. Sólo con el engaño.

Pero se saca una consecuencia. La cinemática para mar y cielo.

Mi ignorancia sobre la denominación *problema trascendental* me hace tener que esconderme tras el título de estas intrascendentes y mal hilvanadas palabras metiéndome donde no me llaman, y hago constar que, si mi desconocimiento pudiera ser debido a error, omisión u olvido, he sacado a relucir y repasar, que bien puede ser de todo un poco, la cinemática aeronaval, tan conocida del entonces capitán de fragata Luis Carrero, sin que tal término sea utilizado, siendo lo más parecido lo de un *problema cinemático trascendental*.

Cuando el entonces capitán de fragata Díaz Deus, hoy almirante, era el profesor de Cinemática en la Escuela de Guerra Naval, y los jueves se celebraban los «juegos de guerra», a los que con gran frecuencia asistía el entonces presidente del Gobierno; tenía su *problema* el profesor, porque el presidente tendría otros y si eran trascendentales no los llamaba así, pero de lo que no había duda es que siendo tan complejo, minucioso, atareado y dificultoso, como un puzzle de 1.000 fichas, lo era tanto que no había horas en los exámenes para resolverlo, pero bonito era un rato. El tiempo, la imaginación y los recuerdos han ido borrando, sustituyendo o inventando, pero la historia ahí está.

Midway, la batalla de los portaaviones, donde dos flotas combaten sin verse. Todo el mundo la conoce.

En el *briefing* previo a la alarma del avistamiento de fuerzas japonesas, el teniente de navío Howlle, al mando de un escuadrilla de bombarderos, ha sacado su block y va tomando los datos que requiere para darse cuenta de las órdenes que probablemente no van a ser tan completas como deberían, pero lo suficientemente comprimidas para tener que desarrollarlas, y eso es lo que está haciendo: flota japonesa avistada por aviones de reconocimiento procedentes de bases terrestres. Ni número exacto de buques, rumbo, tipo de unidades, ni mayores datos que le puedan servir para trazar su plan.

Para cuando se terminó la reunión ya estaban en la mente de la mayoría del componente de grupo aéreo los planes para iniciar el ataque. Fueron unas cuantas horas de preparación y de órdenes que había que cumplir.

Y los problemas que tenía en la manga el profesor eran:

- 1.º Los aviones por escuadrillas y portando distintos tipos de armas despegarían de sus portaaviones en sucesivas olas.

Soluciones:

- a) Trazar un vector velocidad del portaaviones propio.
- b) Trazar un vector velocidad avión propio.
- c) Vectores rumbos portaaviones propios y enemigos. Ataque a los portaaviones enemigos y regreso a la cubierta de vuelo propia.

- 2.º Repeler el ataque que le lanzarían los japoneses con sus aviones.

Soluciones:

- a) Determinar los vectores de la llegada de los aviones y los rumbos de aproximación.
- b) Velocidades y tiempos de duración (entre ataques).

Aquí sí que hay *problemas trascendentales* y prioritarios. Pues esto era para resolverlo en la rosa, con rumbos absolutos y relativos.

Prescindiendo de lo que pudiera haber sido todo tipo de estrategia o táctica, vamos a hacer un ligero resumen-recordatorio de lo que fue esa batalla, que tanto representó en muchos aspectos de la guerra naval, limitándonos a las vicisitudes que tuvieron, por supuesto, los movimientos que entran de pleno en lo que conocemos genéricamente como «cinemática».

Un año y medio después del ataque japonés a la Base Naval de Pearl Harbor, una flota en cuatro formaciones, al mando del almirante Yamamoto y en rumbos paralelos, es detectada por los americanos al NO de Midway y a unas dos mil millas, y está constituida por una fuerza de apoyo (siete acorazados, un portaaviones, tres cruceros, y 12 destructores). Fuerzas de portaaviones (cuatro portaaviones, dos acorazados, trece cruceros y 16 destructores). Fuerzas de ataque (dos acorazados, tres cruceros y 16 destructores). Fuerza de desembarco (16 transportes con tropas de Infantería de Marina, ingenieros y transmisiones).

Los americanos no están repuestos todavía de Pearl Harbor y disponen de tres portaaviones, ocho cruceros y dieciocho destructores al mando del almirante Fletcher, que se encuentran navegando por las aguas de Midway.

Los primeros avistamientos de la presencia japonesa los efectúan los avio-

nes con base en tierra e inician el ataque el 3 de junio. Alertada la flota del almirante americano, comienza a lanzar a sus aviones. Hasta el día 7 no cesa la batalla, y de su intensidad da buen reflejo el resultado.

Los japoneses pierden los portaaviones *Akagi*, *Hiryu*, *Soryu* y *Kaga*, el crucero pesado *Mogamo*, otro crucero, dos destructores y un petrolero, 253 aviones destruidos y 4.000 muertos o desaparecidos.

Los americanos pierden en la batalla de Midway el portaaviones *Yorktown* y el destructor *Hamman*, 150 aviones y 300 muertos.

Tanto buques como aviones tuvieron que trazar sus vectores en sus salidas regreso de las misiones: todo un problema de cinemática y, desde luego, trascendental.

En aquellos tiempos ya el incipiente radar y los medios de comunicación ponían un hito en la guerra naval. Y los americanos tuvieron esa ventaja sobre los japoneses.

Pero volviendo a lo de «trascendental», me han servido, entre otras varias cosas a tener que repasar, los antes sabidos y ahora los olvidados asuntos relacionados con la asignatura, y buscando me encuentro en el «fondo de mi particular biblioteca» un opúsculo que no me resisto a poner título y que me sugiere ciertos problemas ¿cinemáticos?:

MEMORIA DESCRIPTIVA
Del CÍRCULO DE MARCAR
y sus aplicaciones
Por el Geje (sic) de Escuadra
DON ANTONIO DORAL
E informes emitidos sobre la misma
Impresa de orden de S. M.
MADRID
Imprenta y librería de D. Román Matute
1848

En el citado opúsculo con el preámbulo, de obligado cumplimiento del uso que se debe hacer en los navíos de Su Majestad y entre sus XXI capítulos, el XIX, dice: «Resolución de un problema de caza por Don José Mazarredo».

No usa rosa ni dibuja vectores, pero resuelve el problema. Hay que verlo para creerlo, pero es muy bonito y entretenido. En aquella época se supone que no había *Quiz* (revista de pasatiempos). Repito que son 21 los problemas que se resuelven con el círculo de marcar.

De todas maneras es bueno tener algún concepto claro y donde se pueda poner cualquier cosa en la balanza y no tener por qué estar pendientes de algo que nos pueda apabullar; y esto viene a cuento porque, siendo yo impúber y barbilampiño, se me ocurrió un día pedirle a mi padre —juez de Madrid de Primera Instancia— si me dejaba ver unos de esos juicios tan frecuentes en las

películas, en donde se lucían afamados actores como abogados principalmente.

Como aquel interés por mi parte podía inducir a mi padre a una sospecha de querer seguir sus pasos en su carrera, me autorizó a asistir.

Se trataba de un juicio entre familiares (o dos familias) que se disputaban la propiedad de una finca. No había pues acusaciones, sino defensa de unos derechos a cargo de dos abogados de cada una de las partes interesadas. Asistía público. Comienzan las exposiciones de lo que se trata. Uno de los abogados toma la palabra. Sus razones eran tantas y sus derechos tan claros que no dudé ni un momento. ¡Aquel tenía la justicia por su mano!

Toma la palabra, a invitación del señor juez ¡yo pensé que para qué...!), la defensa del otro querellante, y con gran asombro por mi parte ¡toda la razón y el derecho es de esta defensa! Se levanta la sesión y cuando ya nos encaminamos a casa le comento a mi padre que, a mi entender, los dos abogados tenían toda la razón.

Mi padre me dio no una, sino una lección más, diciéndome:

—Yo no hago caso de lo que dicen. ¡Para mí los hechos, la verdad! Y eso hay forma de saberlo.

Y es que cuando ahora pensamos que, no ha muchos años, para situarnos necesitábamos un sextante, un cronómetro y un cielo despejado, unas tablas y un anuario, y a las doce la meridiana como acontecimiento festivo en el puente, y si se terciaba un chatito de fino. ¡Qué cosas se pierden! Y don José Mazaredo lo bien que lo debió de pasar con su «círculo de marcar», cuya descripción, manejo y utilidades se explican en el citado opúsculo, dando caza a otro navío.

En cuanto al autor de estas líneas, confiesa que la cinemática y el *Quiz* son dos de sus pasatiempos. Y la cosa tiene su explicación: en las primicias de los años de la carrera, la especialidad fue determinante en la tendencia hacia la rosa. Ni el electrónico, el electricista, el de motor o máquinas y ni tan siquiera el de tiro naval, se encuentran, como le ocurre al de armas submarinas que tiene una asignatura que se llama «lanzamiento de torpedos». Razón por la cual ya se queda el «empeño» y gusto. Así ocurre que la primera vez que me presenté para ingreso a la Escuela de Guerra Naval quedé aprobado sin plaza, me lo comunicaron y añadieron que me esperaban para la próxima convocatoria.

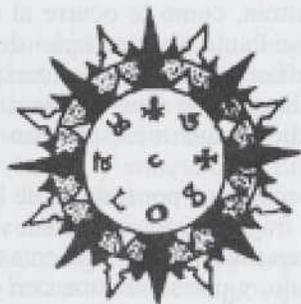
La razón estaba en el hecho que, por tratarse de la última convocatoria que se hacía para capitanes de fragata, éstos se habían volcado junto con aquéllos otros que podían ascender en los dos años siguientes.

Como quedé emplazado, y por añadidura, con el regusto de la Cinemática, me «ploté», y nunca mejor dicho, todos cuantos problema se ponían a mi alcance. Y digo «ploté» porque me fabriqué una rosa sobre plástico que todavía conservo.

Ingreso y soy el más antiguo de los capitanes de corbeta, con lo cual me corresponde saludar a los profesores, dar la voz de «atención» y el parte de las novedades.

Pero lo estamos viendo, no soy sólo yo, hay a quien le gusta la cinemática. Hace unos cuantos años se perdió un barco en el Atlántico, y no había forma de encontrarlo. Jesús Salgado publicó en el *ABC* un artículo dando la fórmula para encontrarlo; solamente desarrolló el problema cinemático de la exploración. Tuvo un éxito rotundo, porque el barco apareció donde él había previsto: Jesús se lo merecía.

Y cuando surgió la tragedia del *Prestige* para mis adentros cogí la rosa —ya se había adoptado la solución de alejarlo de la costa—, y lo fui ploteando buscando la posición en que la estela del chapapote comenzaría a desfilar por delante de la Estaca de Bares con rumbo a la costas francesas o incluso al canal de la Mancha, que por su propio nombre no debía de haber salido de él..., pero el barco se hunde tres días antes. Llegamos tarde con el problema trascendental.



INFORMES SOBRE TORA

Ernesto ZARCO GIL



UNQUE por el título pudiera parecer un artículo sobre las operaciones navales japonesas en la Segunda Guerra Mundial escrito por alguien versado en esa parte de la historia, comprobarán que es pura coincidencia, aunque, eso sí, es una historia de la mar, en particular de la Armada española, concretamente de un patrullero y puntualmente sobre un personaje entrañable embarcado, una «marinera» distinguida y experimentada. Pero les aseguro que tampoco es un artículo políticamente correcto respecto al tema tan tratado de las mujeres en las FAS. Sólo trataré de reflejar un comportamiento ejemplar, una constancia insuperable, una dedicación fuera de lo corriente y una vocación que sólo tiene parangón en marinos de épocas pretéritas. Algún lector pensará que estas virtudes son motivo de unos buenos informes, pero no de un artículo de la REVISTA DE MARINA, puede ser, pero esta «marinera» se sale tanto de lo común que no he tenido más remedio que dejar constancia de sus méritos en esta publicación para que sean conocidos por todos y sirvan de estímulo. Otros pensarán que el autor es merecedor de una sanción disciplinaria por hacer público el contenido de unos informes sin guardar su obligada confidencialidad, pero debo rendirle este pequeño homenaje, les aseguro que se lo merece, y además, ¡qué gaitas!, hay cosas por las que vale la pena arriesgarse. Por otra parte, a ella no le importará sentirse señalada, pues no es «persona» a la que le preocupe lo que piensen los demás, se conforma con cumplir más que de sobra con su obligación, y además su reducido círculo de amistades tienen un defecto común, no se les pasa por la cabeza leer nuestra querida REVISTA GENERAL DE MARINA y, por tanto, el artículo, ellos se lo pierden.

Mientras escribo estos párrafos me asaltan multitud de dudas sobre su correcto encaje en una de las secciones de la REVISTA GENRAL DE MARINA. Pues aunque es un tema profesional, contado por un profesional sobre una «profesional», no nos enseñará mucho sobre nada, tampoco es un relato histórico, pues ella está todavía embarcada, ni una anécdota, porque se enfadaría. En fin, que el señor director, si lo estima conveniente, lo inserte donde crea oportuno, que seguro que será el mejor sitio.

A continuación voy a comentar algunos apartados de los últimos informes rendidos por mí como comandante del patrullero en el que se encuentra embarcada la marinera conocida por *Tora*, pues aunque algunos de ustedes sabrán de quién estoy hablando, sobre todo si se encuentran destinados en la Zona Marítima del Mediterráneo, prefiero no identificarla con nombres y apellidos para tener alguna defensa legal en la falta que estoy cometiendo.

Cualidades personales

Es introvertida. Se cuentan sus amigos con los dedos de una mano, y lo son en la medida que pueda utilizarlos, es decir, que le aporten algo que quiera y que normalmente no tenga.

No tiene el don de la palabra ni el de la comunicación, pero, eso sí, con una mirada o un gesto sabes perfectamente lo que quiere o espera de ti.

Poco sociable, le gusta la soledad. Los únicos actos sociales a los que asiste, y además la primera, son las barbacoas a bordo, haciendo suyo el dicho de «come y calla», pues mientras come no dice esta boca es mía. La carne es su perdición, cuanto menos hecha mejor.

No tiene ninguna relación con su familia, para ella su única familia es la dotación, de la que se siente responsable, a pesar de que es de las más modernas a bordo, aunque la que más tiempo lleva embarcada, nada más y nada menos que nueve años seguidos.

Su carácter es fuerte y, aunque paciente y tranquila, si alguien busca pelea ella no la rechaza, es más, suele dar primero.

Es muy celosa de su intimidad. Debido al tiempo que lleva a bordo y a su carácter introvertido se cuentan infinidad de historias sobre su vida anterior. Su leyenda se ha forjado en el silencio que cultiva con devoción. Tiene por principio ni confirmar ni desmentir los rumores que sobre su persona surgen en las horas de aburrimiento entre los miembros de la dotación.

No es simpática. Sus ojos te miran casi siempre con respeto, pero con ese aire de superioridad que no estimula a comenzar una conversación, parece que con la mirada te está diciendo: «oye, tonterías las justas».

Tiene la sensibilidad propia de su sexo. El único momento en que no oculta sus sentimientos es cuando se arría la embarcación neumática para una inspección de pesca. Se pone tensa y nerviosa, quizá porque ha pasado malas experiencias en la mar y sabe que la embarcación es pequeña y frágil para navegar al capricho de las olas y abarloadse al arrastrero de turno de alto francobordo mientras tira de los cables que sujetan el arte. Los viejos del lugar cuentan que se ha caído al agua más de una vez.

Tiene la madurez que aporta la edad y el haber sido madre en más de una ocasión.

Cualidades militares

Si por algo destaca es por su disciplina, quizá porque fue educada a la antigua usanza, «la letra con sangre entra». Acata las órdenes a la primera y sabe perfectamente quién es el que manda en cada momento.

Su lealtad está fuera de toda duda. Siempre va de frente, te «dice» lo que piensa y no le va el peloteo.

Su policía deja mucho que desear. Despide un olor algo fuerte, que no le gusta ocultar con desodorantes o colonias. No es de ducha diaria; es más, en muchas ocasiones hay que obligarla, aunque siempre con delicadeza para no ofenderla.

En cuanto al valor, no ha tenido la oportunidad de demostrarlo, pero reconoce que le dan miedo las armas. Nunca se la ve cuando hay un ejercicio de tiro. Es por esto que desde los primeros ARMEX su puesto en el Plan de Combate siempre ha sido en interiores.

Cualidades físicas

A pesar de no practicar deporte con asiduidad, posee uno de esos cuerpos que no lo necesita para estar en forma. Sólo hace *footing* cuando llegamos a un puerto distinto de la base. No hay nadie de la dotación que le gane en resistencia o en velocidad. Mantiene un cuerpo fibroso, fruto de comer poco y «estresarse» menos. Prácticamente sólo come galletas y bebe agua, aunque, como comentaba anteriormente, suele hacer una excepción en las barbacoas.

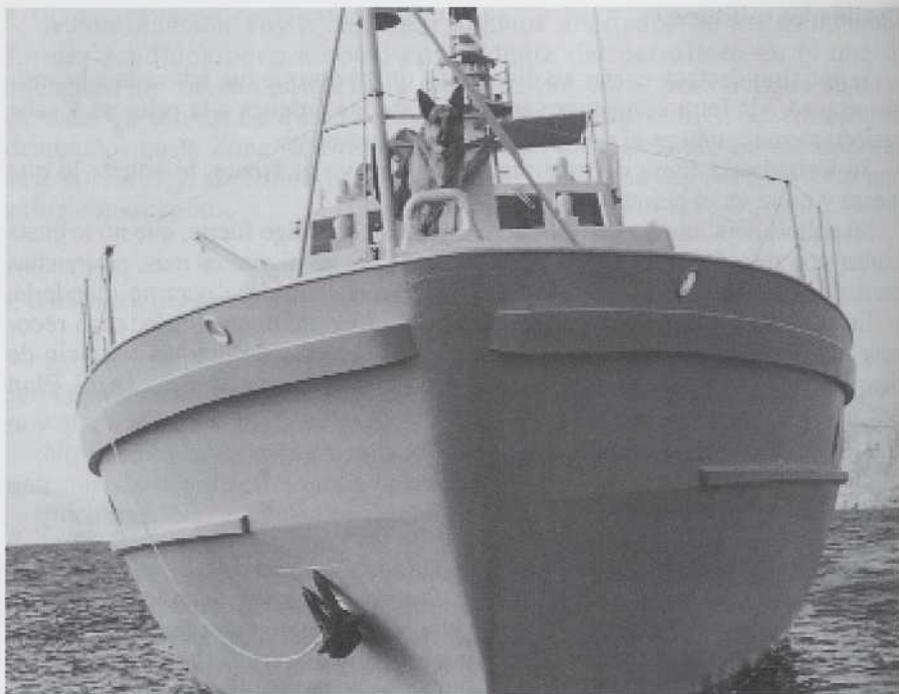
Nunca se marea, y el que conozca este tipo de barcos sabrá que se mueven como un corcho con mar llana.

Goza de una envidiable salud. Durante mi mando nunca se ha rebajado ni quejado de dolencia alguna.

Cualidades profesionales

Vive en, por y para el barco. Lo considera su casa, de hecho no se coge vacaciones. Alguna vez algún amigo a intentado llevársela de vacaciones, pero ha fracasado.

Lo más sorprendente es que le gusta montar guardia. No se fía que sus compañeros bajen la guardia y prácticamente les acompaña en el punto de día y de noche. A mí me da una gran seguridad y creo que a sus compañeros también, siempre es la primera en dar la voz de alarma cuando alguien se acerca. Muchas veces hay que llamarle la atención porque es un poco escandalosa. Para ella no existen los fines de semana, todos los días son iguales y los dedica en exclusiva al barco. Da igual a la hora que uno llegue al patrullero, que siempre está allí para recibirle. Uno a veces se pregunta si es que



Perspectiva de la *Toralla* desde la zódiac; en primer plano, *Tora*. (Foto: S. Mafé).

no necesita dormir, pero de hecho le encanta, eso sí, en la mar y cuando no hay ningún peligro acechando en tierra. Salir a la mar le supone un descanso.

Nunca he visto reaccionar a nadie como lo hace *Tora* cuando se toca babor y estribor de guardia o preparación para entrar en puerto. Siempre es la primera en acudir y a petición propia, y dada su experiencia no ocupa un puesto fijo en castillo o toldilla, sino que como los grandes jugadores de fútbol se le deja libertad de movimientos. Es tal su vitalidad en estos momentos que entra en todas las estachas, con el consiguiente enfado del resto de personal de cubierta que se siente inútil y en ocasiones molesto porque se meta en su trabajo, pero no tiene remedio, ella es así. Nunca la he visto dejar escapar una guía o una estacha lanzada desde otro barco o tierra, si para cogerla necesita sacar medio cuerpo fuera del barco lo hace, tanto es así que se ha caído al agua en dos ocasiones durante la atracada.

Tiene asignado el destino de cubierta, y se pasa en ella prácticamente la totalidad del día y la noche. No le gustan los interiores y sólo los utiliza cuando huele que se van a pegar tiros, da igual el calibre.

Otras cualidades

Todo lo comentado anteriormente converge hacia su cualidad más importante, su amor a la Armada y a la mar. Ella se metió en esto no por vocación, sino para comer. Su vocación la ha ido forjando día de mar tras día de mar, y les aseguro que no he conocido a nadie que le guste más la vida militar y la mar. *Tora* es feliz navegando porque la aleja de los problemas y los peligros de la vida en tierra.

Observaciones del comandante

Aunque no destaca por su inteligencia, su personalidad y saber estar, le ha proporcionado el cariño y respeto de todos los que componemos la dotación del patrullero.

Sus cualidades militares, su amor al servicio, a la Armada y a la vida en la mar la hacen un referente para todos nosotros.

Con su sola presencia es capaz de proporcionarnos compañía en los momentos de soledad en la mar o de guardia. Sin duda, cuando se vaya dejará un vacío muy difícil de llenar.

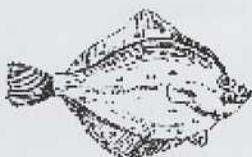
Por su bien, no la considero apta para el ascenso, pues supondría separarla de su barco y de la mar, y estoy seguro que no lo resistiría.

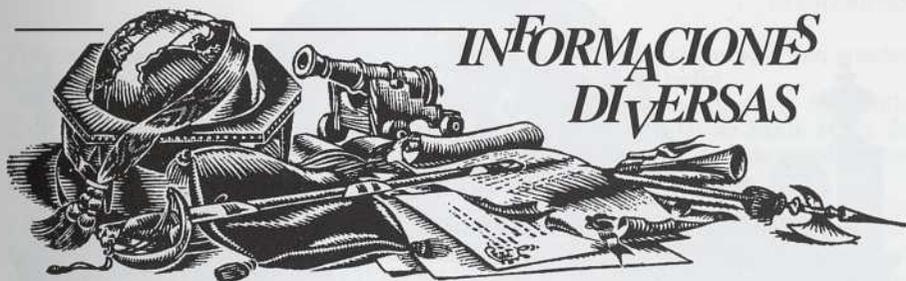


A modo de despedida

Como a estas alturas habrán deducido, *Tora* es, desde hace nueve años, la perra embarcada en el patrullero *Toralla*, y este artículo pretende ser un homenaje a su «persona», pues «ella», sin duda, ha contribuido y contribuye a esa «madre» que los marineros de toda condición afirman tienen los barcos. Si por algo se conoce en los puertos del Mediterráneo, desde Castellón a cabo de Gata, el patrullero *Toralla* no es por el número de inspecciones de pesca realizadas o por lo bien que protege el círculo de lanzamiento de las incursiones de pesqueros o mercantes mientras se realiza un *lantor-flosub*, etc., sino por *Tora*.

En fin, es una marinero peculiar que se encuentra cumpliendo su último compromiso con la Armada y, como tantos otros marinos, ha transmitido el amor y disfrute por su profesión a alguno de sus descendientes; no obstante, uno de sus hijos se encuentra embarcado a bordo del *Torpedista Hernández*. Quién sabe si algún día a sus descendientes se les considerará de los «apellido ilustre». Va por *Tora*.





INFORMACIONES DIVERSAS

HACE CIENTO AÑOS



Se inicia el cuaderno de abril de 1904, tomo LVI, con un artículo titulado *Combate naval de Cavite. Impresiones de un médico*, por Juan Redondo, primer médico de la Armada. Siguen: *Conferencia del Dr. Otto Nordenskjold* (Boletín del Centro Naval. Buenos Aires);

Estados Unidos y Panamá, por D. J. G. Sobral, teniente de navío de 1.ª; *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.ª Concas y Palau, capitán de navío; *Conferencia dada el 9 de febrero de 1904 en la «Real Sociedad de Geografía Española»*, por el socio correspondiente en China Juan Mencarini, de las aduanas chinas; *Restos gloriosos*, publicado en el *Diario de Cádiz* el 21 de marzo de 1904; *La guerra ruso-japonesa; «König Albert»*, por la R.; *Información de la prensa profesional extranjera; Asociación de socorros Mutuos de los Cuerpos de la Armada*, acta de la sesión celebrada por la Junta General ordinaria de esta asociación el día 28 de marzo de 1904; *Movimiento de buques de guerra; Bibliografía*, por la R.

Con *Necrológica*, referida al capitán de fragata José María Tirado y Yervás, se completa el presente cuaderno.

HACE CINCUENTA AÑOS



Comienza el cuaderno de abril de 1954, tomo 146, con un trabajo titulado *Fenómenos especiales que se presentan en la predicción de mareas*, por Rafael Ravía Poggio, capitán de navío. Siguen: *A técnicas nuevas, métodos nuevos*, por el capitán de corbeta Miguel Romero;

Cooperación entre fuerzas terrestres y navales. Apoyo artillero al flanco de un ejército, por Félix Álvarez-Arenas y Pacheco, teniente coronel de Infantería; *El problema cinematográfico de la concentración*, por J. Vera Kirchner, teniente de navío.

En *Notas profesionales* se incluyen: *Método original de Sahib K. Ghosh*, *El papel del poder naval en la guerra atómica*, *Algunos recuerdos personales de Adolfo Hitler* y *Pormenores de la construcción del submarino atómico*.

En una información, *La Marina mercante en la vida nacional y la Marina mercante en 1953*, por Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil, capitán de fragata, jefe del Registro de Buques.

Con *Miscelánea, Libros y Revistas y Noticario* (en el que se da cuenta de la entrega a la Armada del dragaminas *Nalón*, el 16 de febrero, en San Diego (Estados Unidos), y en Cartagena del submarino *D-3*, el 19 del mismo mes), se completa el presente cuaderno, que contiene 65 ilustraciones.



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

EFEMÉRIDES DEL MES DE ABRIL

En tal día como hoy...

Día Año

1 1939.—Termina la cruel guerra civil en España. Se abre la esperanza para los dos bandos.

2 1405.—Don Alfonso Enríquez, almirante mayor de la Mar en Castilla, derrota en aguas de Gibraltar a una fuerza naval sarracena, doble en número de la castellana.

3 1909.—Fallece en Puerto Real el almirante Pascual Cervera Topete, comandante general de la escuadra que se batió en Santiago de Cuba.

4 1340.—Tiene lugar en aguas de Gibraltar el glorioso combate de una escuadra de Castilla, mandada por don Alfonso Jofre Tenorio, contra otra sarracena de muy superior fuerza. Jofre Tenorio muere heroicamente luchando, abrazado al estandarte que defiende con el mayor brío.

5 1940.—Se concede la medalla militar al valeroso comandante de la flotilla de *bous* del Cantábrico teniente de navío Ozániz.

6 1874.—En Filipinas tiene lugar un desembarco en Pateán, poblado de moros y

piratas. Se cubren de gloria las columnas de desembarco de las corbetas *Vencedora* y *Santa Lucía*.

7 1741.—En la defensa de Cartagena de Indias, atacada por buques ingleses con fuerza de desembarco, Blas de Lezo ordena barrenar sus galeones para obstruir la entrada de los enemigos por el canal de Boca Chica (el realmente practicable).

8 1807.—Dice el brigadier de la Armada Santiago Liniers, en Buenos Aires, ante el ataque de los ingleses: «Los títulos de la nación española son reñir con intrepidez y triunfar con magnanimidad, el enemigo vencido es nuestro hermano...» (lo dice una vez que ha vencido).

9 1805.—Sale de Cádiz la escuadra española, mandada por Gravina, para unirse con la francesa del almirante Villeneuve, que juntas atraen a las Antillas a la de Nelson y ésta deje libre el canal de la Mancha.

10 1781.—A diez leguas al noroeste de cabo Finisterre la balandra española *Flecha*, mandada por el teniente de navío Hidalgo de

Cisneros, apresa a otra inglesa, corsaria, del porte de ocho cañones y 22 pedreros.

11 1759.—Los jabeques *Cuervo* y *Vigilante*, al mando del capitán de fragata Diego de Argote, baten a una escuadrilla de moros y turcos.

12 1808.—Ante las costas de Galicia una división de seis cañones, mandada por Francisco Piella, se bate con una fragata y una goleta inglesas y salva el convoy que con sus cañones escoltaba.

13 1759.—El capitán de navío Tilly, con el navío *Atlante* a su mando, apresa un pingüe argelino y rescata dos barcos de Canarias que aquél se llevaba.

14 1864.—Hernández Pinzón, con las fragatas *Resolución* y *Triunfo*, se apodera de las islas Chichas para forzar a Chile a que dé las explicaciones pertinentes por las ofensas inferidas a España por aquel gobierno. Son los prolegómenos de la gloriosa campaña del Pacífico (1866).

15 1566.—Don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, sigue cosechando victorias; cerca de Melilla apresa tres fustas de turcos.

16 1755.—Cerca de Alicante, los jabeques de la flotilla mandada por el capitán de fragata José de Flor echan a pique a tres argelinos de Aggi-Muza, de 24, 22 y 14 cañones, llevando prisioneras a sus dotaciones a Cartagena.

17 1521.—En las Filipinas, en la isla de Mactan, muere heroicamente Magallanes luchando contra los indígenas.

18 1781.—Siguen los combates por la toma de Mahón a los ingleses, que se defienda en el castillo de San Felipe. Se distinguen en los ataques las fuerzas navales que manda el brigadier de la Armada Buenaventura Moreno.

19 1740.—Cerca de cabo Prior, el navío *Princesa*, mandado por el capitán de fragata Pablo Agustín de Aguirre, sostiene desigual combate contra tres ingleses del porte de 70 durante más de siete horas.

20 1637.—Se ocupa la plaza de Grave-lingas para asegurar la acción de los corsarios de Dunkerque, aliados de España.

21 1781.—En medio del Atlántico el bergantín *San José* se bate bizarramente durante tres días con una goleta inglesa,

rompiéndose al fin el contacto, con grandes pérdidas por ambas partes.

22 1279.—El rey Alfonso X de Castilla crea la Orden Militar de Santa María de España en Cartagena, dirigida a los «fechos de mar».

23 1494.—Cristóbal Colón efectuaba su segundo viaje, ya con miras colonizadoras. Habrá de encontrar destruido por los indios el fuerte de Navidad que dejó en su primer viaje en tierras de Santo Domingo.

24 1610.—En Playa Honda, en Filipinas una improvisada escuadra española, mandada por el gobernador general de las islas, derrota a una holandesa de superior fuerza, muriendo en la lucha el almirante de ésta.

25 1741.—Frente a las costas de Brasil, cerca de la isla de Santa Catalina, naufragó el navío español *Guipúzcoa* después de una heroica lucha con el temporal.

26 1565.—Venciendo grandes dificultades en la navegación, llega López de Legazpi a las Filipinas. A pesar de la resistencia de los indígenas se establece en San Miguel (así llama al lugar), en la isla de Cebú.

27 1818.—La fragata española *Esmeralda*, mandada por Luis Coig, es atacada por un navío que se le acerca arbolando la bandera inglesa. Coig rechaza varios abordajes y pone al navío enemigo en retirada atestado de muertos y heridos. Es condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando.

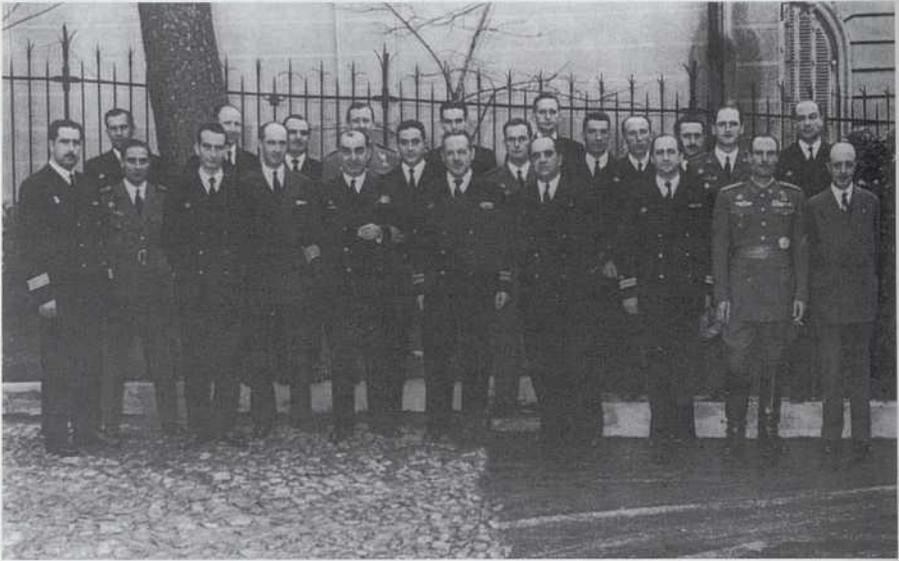
28 1528.—En aguas de Italia, cerca de Amalfi, tiene lugar el combate de cabo del Orso contra los genoveses. Resultan grandes pérdidas en su escuadra y en la española. Muere luchando bravamente Hugo de Moncada, capitán general de la Mar.

29 1836.—Durante la primera guerra carlista en la costa catalana, en Amposta, saltan a tierra fuerzas de marinería y tropa del bergantín de la reina, *Patriota*, a las órdenes de los alféreces de navío Ramón Tabors e Ignacio Santiago, que baten y dispersan a un numeroso grupo enemigo.

30 1937.—Durante la guerra civil (1936-1939), frente a Santander, el acorazado *España* choca con una mina y termina hundiéndose tras muchos esfuerzos de sus tripulantes y muchos actos de valor de los mismos.

CAPITÁN MARVAL

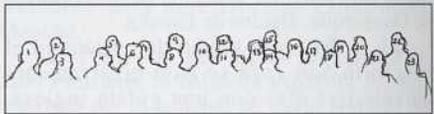
VIEJA FOTO



Promoción XVI de la Escuela de Guerra Naval. Fotografía de fin de curso, diciembre, 1953. Castellana, 38.
(Foto: archivo del contralmirante Martínez-Cañavate).

- 1.—José Luis de Azcárraga y Bustamante (comandante auditor. Profesor).
- 2.—Antonio Ordóñez Quirell (capitán de corbeta. Alumno).
- 3.—Juan Retuerto Martín (teniente coronel del Ejército del Aire. Alumno).
- 4.—Saturnino Suances de la Hidalga (capitán de corbeta. Profesor).
- 5.—Luis Rafael Martínez-Cañavate y Ballesteros (capitán de corbeta. Alumno).
- 6.—Pedro Churrua y de la Plaza (secretario de embajada. Profesor).
- 7.—José Manuel Ollero Castell (comandante de Infantería de Marina. Alumno).
- 8.—Luis Carrero Blanco (capitán de navío. Profesor).
- 9.—Jaime Milans del Bosch y Ussía (comandante de Infantería. Alumno).
- 10.—Antonio Urcelay Rodríguez (teniente de navío. Alumno).
- 11.—Francisco de Benito Parera (contralmirante director de la E. G. N.).
- 12.—Carlos Bastarache del Carre (capitán de corbeta. Alumno).
- 13.—Fernando de Querol Muller (teniente coronel del Ejército del Aire. Profesor y alumno).

- 14.—Luis Martín-Pinillos y Bento (capitán de navío subdirector de la E. G. N.).
- 15.—Pedro González-Aller Balseyro (teniente de navío. Alumno).
- 16.—Francisco Morales Belda (teniente de navío. Alumno).
- 17.—José M.^a Zumalacárregui Calvo (capitán de corbeta. Alumno).
- 18.—José M.^a Moreno Aznar (capitán de corbeta. Alumno).
- 19.—Luis Berlín Camuñas (capitán de corbeta. Alumno).
- 20.—Ignacio Alfaro Arregui (teniente coronel del Ejército del Aire. Alumno).
- 21.—Félix Álvarez-Arenas y Pacheco (comandante de Infantería. Alumno).
- 22.—Eliseo Álvarez-Arenas y Pacheco (teniente de navío. Alumno).
- 23.—Álvaro Beltrán de Lis y Pastor (profesor de inglés).





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.

26.371.—Capitán Marval



La sección de *Miscelánea* —probablemente la que goza de mayor

aprecio por parte de nuestros lectores desde que en 1940 la creara el almirante y polígrafo don Julio Guillén— se viste de luto por el reciente fallecimiento de uno de sus más asiduos y veteranos artífices, el contralmirante (H) don Carlos Martínez-Valverde, el entrañable y querido Capitán Marval.

Con su partida perdemos una de nuestras referencias más sólidas, que se inició en 1932, año en que publicó su primera colaboración en nuestra REVISTA, y así continuó durante setenta y dos años, hasta pocos días antes de su muerte, que nos envió sus últimas misceláneas que insertamos en este cuaderno



bajo las firmas de Capitán Marval y C. M.-V. Gran marino y hombre de armas nos dio un permanente ejemplo de perseverancia, tenacidad y caballerosidad.

Ilustre historiador y hombre de bien, unido al gran recuerdo humano de su persona, su espíritu permanecerá en esta sección de *Miscelánea*, formada por gloriosos retazos de la historia de la Marina española, seleccionados y sintetizados para formar una «moral de victoria» tal como solfa decir el almirante don Carlos Martínez-Valverde, con cuya familia nos unimos en su dolor todos los que hacemos esta REVISTA.

El Capitán Marval ha subido al cielo con el Práctico celestial a bordo, y estamos seguros de que allá arriba ya habrá formado tertulia con los santos marineros de la corte seráfica.

M. J.

26.372.—Ejercicios de combate en tierra



La marinería puede combatir en tierra como Infantería. Aparte de ello, en una movilización general los marineros pueden incluirse en la amplia Infantería, que acoge a todo.

Los ejercicios pueden combinarse de jefe a jefe, en conjunción posible. En la parte baja de la ilustración avistamos un helicóptero haciendo vuelo estacionario sobre la marine-

ría de un Centro de Instrucción que realiza ejercicios de combate en tierra. Puestos de acuerdo previamente sus jefes sobre el lugar a coincidir.

Capitán Marval

26.373.—Doble cara



En el capítulo de extravagancias hay que citar el mascarón de la balandra de 18 cañones *Termgant* (1796-1819) con doble cabeza, a una banda de mujer y a la otra de hombre. La mujer llevaba una escoba de verdad en actitud de golpear al hombre, que para mayor realismo aparecía con la nariz ensangrentada.

J. M.^a M.-H.

26.374.—Aprobación de la construcción del submarino Peral



A partir del mes de abril de 1887 las páginas de la prensa gaditana se llenaron con noticias relacionadas con el interés suscitado por el proyecto del teniente de navío Isaac Peral y Caballero, un modelo de torpedero submarino que, según la opinión de los entendidos en aquella materia y



en expresión del *Diario de Cádiz* del 24 de abril de dicho año, era «la última palabra en el arte naval militar».

En 1885 Isaac Peral había presentado en el Ministerio de Marina una memoria desarrollando su proyecto de submarino, que fue aprobada y dos años más tarde la *Gazeta de Madrid* publicó un Real Decreto que establecía la construcción en el Arsenal de La Carraca, con carácter de urgencia, del buque submarino proyectado. Se había dado el primer paso, y a su regreso de Madrid Isaac Peral fue recibido apoteósicamente en la estación de ferrocarril de la ciudad de San Fernando.

J. J. P. C.

26.375.—Heráldica naval



Hasta el siglo XIX los oficiales de Marina, para serlo, tuvieron que acreditar pruebas de nobleza. Se exceptuó a Antonio Barceló, que empezó en su escolta de jabeques.

Presentamos dos escudos referentes a dos linajes, al de Jorge Juan y Santacilia y al de Ramírez de Arellano. A pesar de todo, de Barceló se dijo: «si el Rey de España tuviera cuatro como Barceló, de él sería Gibraltar, que de los ingleses no». Hay muchos valores que no están recogidos exclusivamente para los hombres de nobleza reconocida.

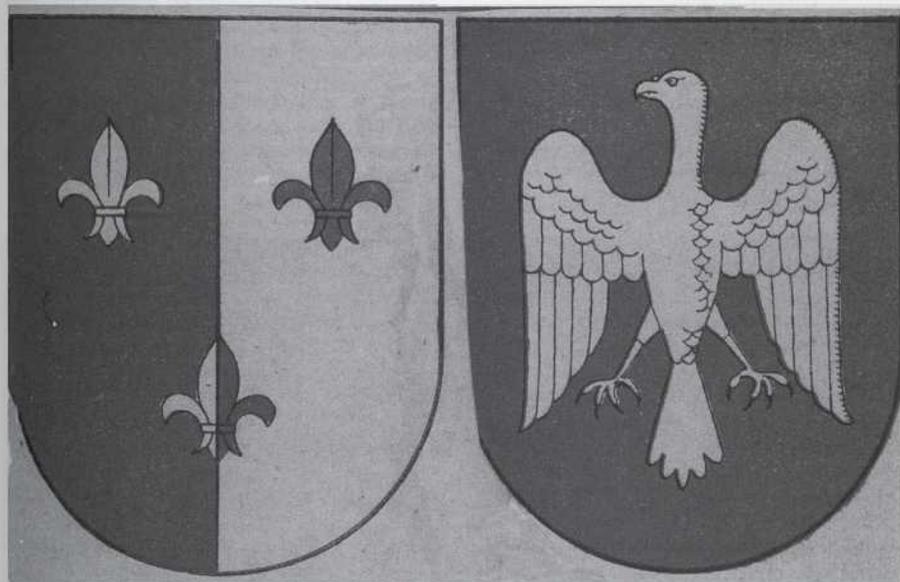
Capitán Marval

26.376.—Curiosa obligación



De la guarda de la salud moral de los soldados embarcados se cuidaba, además de los capellanes, el capitán de Infantería.

A éste le correspondía la obligación de «hacer confesar y comulgar, si hay pecado, a todos los soldados el primer día que salgan a la mar para que nadie vaya en pecado mortal, poniendo pena al que jurase o blasfemase del santo nombre de Dios, para que se sirva darles buen viaje», y aquél debía permanecer



Ramírez de Arellano (izquierda), Jorge Juan (derecha).

debajo de la cubierta, en la boca de la escotilla, durante la pelea, con el cirujano y barbero, para confesar a los heridos, «y los que no tuvieran remedio los absolverá para si es posible no muera nadie sin confesión.»

M. M. C.

26.377.—Festejos



Fueron éstos los organizados por el capitán de navío Antonio Leal de Ybarra, comandante de la Real Marina de Almería, para representar el sitio y bloqueo de Cádiz y embarco de Su Majestad en este puerto con destino a El Puerto de Santa María.

En este festejo, que duró nada menos que cuatro días, se dispuso de 200 marineros y dos buques sobre ruedas, que efectuaron simulacro de combate naval en tierra, y en el que se consumieron 1.000 granadas, 700 tiros de cañón y 200 de fusil, todo ello aderezado por un castillo de fuegos artificiales.

A. A. R.

26.378.—Plaza de Amboage, 1917



En la plaza de Amboage de Ferrol, «de aquélla»; o sea, hace bastantes años, más o menos en 1917, se fotografió este grupo, en el cual se encuentra el guardia



marina Ricardo Casa Miticola, que de capitán de corbeta fue asesinado en Paracuellos del Jarama en noviembre de 1936, y el marinero Francisco Núñez Olañeta, con el tiempo contralmirante de nuestra Armada.

Tres de las señoritas son hermanas de don Paco y el resto del grupo lo desconocemos. Noten el pacífico ambiente de Amboage y recuerden que entonces Europa se hallaba inmersa en la Gran Guerra.

E. C.

26.379.—Predicción



Por la época en que Fulton realizaba las primeras pruebas de navegación con propulsión a vapor, en los principios del siglo XIX el profesor Dionysius Lardner afirmó en una conferencia, que pronunció en Bristol, «que la idea de abrir una navegación de vapor oceánica era, por todos los estilos, semejante a la de un viaje a la Luna».

Su intención era, evidentemente, negativa, pero acertó a su pesar, pues ambas cosas se han realizado bien, con una gran diferencia de tiempo, aunque hay quien niega la realidad a lo segundo calificándolo de montaje, quizá no transcurra mucho tiempo antes de que se demuestre su verdad con la prueba abrumadora de viajes turísticos de fin de semana a nuestro satélite.

G.

26.380.—Jóvenes marinos



En más de una ocasión, la edad apropiada para iniciarse en la vida militar y marinera ha sido tema de conversación o de discusión. A quienes defienden que debe ser a muy temprana edad puede servirle la información siguiente:

«La extraordinaria figura que fue Juan José Navarro de Viana y Búfalo, primer marqués de la Victoria y primer capitán general de la Real Armada, tanto por sus cualidades humanas como profesionales, nacido en 1687, a los ocho años de edad obtuvo plaza en el tercio fijo de Nápoles y a los once pasó al viaje del Mar.»

P. G. F.

26.381.—Fábricas de jarcia y lonas



Establecida por administración y real cuenta las Reales Fábricas de jarcia y de lonas en el Arsenal de Cartagena, debiendo, desde el 1 de noviembre de 1750, comenzar a hacer la que necesiten para su aparejo y servicio los bajeles del Rey, se nombra director y maestro mayor de la primera a Juan Buxó y de la segunda a Carlos Sanz, a cuyo cargo deben ponerse por el guarda almacén general de pertrechos de Marina las porciones de cáñamo, lona y demás géneros que necesiten y pidan para convertir en las piezas que se le manden ejecutar, entregando éstas mensualmente al propio guarda almacén general, con las formalidades que corresponde.

J. A. G. V.

26.382.—Desayuno escaso



Cuando finalizaba el año 1920, el director del Hospital de Marina de Ferrol, con evidente celo profesional, conocedor de la importancia de la alimentación en la

recuperación de la salud de sus enfermos, elevó escrito al capitán general de aquel departamento señalando que, al tener que ajustarse a lo mandado en el vigente plan de alimentación de los hospitales de Marina, se veía obligado a suministrar a los enfermos de su hospital un desayuno, a todas luces escaso, integrado por café con leche, exclusivamente.

Tras las consultas de rigor en la jefatura de servicios sanitarios, se propuso su notificación para todos los hospitales navales y enfermerías de buques, aumentándolo en lo posible, sin tener que alterar los presupuestos, adoptando como definitivo el desayuno que se suministraba en los hospitales de Ejército, integrado por «diez gramos de café, veinticinco de azúcar, cien mililitros de leche y sesenta gramos de pan».

La disposición recordaba que debía vigilarse a los cocineros y ayudantes de cocina, exigiéndoseles estar dotados de las «probadas aptitudes profesionales», señaladas por reglamento.

M. M. C.

26.383.—Antigüedad



Como decano de los clubes náuticos españoles se considera al Club Mediterráneo de Málaga. El más antiguo de Cataluña es el Club Náutico de Tarragona, fundado en 1878.

J. M.^a M.-H.

26.384.—Oficiales de Marina, pescadores



El insigne escritor Benito Pérez Galdós cuenta en la novela *Memorias de un cortesano de 1815*, de sus «Episodios Nacionales», que acontecía por aquella época que muchas veces los oficiales del Ejército de línea no veían una paga en diez meses.

No sé como aguantaban. Especialmente los marinos, a quienes se debía la bicoca de

setenta pagas, no dejaban de pasar un año sin importunar al Gobierno con ridículos memoriales que destilaban lágrimas. Harto hizo Su Majestad permitiéndoles consagrarse a la pesca, oficio denigrante para tan noble instituto, y no lo tolerara ciertamente el sabio poder absoluto si no aconteciera que un oficial que había estado en Trafalgar muriese de hambre en Ferrol, y que otros cometieran la villanía de ponerse a servir de criados para poder subsistir....

A. S. S.

26.385.—Propina



Relataba Américo Vespuicio:

«Quinientas perlas les compramos por un solo cascabel, con un poco de oro que les dimos de gracia.»

No está mal la propina, pero tampoco eran vendedores de pañuelitos en un semáforo.

G.



26.386.—Real Orden



Por una de fecha 30 de octubre de 1801 se nombraba por S. M. el

Rey Carlos IV a Manuel Godoy y Álvarez de Faria príncipe de la Paz, Generalísimo de los Ejércitos de Mar y Tierra; expresándose en ésta «el distintivo con que ha de distinguirse de los demás generales los jefes fundamentales de sus Estados Mayores.... para ello usareis faja color azul, en lugar de la roxa de los Generales».

J. F. G.

26.387.—Las Partidas de Alfonso X



Del Rey castellano Alfonso X el Sabio son las primeras Ordenanzas

sobre higiene naval, publicadas en 1294, conocidas como *Las Partidas*, una vasta compilación de leyes que constituye el mayor intento de sistematización del Derecho realizado en la Edad Media. En el título XXIV, Ley IX de la Partida II, se postulan consideraciones de naturaleza higiénico-naval, señalando la conveniencia de llevar a bordo de las naves señalados alimentos como el bizcocho, carne salada, legumbres, queso, ajos, cebollas, agua dulce la más que pudieren, vinagre, sidra y vino.

M. M. C.

26.388.—El almirante «trovador»



Paio Gómez Charifio de Sotomayor (1225-1295), primer señor de Rianxo,

es conocido como el almirante «trovador». Participó en la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo, en 1248, a bordo de una galera supuestamente construida en el río Lérez. Escribió varias cantigas de amor y de amigo, de las que se conservan un total de veintiocho, varias de ellas relacionadas con la vida marinera; está enterrado en la iglesia de San Francisco, en Pontevedra, en

una sepultura con estatua yacente situada en el crucero a la izquierda de la capilla mayor.

Entre las cantigas conocidas hay que destacar, en este Año Santo 2004, la referida al apóstol Santiago:

A Sant'Iago, padrón

*¡Ai, Sant'Iago, padrón sabido
vós mi adugades o meu amigo!
Sobre mar ven quen frores d'amor ten:
mirarei, madre, as torres de Geen.*

A. P. P.

26.389.—Entrega del Cuartel de Instrucción de San Fernando



de Marinería de San Fernando.

Es en el año 1955 el día de la entrega del nuevo Cuartel de Instrucción

de Marinería de San Fernando.

En la foto superior se dispone el grupo a dirigirse al lugar de la solemne ceremonia donde esperan las fuerzas formadas. Vemos, de izquierda a derecha, en la primera fila al capitán de fragata Carlos Martínez-Valverde (jefe que ha de tomar el mando), al capitán de navío Eduardo Gener Cuadrado (que ha de presidir la entrega) y al capitán de navío Manuel de Lahera y de Sobrino. En la segunda fila, capitán de fragata Jesús Sánchez-Ferragut Gómez, teniente de máquinas Andrés Cerdido Ferrer y capitán de corbeta Agustín Rosety Caro. Más al fondo vemos al teniente de navío Pascual Junquera Ruiz.

Al Cuartel de Instrucción, entonces recientemente inaugurado, se le llamaba el «Mil Quinientos» por el número de marineros en instrucción que admitía entonces (la dotación era de unos setecientos, instructores y música, con cornetas y tambores incluidos). Poco después el Cuartel fue además Centro de Formación de Especialistas. En él ingresaban los de todas las especialidades de la



Armada. Todo suponía un gran avance en la formación de la marinería. Se hacía hincapié en la instrucción militar, la marinera y en la formación moral y física de muchos ciudadanos españoles.

En la foto inferior, la entrega de mando.

MARVAL

26.390.—Fobia al remo



En el antiguo Real Yacht Club de Barcelona, formado por un grupo de bohemios apasionados por la vela, se juraba no bogar jamás, y su fobia al remo y al club de remeros tuvo alcances insospechados.

J. M.ª M.-H

26.391.—Informes reservados



Los dados por Luis de Córdoba, capitán general de la Real Armada, a Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho de Marina, con fecha 1 de abril de 1791, del por entonces teniente de navío José Vargas Ponce, fueron los siguientes:

«*Circunstancias:* Valor conocido, buena conducta, sobresaliente inteligencia, en el tramo de Historia, y regular en maniobra. Salud robusta.

Servicio: Se halló en las Baterías Flotantes, de que le resultó una contusión; en el combate de la Escuadra combinada; tubo destino en el Navío *San Joaquín* de la de D. Juan de Langara; navegó á las ordenes de D. Vicente Tofiño, encargado de la construcción de Cartas. Y el año de 1785, por Real orden, fue la Corte donde subsiste encargado de la Edición de atlas; en cuyo intermedio ha trabajado el Derrotero del Mediterráneo, la descripción de Islas Baleares y viaje al Estrecho de Magallanes.»

J. F. G.

26.392.—Santoña



En la guerra de España contra Napoleón Bonaparte, llamada por nosotros de la Independencia, el citado emperador pretendía en su final quedarse con Santoña como un Gibraltar francés.



Dicha plaza (base de las fuerzas sutiles marítima) estaba contrarrestada por la acción española con las baterías emplazadas en la arena del Puntal del Aredo.

El emperador Napoleón se quedó con las ganas, tomada Santoña con la ayuda de la escuadra de fragatas inglesas que surcaban el Cantábrico, éstas con apoyo, a su vez, de las fuerzas navales sutiles española. Unas y otras flanqueaban el avance definitivo de Lord Wellington desde Portugal.

Almirante R

26.393.—Batalla del Estrecho



Fue la que ganó el almirante mayor de Castilla Alfonso Jofre Tenorio en 1325 con su fuerza de la guarda del Estrecho, compuesta de seis galeras, ocho naos y seis leños. Frente a veintisiete galeras de los reyes de Granada y sus aliados africanos. Hábilmente gobernó Jofre para ganar barlovento a enemigo tan superior en número, embistiéndolo y echando a pique cuatro galeras y apresando otras tres. Las pérdidas del enemigo fueron de mil doscientos muertos y trescientos prisioneros. Así consta en la crónica de Alfonso Onceno.

G.

26.394.—Carabela



El capitán de corbeta Carlos Etayo, de origen navarro, «el Capitán Etayo», construyó con sus propios medios una carabela como la de Cristóbal Colón, a la que llamó también *La Niña*, con la cual realizó con éxito algún viaje a América. Recogida ya, la recibieron los Astilleros de Guadalete, a cargo de la Diputación de Cádiz.

Descuidados sus gastos, vino a hundirse dos veces; la segunda definitivamente.

Como se sabe, *La Niña* fue la carabela que regresó del primer viaje de Colón.

Capitán Marval

26.395.—Marinero laureado



Se trata del cabo de mar de primera clase, de la dotación del *Vizcaya*, Manuel Sánchez Fernández, natural de Ferrol, que se distinguió en la defensa de este barco en su refugio del puerto de Santiago de Cuba. Durante aquel bloqueo de la Escuadra americana, la española sufrió el bombardeo de aquélla en varias ocasiones, con graves daños.

En el último de ellos, acaecido el 2 de julio de 1898, el día antes de salir la Escuadra de Cervera hacia el «desastre», «penetró en el acorazado español *Vizcaya* una granada enemiga, cayendo sobre cubierta, sobre la cual se arrojó el referido cabo de mar, desconociendo seguramente si la espoleta era de percusión o de tiempo, y despreciando el peligro cogió dicho proyectil lanzándolo al mar, evitando que explotase».

Así reza la Real Orden de 27 de julio de 1901 (BOMM del 15-8) por la que se concedía al cabo de mar de primera Manuel Sánchez Fernández la Cruz de segunda clase de la Real y Militar Orden de San Fernando, pensionada con 400 pesetas anuales.

El cabo de mar continuó en el servicio activo y llegó a contra maestre de puerto de segunda clase. Y aún mostró su valor en las

campañas del Rif y de África, por el que recibió la Cruz de plata del Mérito Naval, roja, sin pensión (Real Orden de 31 de julio de 1913). Y en 1914 de nuevo muestra heroísmo y obtiene la Madalla de África y de Melilla con pasador de Kert (Real Orden de 12-1).

Falleció en su destino del Grove el 15 de mayo de 1922.

R. Ll. B.

26.396.—Navegante solitario



Alain Gerbault dio la vuelta al mundo en solitario con el *Firecrest*, del 21 de abril de 1923 al 26 de julio de 1929. Así lo recuerda su lápida sepulcral en Bora-Bora, isla del archipiélago de Barlovento (Oceanía).

J. M.^a M.-H.

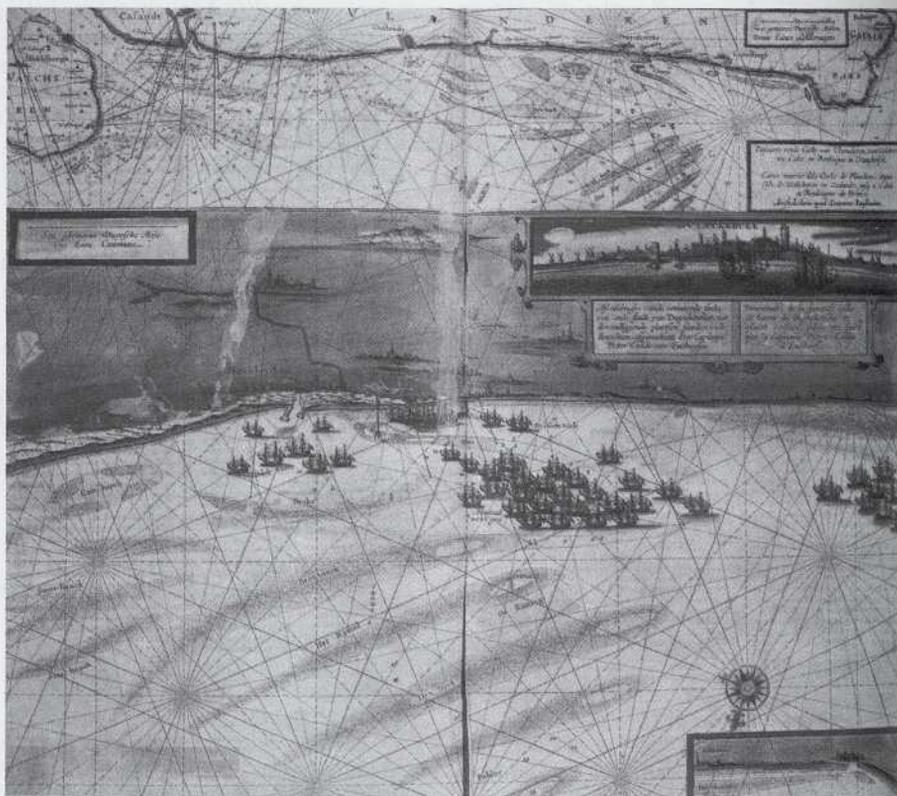
26.397.—Buque hospital



Para este cometido fue armada la urca de Su Majestad, nombrada *Santa Rita* (Cartagena, 1773), que se incorporó a la poderosa escuadra del mando de Luis de Córdoba en 1779, cuando se pretendió la invasión de Inglaterra por la Francia de Luis XVI, para lo cual nuestra escuadra se coligó con la francesa del conde d'Orvilliers. Dicha escuadra Córdoba contaba con 32 navíos, siete fragatas, dos bergantines, nueve jabeques, nueve balandras, dos goletas, ocho brulotes, 12 faluchos, 19 cañoneras y 18 bombarderas.

Dotación del buque: un teniente de navío, comandante; un alférez de navío, segundo comandante; un alférez de fragata; un contador; un capellán; un cirujano; doce de tropa de Infantería; dos de tropa de Artillería; quince oficiales de mar; veinte artilleros; veintinueve marineros; cinco pajes, y diez criados.

Dotación del hospital embarcado: un capellán, un médico, un cirujano mayor, dos cirujanos, tres sangradores, un guardarropa, un boticario, un mozo tisanero, un enfermero



mayor, diez enfermeros, dos cabos de sala, un cocinero, un mozo de cocina y un panadero.

J. B. N.

26.398.—Almirantes y capitanes

 El Rey de España tuvo importantes almirantes y capitanes en el mar del Norte no precisamente españoles, sino de

la Escuadra de Dunkerque, que tan buenos servicios le prestaron en los siglos XVI y XVII, todos contra ingleses y holandeses.

La Escuadra de Dunkerque se organizó primero armando sus barcos contra los holandeses que atacaban sus pesquerías, y aparece la base en el «Atlas Novus Sive Theatrum Orbis Terrarum», que se une a la ilustración que se adjunta a la presente miscelánea.

Almirante R





HISTORIAS DE NOSTRAMO LOURIDO

LA BERENGÜELA (*)

Ignora cómo y por qué fue; pero en la tertulia de aquella tarde hizo el gasto casi por entero nuestro don Juan Lourido y González, caso inusitado, pues el viejo contra maestre retirado es bien sabido que era hombre de pocas palabras, y el provocarle un cuento o una charla pugnaba con su timidez y carácter reservón, que en realidad cubrían un natural sobrio y discreto, poco amigo además de mezclarse en discusiones de los de tierra adentro.

Mas, tratóse de pasada de tal o cual buque moderno bautizado con más miras políticas que objetivas, como ignorando que el invicto Marqués de Santa Cruz, el glorioso decididor de la jornada de Lepanto, *había proclamado que los nombres de las galeras, si ellos solos no las hacen invencibles, si están bien puestos hacen a sus dotaciones más aguerridas y esforzadas*, y Lourido, transfigurándose por momentos, hubo de elogiar los sonoros rotundos que bautizaban a

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

los barcos de su tiempo, echando mano si hacía falta nombres de *esos de reinas muy antiguísimas* —según creía él—, como *Ceres* y *Proserpina*.

Aquélos sí que le eran nombres, y no los de ahora; había que oírlos con toda su rotunda sonoridad, digna de presidir la pomposa redondez de la popa, sobre el balconcillo: *Navas de Tolosa, Rey Francisco de Asís, Prosperidad, Berengüela...*

Lourido enumeraba todos los buques de la marina isabelina como si desfilasen por delante de él en imaginaria revista naval, como la que presencié él en Alicante cuando se inauguró el ferrocarril que después fue M. Z. A.; primero los navíos erizados de cañones, más luego las fragatas y tras de ellas la nube de corbetas, bergantines y las goletas de minúsculo aparejo y de elegancia suma que mandaban tenientes de navío patilludos y capaces ya de desafiar a todos los mares. Y no se diga nada de los faluchos y escampavías, todos ellos bautizados como si fuesen barracones grandes, verdaderos morrocoyes...

Y Lourido volvía a insimismarse al nombrarlos todos: *Navas de Tolosa, Rey Francisco de Asís, Prosperidad, Berengüela...* Sobre todo, *Berengüela*.

El nombre de la prudente madre del rey San Fernando cobraba en los labios de Lourido sonoridades de verdadera emoción; y prendido en la evocación que le traía este patronímico, comenzó a relatar sus tres campañas en ella, especialmente la de 1869, en la que, camino de Manila, asistió a la inauguración del canal de Suez y fue el primer buque que en realidad lo atravesó.

¡Había que ver la de escuadras y buques que concurrieron! Todo un bosque de arboladuras luciendo los colo-

res de las banderas de todo el mundo, incluso con no sé cuántos estandartes de emperadores, reyes y príncipes...

Allí estaba nada menos que la emperatriz *Ugenia*, nuestra paisana, la hembra *más currusqueira* y *cabal de todas, que mismamente daban ganas de comérsela como una empanada*; y tan requesimpatiquísima con los nuestros, que hasta gustó mucho de la ronda que con guitarras le dieron los caballeros Guardias Marinas de la *Berengüela*...

—*Berengüela, don Juan Berengüela...* —atajaba, corrigiéndole la fonética, el cascarrabias del Registrador de doña Propiedad.

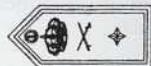
Pero don Juan Lourido proseguía imperturbable su historia; que si a la Paca, su camarista, le hiciera la corte un condestable de a bordo que era de Cádiz y tan finostico que estuvo a punto de dejar sin su azafata de confianza a la emperatriz de los franceses; que si al recalar por Manila la *Berengüela*...

—*Berengüela, don Juan, Berengüela* —insistió con su tosecilla antipática el señor Registrador.

Hasta que Lourido, harto ya de tanta insolencia e interrupciones, le atajó casi colérico, rotundo y magnífico cual Júpiter fulminando un rayo desde su poltrona en el Olimpo:

—*Y me lo va a decir a mí... ¡Con la de veces que le tengo limpiada la U!*

Julio F. GUILLÉN TATO (†)





HÉROES ANÓNIMOS EN GRAN SOL

«El sureste lento, cálido, hondo, pica-
ba las aguas de la dársena. Lejana,
amarilleaba la mar abierta. En el cielo
del atardecer se apretaban las nubes
como un racimo de mejillones, cárdeno y
nacarado. Las gaviotas daban sus gritos
estremecidos, revoloteando el puerto,
garreando las olas. Un barco bonitero
navegaba hacia la línea de atraque, baja
la mar, bajo y áspero el ruido del
motor...». De esta forma tan bella, tan
expresiva, impecable desde el punto de
vista estético, que lógicamente quiere
decir literario a la vez que novelesco,
iniciaba su narración Ignacio Aldecoa
(Vitoria, 1925. Madrid, 1969) en *Gran
Sol*, Premio de la Crítica, en su momen-
to, una de sus importantes novelas, cuyo
autor, de talento inmenso y fértil, marcó
e influenció en parte el devenir de la
novela española y de una forma muy
concreta en la década de los 50 y 60,

décadas especialmente fructíferas de la
narrativa española. Según notas del autor
de *El fulgor y la sangre*, la novela trans-
curre entre unos hombres curtidos por la
mar, que trabajan en la carrera de los
bancos de pesca entre los grados 48 y 56
latitud norte, 6 y 14 de longitud oeste, en
el mar del Gran Sol. A bordo del bonite-
ro, un barco pesquero vasco que sale
hacia aguas del mar de Irlanda con inten-
ción de faenar, seis, siete personajes,
siete historias, siete vidas a contar. Vidas
en la práctica dedicadas a la mar en todas
sus variadas gamas de experiencia, tami-
ces, contrastes, luces y sombras. Unas
vidas, ciertamente, nada fáciles, que han
dejado excesivo lastre a través de todo
tipo de turbulencias, mares encrestados y
océanos revueltos, como si de una metá-
fora de su vida profesional se tratase. De
Ignacio Aldecoa, sus textos siempre
llamaron la atención de cineastas como,

Ignacio
ALDECOA



Gran sol

por ejemplo, Mario Camus, que en dos ocasiones, *Con el viento solano* o *Young Sánchez*, vertió su caudal literario original en dos excelentes películas.

Con estos elementos, el director catalán Ferrán Llagostera, cineasta muy ligado al universo de la mar que retrató en sus películas, encara en 1989 sobre un guión muy bien trabajado, que sigue fiel al espíritu original la que quizá sea la mejor cinta de toda su carrera. A caballo entre el perfil psicológico de sus personajes y un cierto aire de película de aventuras inscrito en la mejor tradición, la película avanza, poco a poco, lentamente, por unos caminos, esta vez de tipo y significación cinematográfico, de difícil singladura, pero que el creador de *Comarques de Catalunya* sabe sortear con inteligencia, sumo grado de sensibilidad y nervio narrativo que en todo momento mantiene con paso firme y una orden de mando de rodaje perfecto. En las secuencias de interior, con breves y rápidas descripciones que introducen al espectador en el mundo quieto, cerrado, de un barco, en especial cuando de contar la vida cotidiana de cada día se trata. Lenguaje sencillo, práctico, accesible siempre y en todo momento. Después, en mar abierta, cuando el barco avanza millas hacia su objetivo pesquero, también sabe estar a la altura de las

circunstancias. Es entonces cuando la película adquiere un vibrante tono y un perfil muy ligado a las viejas y tradicionales cintas de toda la vida, donde la odisea en su pleno sentido adquiere su significado más especial, su protagonismo más espectacular. Técnicamente *Gran Sol* representa un trabajo sólido, fuerte y muy profesional, con un uso de color depurado y expresivo que capta en todo momento la atmósfera, el clima que su director, y quizá también Ignacio Aldecoa —ya fallecido cuando se rodó la película— pretendían. En el terreno siempre importante de la interpretación, destacar los nombres de Carlos Luzena, Agustín González y Patxi Bisquet.

Ferrán Llagostera i Coll (Sant Joan de les Abadesos, Girona, 1949) comenzó sus primeros contactos con el mundo del cine a través de las artes gráficas y el género de la pintura, que posteriormente abandonó. Es en el llamado cine industrial donde ejecuta sus trabajos al objeto de conocer y dominar el oficio. Traba conocimientos y amistad con algunos grupos independientes de la época, Cátaras y Go-Go, por ejemplo, donde actúa como ayudante de director. Con la serie *Geografía General* (1981) obtiene diversos galardones. Posteriormente, creó la productora Centre Productor de la Imatge y destaca por una larguísima serie, 38, de cortometrajes, conocidos como *Comarques de Catalunya*. Influenciado poderosamente por la llamada del mar tras su primer largometraje, *Pasaje a Ibiza/Barcelona* (1986), el resto de su filmografía se inscribe en ambientes marítimos como *Terranova* o *La pesca* (1993), rodada para la televisión. También es importante destacar un documental dividido en 14 capítulos, *O mar do home* (1995), y otro de 13 capítulos, *La pesca a Catalunya*, también de registro televisivo.

Toni ROCA

La Mar en la Filatelia



LA MAR EN LA LITERATURA

Mar y literatura en los sellos

La mar siempre ha sido fuente de inspiración para escritores, que con sus crónicas de viajes, novelas, poesías, narraciones, cuentos, relatos, ensayos, escritos técnicos, etc., han dejado un gran legado, gracias al que hoy podemos revivir fábulas y mitos del pasado, epopeyas de descubrimientos, vidas de marinos ilustres, acciones de guerra, actividades de piratas, exploraciones, fantasías que en muchos casos fueron como premoniciones o profecías de futuro, o simplemente aventuras. Y ya que el día 23 de abril se celebra el «Día Mundial del Libro y del Derecho de Autor», es una buena ocasión para recordar libros y autores que hacen referencia a la mar, y a sellos de correos que se encargan de recordarlos.

La idea de celebrar el «Día del Libro» fue propuesta por la Unión Internacional de Editores, y España la trasladó a la UNESCO, donde tuvo muy buena acogida. Se enriqueció al añadir el concepto del «Derecho de Autor» a iniciativa de Rusia, y fue proclamado por una resolución de la UNESCO del 15 de noviembre de 1995, con los objetivos de: «Atraer la atención de las autoridades gobernantes, profesionales y público en general sobre este modo de conocimiento, expresión y comunicación que, con el nacimiento

de otros medios de comunicación cada día más sofisticados, sigue siendo pilar fundamental de la educación activa y de la reflexión crítica», y «Subrayar el cometido del libro y del derecho de autor como vectores de una cultura de paz, tolerancia y diálogo universal». Para su celebración se eligió el 23 de abril, por coincidir con el día de 1616 en que murieron insignes autores como Cervantes, Shakespeare o el Inca Garcilaso de la Vega.

Para contribuir a esta celebración, y en homenaje a algunos autores que han escrito sobre la mar, a continuación adjunto algunos sellos que recuerdan su persona o su obra.

Julio Verne

El francés Julio Verne (1828-1905) fue un novelista que nos hizo soñar con grandes aventuras. Fue autor de obras de fantasía técnica —algo que hoy podríamos llamar ciencia ficción—, muchas de las cuales se convirtieron en realidades con el paso del tiempo. Con su gran imaginación fue capaz de predecir algunos avances tecnológicos que iban a aparecer mucho tiempo después. Una de sus más famosas novelas es *Veinte mil leguas de viaje submarino*, en la que cuenta las andanzas del capitán Nemo y su submarino *Nautilus*.



Veinte mil leguas de viaje submarino, de Julio Verne.

Espronceda

¿Quién de nosotros no ha recitado alguna vez aquello de «Con diez cañones por banda, viento en popa, a toda vela, no corta el mar, sino vuela...?»; se trata de la vibrante *Canción del pirata*, del español José de Espronceda (1808-1842). Espronceda fue un poeta y un revolucionario. Estuvo en prisión, en el exilio en Lisboa y en Londres, participó en las barricadas de París, tomó parte en pronunciamientos en España, y en 1842 —el año de su muerte— fue elegido diputado. Hoy está considerado como uno de los mejores poetas del Romanticismo.

Mark Twain

Otro gran escritor fue el americano Samuel Langhorne Clemens (1835-1910), que se hacía llamar Mark Twain. Fue novelista, reportero, buscador de plata y piloto mercante en los barcos del Misisipí —de donde tomó el alias «Mark Twain», que



Espronceda, autor de *La canción del pirata*.

significa «dos marcas» de sondador, profundidad suficiente para permitir la navegación de aquellos barcos fluviales—. Sus narracio-



Tom Sawyer y Huckleberry Finn, de Mark Twain.

nes son realistas y tienen un sentido del humor mezclado con desprecio a la hipocresía y a la opresión. Obras como *Las aventuras de Tom Sawyer*, *Vida en el Misisipí* o *Las aventuras de Huckleberry Finn* le dieron la inmortalidad.

Homero

Si damos un salto atrás en el tiempo y nos situamos en el siglo VIII antes de Cristo, nos encontramos al griego Homero, autor de obras épicas como *La Iliada* o *La Odisea*. En esta última narra las aventuras de Ulises y su regreso a casa tras la caída de Troya, en un viaje que duró 10 años. En algún momento de aquel viaje, Ulises tuvo que pasar con su



La Odisea, de Homero.

barco cerca de las peligrosas costas de las sirenas, y se hizo amarrar al mástil para poder oírlas sin caer en sus tentaciones. *La Odisea*, escrita en verso, cuenta cómo el mal es derrotado por la justicia y el amor a la familia.

Alonso de Ercilla

El gran poema épico de la conquista de América, y uno de los mejores en lengua castellana, es *La Araucana*, salida de la pluma del soldado y poeta español Alonso de Ercilla (1533-1594). Ercilla tomó parte en la conquista de Chile, estuvo en la Guerra del Arauco en 1557, fue el primero en llegar a la isla grande de Chiloé en 1558 «...en un



La Araucana, de Alonso de Ercilla.

pequeño barco deslastrado...») (como dice en la estrofa 29 del canto 36), y fue testigo de acciones que vertió en su obra, en la que describió el paisaje, las costas bañadas por el



Os Lusíadas, de Camões

mar del Sur, las hazañas de los españoles y la bravura de los araucanos.

Camões

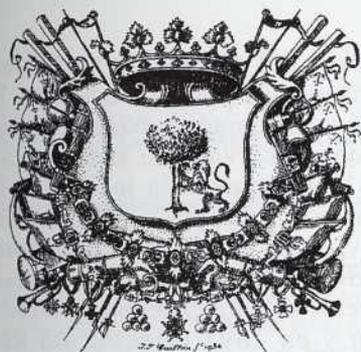
De Portugal podemos citar a Luis de Camões (1524-1580) y su gran poema épico *Os Lusíadas*, en el que narra la gesta del viaje de Vasco de Gama hacia la India doblando el cabo de Buena Esperanza. Su obra está enlazada con referencias —unas veces narrativas y otras veces proféticas— de la historia de Portugal, en las que, al mismo tiempo que glorifica y ensalza las hazañas de unos portugueses, refleja su amargura por las crueldades colonizadoras de otros.

Y muchos más.

Y aquí termino. Éstos son sólo ejemplos para mostrar cómo la filatelia incluye en sus sellos a autores y a sus obras de ambiente marino. Hay muchos otros escritores aparecidos en sellos de correos que han hecho de la mar la protagonista de algunas de sus obras, y que dejó en el tintero por falta de espacio. Puede que en otra ocasión se asomen a estas páginas autores como Herman Melville con *Moby Dick*, Hemingway con *El viejo y el mar*, Daniel Defoe con *Robinson Crusoe* o Joseph Conrad con *Lord Jim*. Ya veremos.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Galería de capitanes generales de la Armada

JUAN BAUTISTA VINIEGRA Y MENDOZA

Conde de Villamar
XXXII capitán general de la Armada
Caballero del Toisón de Oro
Grandes Cruces de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo,
del Mérito Naval, San Benito de Avis, comendador de la Real Orden
Americana de Isabel la Católica,
Caballero de la Legión de Honor (Francia) y de la Orden de la
Espada (Suecia)
Benemérito de la Patria
Senador del Reino

Nace en Cádiz en 1842. Ingresa en el Colegio Naval en 1854. Guardia marina de segunda en 1856 y de primera en 1860. Alférez de navío en 1862; teniente de navío de segunda clase en 1868 y de primera clase en 1872; capitán de fragata en 1880 y de navío en 1890; capitán de navío de 1.^a clase en 1896. Contralmirante en 1903, vicealmirante en 1906. Navega en las fragatas *Isabel II*, *Berenguela*, *Concepción*, *Cortés*, *Bailén*, *Lealtad* y *Esperanza*; en el bergantín *Habanero*; en las goletas *Edetana* y *Circe*; en los vapores *Piles*, *Cádiz*, *Reina Mercedes* y *Mariveles*, y manda los cañoneros *Luisa* y *Mindorro*. En 1863 realiza el Curso de Estudios Superiores que impartía el Real Observatorio Astronómico. En 1869 pasa a Cuba y al año siguiente embarca en la Comisión Hidrográfica del vapor *Piles*. En 1872 es nombrado profesor del Curso de Estudios Superiores y al año siguiente toma parte en la



Anónimo español, siglo XIX. Óleo sobre lienzo. Real Observatorio Astronómico.

defensa del arsenal de La Carraca bombardeada por los cantonales. En 1876 es nombrado subdirector interino del Observatorio. Entre 1879 y 1881, desempeña la jefatura de la Comisión Hidrográfica de Filipinas, volviendo al observatorio como subdirector. En 1886 es nombrado director de la Academia de Aplicación y en 1891 director del Real Observatorio, cargo que desempeñó hasta que en 1903 es designado capitán general del Departamento de Ferrol, posteriormente lo sería de Cádiz (1904-1907) y seguidamente de la Jurisdicción Central. Almirante de la escuadra de instrucción. Senador. Asciende a almirante en 1910, empleo que en 1912 vuelve a su anterior denominación de capitán general de la Armada. Ingeniero hidrógrafo, autor y promotor de importantes trabajos científicos y académico de número de la Real Academia de Ciencias Exactas. Participó en 1896 en la conferencia para ejecutar la carta fotográfica del cielo. Muere en Cádiz en 1918.

Esíritu cultivado en los estudios científicos, de trato ameno, de sencillas costumbres, constituía un modelo de caballero y hombre bondadoso. Gozó la merecida fama de ser uno de los más distinguidos matemáticos de Europa.

De pie, de más de medio cuerpo, de frente, con ligero giro a la izquierda. Viste uniforme de gala de contralmirante (Real Orden de 28 de julio de 1902). Banda y placa de la Gran Cruz de la Orden de San Hermenegildo, Grandes Cruces del Mérito Naval y de San Benito de Avis (Portugal), placa de la Real Orden de la Espada (Suecia), Medalla Conmemorativa de la Jura de Alfonso XIII (1902) y otra medalla sin identificar.

Su brazo derecho, con la mano enguantada, se apoya sobre un libro. El otro brazo cae con naturalidad. Destaca la firme mirada en una composición equilibrada y elegante en donde se recorta con majestuosidad el retratado.

Fernando FERNÁNDEZ DE CANALES



IN MEMORIAM

Contralmirante Carlos Martínez-Valverde

Hasta hace pocos meses le veíamos en el Cuartel General de la Armada, en demanda de un despacho amigo (todos lo eran) en el que volcar todavía el caudal de su sapiencia y su conversación. Sus muchos años no le habían hecho abdicar de ilusiones maduras en un quehacer infatigable impregnado de coherencia y patriotismo.

A lo largo y ancho de su fecunda vida tuvo dos amores consagrados, la Marina y la Historia, ambas con mayúsculas, y en una y otra supo fundir las constantes de una fructífera simbiosis. Como marino, en destinos casi siempre de mando y formación, dejando en ellos la inimitable impronta de su carácter. Como historiador e investigador de nuestras esencias navales, legándonos el testimonio de una obra bien hecha: *Gloriosas efemérides de la Marina de guerra española*, *Honor militar*, *Formación del hombre*, *Ética marítima*, *La Marina en la Guerra de la Independencia*, etc. Son expresivos títulos que sitúan su nombre junto a los mejores intérpretes del pesnamiento naval.

Colaborador habitual de la REVISTA GENERAL DE MARINA desde 1932 —lo que le convertía en el decano de la publicación—, sus numerosísimos artículos de aliento y arenga, sus *Misceláneas* salpicadas de curiosas y no menos entrañables anécdotas, ilustraron y entretuvieron a quienes tuvieron la fortuna de leerlas y disfrutarlas, y sus entusiasmos casi de colegial aplicado —todavía podía vérselo enfrascado en voluminosos tratados de artillería naval— lo dotaron de una personalidad irrepetible. El propio seudónimo con que solía firmar —Capitán Marval— nos trae el recuerdo del popular adjetivo de «el Capi» como cariñosamente era conocido en los ámbitos navales, y del que me consta lo llevaba a título de orgullo desde su doble condición de caballero y militar.

Con su muerte, el almirante Martínez-Valverde deja un vacío desconsolador en las letras y las armas, testimonio también de una irremediable ausencia, pero también un ejemplo de virtudes y perseverancia desde una permanente entrega y una voluntad de servicio de la que nunca abdicó. Escribir estas líneas sinceras y obligadas en su homenaje es una forma más de expresar la tristeza que nos embarga.



J. C. P.

MARINOGRAMA NÚMERO 398

Por TAL

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

La estrella polar. Miguel de Unamuno.

DEFINICIONES

Palabras

A.— Hist.: Capitán general del Mar Océano y de la Gente de Guerra del Reino de Portugal. Nacido en Granada en 1526 y muerto en Lisboa en 1588

51 8 101 58 35

B.— Hist.: Metereólogo español, de la Orden de los Jesuitas, nacido en Manresa en 1856. Fue director del Observatorio de Manila.....

10 22 45 74 60

C.— Hist.: Marino norteamericano, nacido en 1872 y muerto en 1929. Participó en la guerra hispanoamericana y fue director de la Escuela Naval de Guerra

15 27 4 105 87 47 109 9

D.— Hist.: Teniente general de la Armada española, nacido en Sevilla en 1716 y muerto en la isla de León en 1795. Participó con Jorge Juan en diversas comisiones científicas y fue autor de diversas obras

2 80 31 92 36

E.— Hist.: Naturalista norteamericano, nacido en Nueva York en 1877, fue el inventor de la batisfera, realizando numerosas investigaciones submarinas

63 98 108 104 14

F.— Hidr.: Isla o conjunto de islas que suelen formarse en la desembocadura de algunos ríos al verter éstos las aguas al mar por uno o más brazos.

97 25 61 16 77

G.— Org.: En una de las prendas de la marinería, adorno y refuerzo que le rodea.

6 79 84 24 42 29

H.— Arq. Nav.: Primera pieza que se coloca al construir el buque

53 19 86 30 112 72

I.— Pesca: Cebo hecho de crustáceos pequeños

39 70 12 88 59 103

J.— Pesca: Red que se emplea en la captura del sábalo, sollo y lisa.

76 17 56 114

K.—Man.: Cobrar del ancla cuando está fondeada o a la pendura

1 38 90 50 28

L.— Arq. Nav: Monotipo deportivo muy profuso a principios del siglo XX en la región de Normandía, tiene aparejo de balandro Marconi.

3 18 68 95

M.—Zool.: Escualo muy voraz, propio del mar de Las Antillas

40 99 111 107 85 91 7

N.—Ocea.: Crecer la marea

113 81 5 67 48 75

O.—Org.: Portaaviones de la Armada española, su nombre estaba tomado del de un héroe de la mitología griega.

23 34 78 89 13 64

P.— Man.: Tumbo de la embarcación que zozobra, especialmente cuando ésta puede volver a adrizarse

37 54 106 49 11 52

Q.— Puerto (plural): Obstrucción submarina defensiva

33 66 69 100 94 26

R.— Nav.: Uno de los estados de la mar

57 93 82 41 96

S.—Man. (plural): Nombre dado al cable de fondeo cuando la maniobra se hacía desde una embarcación.

110 71 62 44

T.—Arq. Nav.: Nombre vulgar de cada una de las contramechas

102 55 43

U.—Com.: Bandera del Código Internacional de Señales que, izada aisladamente, significa «estoy cayendo a babor».

21

V.—Org.: Conjunto de galeotes, soldados y marineros que componían la dotación de mar y guerra de una galera

65 73 46 83 20 32

MARINOGRAMA NÚMERO 397

PUNTA																			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
N	A	D	A	H	A	S	I	D	O										
M	A	S	N	O	B	L	E	M											
A	S	A	U	D	A	Z	N	I											
M	A	S	E	X	L	I	G	E	N	T	E								
P	A	R	A	E	L	H	O	M											
B	R	E	Q	U	E	S	U	L											
E	N	T	C	O	N	Q													
T	A	D	E	L	A	I	N	M											
E	N	S	I	D	A	D	D	E	L										
O	S	M	A	R	E	S	L	O	S										
B	U	Q	U	E	S	Y													
M	A	R																	

Del prólogo del libro del que es autor Duncan Hays, segundo del título de dicho libro.



Firma del «Protocolo Bilateral de cooperación entre los Institutos Hidrográficos Español y Portugués», que tuvo lugar en Lisboa el pasado 23 de enero en la sede de este último. Firman, por parte portuguesa, el director general del Instituto, vicealmirante Carlos Antonio David da Silva Cardoso, y por parte española, el comandante-director del Instituto, capitán de navío Fernando Quirós Cebriá. (Foto: J. Jarque).

NOTICIARIO



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.—Desde 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 Unidos en la lucha global contra el terrorismo. La agrupación está actualmente compuesta por el destructor *La Motte Picquet* (FR), y las fragatas *Luebeck* (GE), *St. Albans* (UK), *Scirocco* (IT) y *Victoria* (SP). La fragata española salió de

Djibouti el pasado 5 de febrero y después de realizar un periodo de patrulla hizo escala en Muscat (Omán) del 16 al 21 de febrero. Posteriormente realizó otro periodo de patrulla, entrando de nuevo en Djibouti el 28, donde efectuó el relevo con la fragata *Numancia* el 29 de dicho mes.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR. (26 de octubre de 2002-finalización).—La TF-440 (SNFM) está compuesta por las fragatas *Bayern* (GE), *Newcastle* (UK), *Giresum* (TU), *Salamis* (GR), *Van Speijk* (NL), *Aliseo* (IT), *Cole* (US), *Beykoz* (TU), *Baleares* (SP); los petroleros *Spessart* (GE) y *Orangeleaf* (UK), y el patrullero *DeGiannis* (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* salió de Estambul el 18 de febrero para realizar periodo de patrulla hasta el 27 de febrero, día en que atracó en Souda (Grecia). El 2 de marzo salió para otro periodo de patrulla hasta el 16, que entró en



El destructor británico *Newcastle* (D-87), mostrando en la driza de estribor del palo el gallardete del COMANDES-41, que asumió el mando como CTG de la fuerza participante en la Operación ACTIVE ENDEAVOUR STROG. (FOTO: ORP, Armada).

Aksaz (Turquía). El submarino *Galerna*, asignado a dicha operación, después de reparar una avería en el motor principal en Souda, salió el 14 para una escala en Augusta (Italia) del 16 al 18 de febrero. Posteriormente, salió a la mar para incorporarse al ejercicio DOG-FISH-04.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR STROG.—El 23 de febrero COMANDES-41 asumió el mando como CTG de la fuerza participante en esta operación, en la que participan, además de la fragata *Extremadura* (23 de febrero-30 de marzo), el patrullero *Cándido Pérez*, un helicóptero armado (MPA) y una unidad de protección de Infantería de Marina, la fragata norteamericana *Cole* (SNFM) (11-25 de febrero) y los patrulleros alemanes *Falke*, *Dacha* y *Seedler* que se encuentran atracados en la Estación Naval de Puntales con el buque logístico *Elbe*. También apoyan la operación el CAOC-8, el

MACTAE y el SIVE de la Guardia Civil. La fragata *Cole* fue relevada por el destructor británico *Newcastle* (25 de febrero-18 de marzo).

Agrupaciones permanentes

STANAVFORLANT.—La agrupación, compuesta por las fragatas *Campbeltown* (UK), *Khoeln* (GE), *Klakring* (US), *Amsterdam* (NL), *Alvares Cabral* (PO), *Narvik* (NO), *Peter Tordenskiold* (DM) y *Aconit* (FR), realizó una escala del 22 al 23 de febrero en Rota donde se integró la *Santa María*. Posteriormente participaron en el ejercicio MARITIME COMMITMENT.

STANAVFORMED.—La agrupación, compuesta por fragatas *Bayern* (GE), *Newcastle* (UK), *Giresum* (TU), *Salamis* (GR), *Van Speijk* (NL), *Aliseo* (IT), *Bozcaada*



El buque anfibia italiano *San Giorgio*, atracado en la Base Naval de Rota, el 15 de febrero de 2004.
(Foto: Díaz-Bedia).



Personal de un trozo de Seguridad Interior en la cubierta 02 de la fragata *Reina Sofía*, momentos antes de la realización de un tiro durante el ejercicio MARITIME COMMITMENT.
(Foto: Díaz-Bedia).

(TU), *Baleares* (SP), los petroleros *Spessart* (GE) y *Orangeleaf* (UK) y el patrullero *Degiannis* (GR), se encuentra participando en la operación ACTIVE ENDEAVOUR citada anteriormente.

MCMFORSOUTH.—La agrupación, compuesta por los cazaminas *Sella* (SP), *Rhein* (GE), *Ueberherrn* (GE), *Vieste* (IT), *Kissa* (GR) y *Enez* (TU), salió de Barcelona el 15 de febrero. El 20 atracó en Palermo (Italia). Salió de dicho puerto el 23 y del 26 al 29 de febrero realizaron una escala en La Valetta (Malta). Posteriormente realizaron ROUTE SURVEY en el canal de Malta (1-4 de marzo), entrando a continuación en Cagliari (Italia) del 8 al 14 de marzo.

Ejercicios

Ejercicio MARITIME COMMITMENT (23 de febrero-4 de marzo).—Ejercicio tipo LIVEX/INVITEX nacional de adiestramiento colectivo de unidades de la Flota, de las fuerzas asignadas a la NRF-2 y de la SIAF/SILF,

cuya finalidad es incrementar el nivel de adiestramiento de las fuerzas participantes. El ejercicio se ofreció a la Alianza como oportunidad de adiestramiento para las fuerzas asignadas a la NRF-2 bajo mando de COMSP-MARFOR (embarcado en el *Castilla*).

Por parte española participaron: el portaaviones *Príncipe de Asturias* (NRF-2), las LPDs *Castilla* (NRF-2) y *Galicia* (SIAF), las LSTs *Pizarro* (SIAF) y *Hernán Cortés* (SIAF), las fragatas *Santa María* (NRF-2) (SNFL), *Andalucía* y *Reina Sofía*, el petrolero *Marqués de la Ensenada*, los submarinos *Mistral* (NRF-2) y *Marsopa*, el buque de mando MCM *Diana*, la Fuerza de Desembarco del TEAR (NRF-2), un batallón de Infantería de Marina (SILF), el destacamento de la UEBC y los patrulleros *Infanta Elena* e *Infanta Cristina*.

Por parte de otras naciones también asignadas a la NRF-2 participaron: STANAVFORLANT: *Campbeltown* (UK), *Khoeln* (GE), *Klakring* (US), *Santa María* (SP), *Amsterdam* (NL), *Alvares Cabral* (PO), *Narvik* (NO), *Peter Tordenskiold* (DM) y *Aconit* (FR); la MCMFORNORTH *Lindormen* (DM), *Bellis* (BE), *Kulmabach* (GE), *Maaloey* (NO), *Willemstad* (NL), *Blyth* (UK), *Persee* (FR) y unidades de otras naciones (*Themistoklis* y *Casablanca*). También participó la SIAF: *San Giorgio* (IT), *Galicia* (SP), *Pizarro* (SP) y *Hernán Cortés* (SP), y la SILF (compuesta por un batallón español y otro italiano). Colaboraron el patrullero *Dragoneira*, el buque auxiliar *Mar Caribe*, el remolcador *La Graña* y el transporte *Contramaestre Casado*.

El ejercicio se dividió en cuatro fases: Fase I: FA/PSCA (23-24 de febrero). Llegada de las unidades participantes a Rota y conferencia previa al ejercicio; Fase II: CET/FIT (24-28 de febrero). Integración de las unidades, adiestramiento en capacidades conjuntas y combinadas de la NRF y planeamiento y ejecución a nivel táctico; Fase III: TACEX (29 de febrero-3 de febrero). Ejecución NEO y embargo de armas; Fase IV: (4-5 de marzo). Conferencia final (HWU).

Ejercicio DOGFISH-04 (19 de febrero-3 de marzo).—Ejercicio programado por COMSUBSOUTH, que se desarrolló en

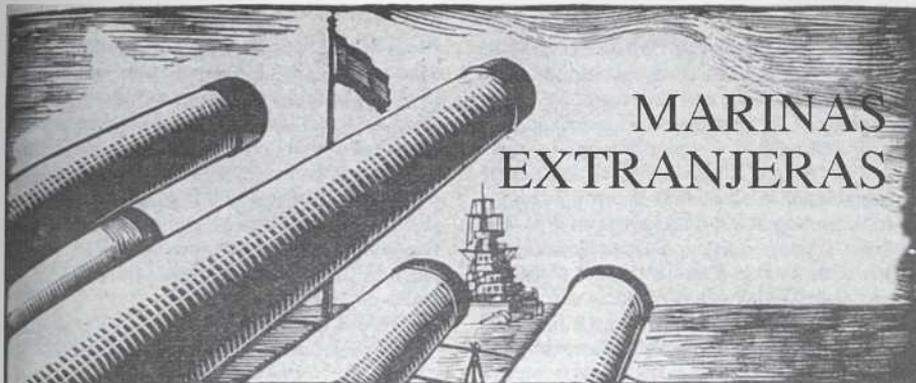
aguas del Mediterráneo central con el objetivo de aumentar el nivel de adiestramiento en operaciones submarinas y de guerra naval especial. Participaron el submarino *Galerna* y un equipo de la UOE. El submarino salió del puerto de Augusta (Italia) el pasado día 18 y a la finalización del ejercicio realizó otra escala en Augusta (4-5 marzo), regresando a continuación a su base.

Ejercicio JMC-041 (23 de febrero-5 de marzo).—El JMC (*Joint Maritime Course*) es un adiestramiento, de carácter cuatrimestral, organizado por la Marina británica, programado por CINCFLEET y conducido por JMOTS (*Joint Maritime Operational Training Staff*). Está concebido a modo de curso y se desarrolla en aguas de Escocia, teniendo como objetivo proporcionar un adiestramiento colectivo avanzado en un ambiente multi-amenaza, con especial énfasis en operaciones de defensa antiaérea, antisuperficie y antisubmarinas en aguas costeras. Está precedido de un periodo durante el cual oficiales del JMOTS realizan conferencias y presentaciones, y se desarrollan reuniones de trabajo para la preparación de las actividades posteriores en la mar y el alistamiento de las dotaciones.

En esta ocasión participó la fragata *Álvaro de Bazán*, que salió del puerto de Faslane (Reino Unido) el pasado día 23, entrando en Leith (Reino Unido) el día 5 de marzo. Posteriormente, el día 8 inició tránsito de regreso a Ferrol.

Ejercicio FINAL MECO 06/04/S (FRCVBG Charles de Gaulle) (16-19 de febrero).—Los patrulleros *Infanta Cristina* e *Infanta Elena* colaboraron con la Marina francesa en este ejercicio programado por ALFAN, que se desarrolló en aguas del Mediterráneo, próximas a Córcega. A la finalización entraron en Tolón (Francia) los días 19 y 20. A la salida se dirigieron a la bahía de Cádiz para integrarse en el ejercicio MARITIME COMMITMENT.



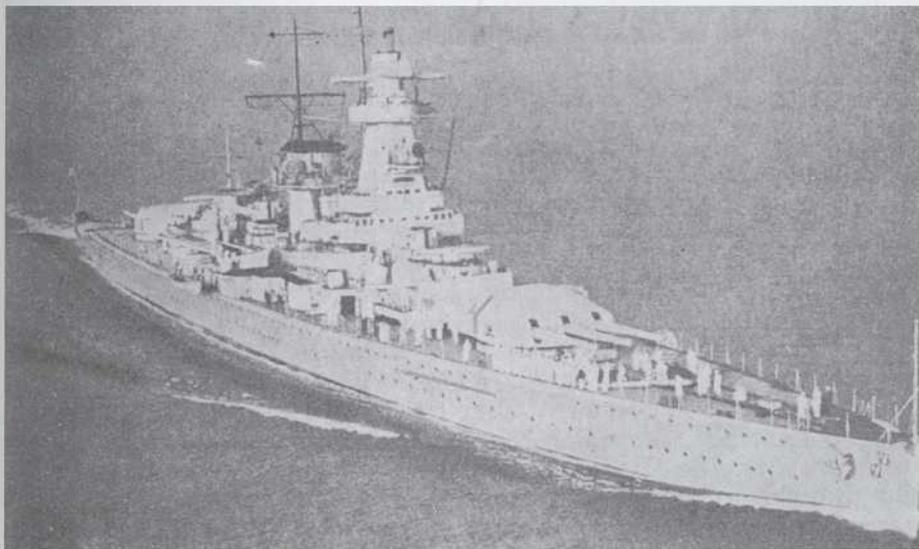


MARINAS EXTRANJERAS

Alemania

Reflotamiento del acorazado Graf Spee.—Las inclemencias del tiempo impidieron llevar a cabo la primera fase del reflotamiento del acorazado de bolsillo alemán *Graf Spee*, de 12.000 t de desplazamiento. La grúa flotante *General Artigas* no pudo hacer firme su gancho sobre el telémetro de proa del acorazado, hundido en 15 metros de profundidad en las fangosas aguas del Río de la Plata, frente al puerto de Montevideo.

El proyecto de recuperación del casco del viejo acorazado, orgullo otrora de la Kriegsmarine, ha sido subvencionado por dos empresas alemanas y por capital privado, constando de tres fases. En la primera se recuperaría el citado telémetro, en la segunda se rescataría la torre de proa con sus dos cañones de 280 mm y, por último, los buzos orientarían en las cenagosas aguas del Plata recuperarían sucesivamente las otras tres torres principales antes de acometer final-



Acorazado alemán *Graf Spee*.

mente el reflotamiento del casco, que se encuentra escorado 65 grados a estribor. Si la operación sale bien, será la primera vez en la historia que se recupere un acorazado de 12.000 toneladas.

El 21 de agosto de 1939, Hitler asistía personalmente a la botadura de esta joya de la ingeniería naval alemana, propulsada por motores diesel en lugar de las tradicionales turbinas de vapor. Posteriormente el buque zarpará de Wilhelmshaven hacia occidente, con la misión de patrullar el Atlántico y el Índico para cortar las vías de abastecimiento británicas. Su corta vida finalizará cuatro meses más tarde, el 15 de diciembre del mismo año, al ordenar su comandante, el capitán de navío Langsdorff, el autohundimiento, al estar el buque gravemente averiado tras el enfrentamiento mantenido con cuatro cruceros británicos tres días antes.

El reflotamiento del acorazado es visto con hostilidad por muchos de los veteranos de la Segunda Guerra Mundial, entre los que destacan el Círculo de Camaradas del *Panzerschiff Graf Spee*, ya que lo consideran como una profanación de la memoria de sus compañeros que perdieron la vida en la batalla del Río de la Plata.

Adquisición de cañones ligeros.—La Bundesmarine ha recibido el primer cañón ligero de 27 mm, MLG 27, de un pedido total de 83 formulado a la prestigiosa firma Mauser Werke de Obendorf Waffensysteme. Este cañón, totalmente automático, está diseñado para la autodefensa de un buque de superficie a corta distancia contra aeronaves a baja cota y lanchas rápidas cercanas, e incluso blancos costeros próximos, con una efectividad y potencia de fuego devastadora. El nuevo cañón será el sustituto de todas las piezas de 20 y 40 mm de accionamiento manual en servicio en la Marina alemana.

Bangladesh

Transferencia de dos patrulleros.—El 28 de enero de este año, la Marina británica ha transferido a la Marina de Bangladesh sus dos últimos patrulleros de la clase *Island*, los

Guernsey y *Lindisfarne*, bautizados como *Turag* y *Sangu*. Ambos buques se añaden a los *Karatoa* (ex *Shetland*), *Kapatkhaya* (ex *Alderney*), y *Gomati* (ex *Anglesey*), transferidos respectivamente el 31 de julio de 2002, el 31 de octubre de 2002 y el 10 de septiembre de 2003. La Marina de Bangladesh había recibido igualmente con anterioridad a estas fechas el *Jersey*, transformado en buque escuela, el *Shaheed Ruhul Amin*, el 28 de enero de 1994.

Ya no queda en servicio activo ninguno de los siete patrulleros clase *Island* en la lista oficial de buques británica, puesto que el *Orkney*, que iba a ser igualmente adquirido por Bangladesh, ha sido cedido finalmente a Trinidad-Tobago el 18 de diciembre de 2000. Estos patrulleros han sido reemplazados en la Marina británica por tres unidades de la clase *River*, los *Tyne*, *Severn* y *Mersey*, habiendo entrado en servicio el último de ellos el 17 de diciembre de 2003.

China

Aumento del presupuesto de Defensa.—El Gobierno chino anunció el 6 de marzo un espectacular incremento del 11,6 por 100 en los gastos de Defensa para el 2004. Este aumento supone una cifra de 2.300 millones de euros adicionales, que no incluyen la compra de armamento en el exterior. El anuncio se produjo dos semanas antes de la celebración de las elecciones presidenciales en Taiwán, unos comicios que incluirán la convocatoria de un referéndum defensivo, considerado provocador por Pekín.

De esta forma China podrá aumentar la inversión en tecnología punta, sueldos y equipos con objeto de mejorar la capacidad de combate de sus Fuerzas Armadas. El presupuesto asignado a Defensa para el año 2003 ascendió a 160.000 millones de euros, cifra elevada para los observadores, aunque según palabras de un portavoz oficial chino, los equipos a disposición de las FAS están obsoletos y los sueldos quedan por debajo de la media nacional.

El primer ministro chino, Wen Jiabao, desveló en su discurso del Estado de la

Nación que las Fuerzas Armadas cuentan con 2.350.000 efectivos, aunque esa cifra se reducirá en 200.000 soldados y marineros de aquí a 2008 en la última fase del proceso de modernización de los tres ejércitos, que comenzó a mediados de los 90 y que prevé aumentar el número de 500 misiles que tiene dispuestos frente a las costas de Taiwan, república que a su vez ha autorizado el gasto de más de 15.000 millones de euros en los próximos años en la adquisición de ocho submarinos diesel, doce aviones ASW y seis baterías de misiles Patriot.

Estados Unidos

Más aviones F/A-18 Super Hornet.—La Marina norteamericana ha firmado con la firma Boeing un nuevo tramo del programa aprobado en el año 2000 relativo a la entrega escalonada de 222 aviones cazabombarderos *F/A-18 Super Hornet*. En esta ocasión la Marina adquirirá 42 unidades en el curso de los años fiscales 2005-2009 por un importe total de 8.000 millones de euros y además podrá añadir seis aviones más por año al

número total de los solicitados, petición adicional que, redondeada por Boeing a mil millones de euros, le permitirá desarrollar nuevos sistemas electrónicos de ataque destinados al *Super Hornet*.

El destructor USS Cole en el Mediterráneo.—Por primera vez desde que sufriera el brutal atentado terrorista en el puerto de Adén el 12 de octubre de 2000, el destructor norteamericano de la clase *Arleigh Burke*, USS *Cole*, entró en el Mediterráneo procedente de los Estados Unidos. Después de una escala de descanso en la base naval francesa de Tolón, el *Cole* salió a la mar el 12 de enero para incorporarse a la Fuerza Naval Permanente de la OTAN en el Mediterráneo, STANAVFORMED.

Finlandia

Construcción de patrulleros.—La Marina finlandesa ha encargado en diciembre del pasado año a los astilleros de Aker Finnyards de Rauma un tercer patrullero lanzamisiles de la clase *Hamina*, conocido también como



El destructor norteamericano *Cole*, de la clase *Arleigh Burke*, atracado en la Base Naval de Rota el 12 de febrero de 2004. (Foto: Díaz-Bedia).

clase *Rauma 2000*, con una opción para la construcción de una cuarta unidad. El buque cabeza de serie entró en servicio en agosto de 1998, mientras que el segundo, el *Tornio*, fue entregado en mayo de 2003. El tercero e último por el momento deberá estar operativo en octubre de 2005.

Este último patrullero se beneficiará de los nuevos equipos seleccionados por la Marina finlandesa para la modernización de los dos primeros de la serie, destacando los misiles superficie-aire sudafricanos Umkhonthe, en lugar de los Mistral franceses, y un montaje de 57 mm en lugar del de 40 mm. Además dispondrá de un radar de vigilancia tridimensional TRS-3D 16, que será igualmente instalado en los *Hamina* y *Tornio*.

Francia

Nueva Base Naval en Djibouti.—Presidida por el general de brigada del Ejército del Aire Gerard Pons, comandante de las Fuerzas Francesas estacionadas en Djibouti (COMFOR), y en presencia del embajador de Francia en esta república africana, del vicealmirante Wilmot-Roussel, ALINDIEN, y del capitán de navío Grandemange, COMAR Djibouti, se celebró el 14 de diciembre pasado la ceremonia de inauguración de las nuevas instalaciones de la Marina francesa en esta antigua colonia. Instalaciones ubicadas en la pequeña península de Héron de la capital de Djibouti, reafirmando así la presencia naval francesa en este estratégico enclave que se mantiene por un periodo de tiempo superior a un siglo. Las dependencias navales, por razones de economía, aprovechan la infraestructura de la compañía de mantenimiento de la 13.ª Media Brigada de la Legión Extranjera. Las nuevas instalaciones comprenden dos edificios nuevos y cinco rehabilitados y las obras comenzaron en septiembre de 2001.

India

Baja de una corbeta.—El 13 de diciembre de 2003, la Marina india retiraba del servicio activo su última corbeta de la clase *Petya*, la *Anjadip*. Este buque pertenecía a

una serie de 12 corbetas transferidas por la Unión Soviética entre 1969 y 1975. Una de ellas se hundió en el curso de una tempestad en 1990, la *Andaman*, las otras diez fueron desarmadas progresivamente a medida que iban entrando en servicio las nuevas corbetas lanzamisiles de las clases *Khukri* y *Tarantul*. (*Amandiri*, *Kanjar* y *Karavatti* en 1986, *Kiltan* en 1987, *Katchel* en 1990, *Kamorta* en 1991, *Kadnath* en 1993, *Arnala* en 1999, *Androth* en 2000 y *Amini* en 2002).

La clase *Petya* había sido retirada del servicio en la Marina rusa después de varias décadas de figurar en su lista oficial de buques; actualmente tan sólo quedan buques en de este tipo en las marinas siria (2) y vietnamita (5).

Indonesia

Construcción de dos corbetas.—La Marina indonesia ha encargado el 6 de enero de 2004 a los astilleros holandeses de Schelde dos corbetas de la clase *Sigma*. Con una eslora de 90,71 m, una manga de 13 m y un desplazamiento a plena carga de 1.700 t, ambos buques deberán ser entregados en el primer semestre de 2007 y dispondrán de un armamento compuesto en principio por cuatro misiles antibuque Exocet MM-40 Block II, dos sistemas de misiles superficie-aire y un montaje compacto de 76 mm Oto Melara, además de dos lanzadores triples de torpedos. Sus equipos electrónicos comprenden entre otros un radar de vigilancia tridimensional 3D MW-08, un sonar Thales y el sistema de combate Tacticos.

Ambas corbetas serán propulsadas por dos motores diesel que le proporcionarán 16.200 kW a sus dos hélices de paso variable, confiriéndole una velocidad máxima de 28 nudos y una autonomía de 4.000 millas a 18 nudos. Dispondrán además de una cubierta de vuelo para un helicóptero ligero, aunque no contarán con el apoyo de un hangar.

Italia

Adiós al crucero Vittorio Veneto.—Desde el pasado mes de noviembre se

encuentra en segunda situación, por un periodo de 12 meses antes de ser definitivamente dado de baja, el crucero portahelicópteros lanzamisiles *Vittorio Veneto*, otrora buque insignia de la Marina italiana y último cruce-ro en portar el pabellón tricolor.

Construido en los astilleros Navalmeccanica de Castellmare di Stabia, donde fue botado el 9 de febrero de 1967, entró en servicio dos años más tarde. En el curso de su larga vida fue sometido a varios procesos de modernización, hasta que entró en servicio el portaaviones *Giusseppe Garibaldi*, que le robaría el protagonismo como plataforma portahelicópteros y buque insignia de la Flota italiana.

México

Primer E-2C Hawkeye para la Marina.—El primero de los tres *Grumman Hawkeye* adquiridos por el Gobierno mexicano a Israel, fue oficialmente entregado a la Marina mexicana en el curso de una ceremonia que tuvo lugar en las instalaciones del Grupo de Aviación Bedek, en el aeropuerto de Ben Gurion en Israel. Los *Hawkeye* fueron adquiridos gracias a la organización Sibat, dependiente del Ministerio de Defensa israelí, que es la encargada de canalizar las ventas de material militar al extranjero y de prestar el apoyo posterior.

Este primer avión permanecerá todavía algún tiempo en el Grupo Bedek, pues aún no han finalizado las tareas de modernización y adaptación de estas aeronaves a sus nuevos cometidos: persecución del narcotráfico y pesca ilegal, vigilancia de costas e instalaciones estratégicas, etc., que obviamente poco o nada tienen que ver con las que desarrollaban en Israel. Simultáneamente 39 personas de la Marina mexicana siguen diferentes cursos relacionados con el avión y su mecánica, aviónica, etc.

Cada *Hawkeye* dispondrá de una dotación de cinco tripulantes: piloto, copiloto, oficial de CIC, oficial de control aéreo y un mecánico. Su complejo sistema de radar le permite detectar contactos de superficie a 467 km de distancia.

Noruega

Cañones italianos para los patrulleros.—La conocida firma italiana Oto Melara del grupo Finmeccanica ha suscrito un contrato con la noruega Kongsberg Defence Aerospace para la entrega a la Marina noruega de seis montajes navales de 76/62 Super Rápido, para instalar a bordo de los patrulleros clase *Skjold*.

Ya en el año 2000, uno de estos montajes se probó exhaustivamente a bordo de uno de los patrulleros, y como consecuencia de estas pruebas se reforzó la cubierta, ideada originalmente para llevar un montaje de inferior calibre. El contrato prevé que el primer montaje sea entregado en el año 2005.

Perú

Relevos en la cúpula militar.—Con el comienzo del año 2004, se ha realizado una profunda renovación de la cúpula militar peruana que afecta a los tres ejércitos. Así, el teniente general Aurelio Crovetto Yáñez asumió la jefatura del Comando Conjunto de las FAS (COCOFA). Al mismo tiempo el general del Aire Orlando Denegri Ayllón asumió la Comandancia General de la Fuerza Aérea peruana, mientras que los tenientes generales Julio Solano Vargas y Felipe Conde Garat fueron designados, respectivamente, jefe del EM General (EMGRA) y jefe de la Inspectoría General (INSPE).

En el Ejército del Perú, el comandante general, general de Ejército José Graham Ayllón, nombró jefe de EM (JEM) al general de división Carlos Salazar Bonilla, y al de su igual empleo, Luis Muñoz Días, inspector general.

Finalmente, en la Marina de Guerra, el nuevo comandante general (COMGEMAR), almirante José Luis Noriega Lores, designó a los vicealmirantes Frank Boyle, jefe del Estado Mayor General; a Carlos Tubino Arias-Schreiber, comandante de Operaciones del Pacífico (COMPERAPAC); a Juan Serralta Fait, comandante de Operaciones de la Amazonia (COMOPERAMA), y a Jorge Ampuero Trabuco, inspector general de la Armada.

Reino Unido

Relevo en el mando de la Task Force 150.—El comodoro Tony Rix de la Marina británica ha relevado al contralmirante Jacques Mazars de la Marina francesa en el mando de la Task Force 150 en el océano Índico. La ceremonia de relevo se llevó a cabo en el puerto de Salalah, sultanato de Omán, a bordo de la fragata francesa *Tourville*, buque insignia del almirante Mazars, bajo la presidencia del vicealmirante David C. Nichols, COMUSNAVCENT, con sede en Bahrein.

En el acto se encontraba presente una representación de las dotaciones de las fragatas *Victoria* y la italiana *Espero*, asistiendo asimismo ALINDIAN, el almirante francés Wilmot-Roussel, destacado en el Índico. En su alocución, el almirante Nichols hizo hincapié en la necesidad de la operación ENDURING FREEDOM, rindiendo homenaje a la tenacidad y al esfuerzo desarrollado por las dotaciones de los buques enmarcados en la TF 150.

Rusia

Maniobras navales con simulacro de guerra nuclear.— El 17 de febrero comenzaron las mayores maniobras militares de los últimos 10 años con la activa participación de tres regiones militares, Moscú, Leningrado y Volga-Urales, además buques de superficie y submarinos nucleares balísticos de la Flota del Norte, bajo la dirección del presidente Putin que, al frente de 25 almirantes y generales y 2.000 oficiales, comprobó la preparación de las Fuerzas Armadas rusas para luchar contra el terrorismo internacional.

Analistas de defensa consideran que estos ejercicios forman parte de un pulso que mantienen Moscú y Washington a propósito de los proyectos norteamericanos para desarrollar armas nucleares en su nuevo plan de defensa estratégica.

El pistoletazo de salida fue dado cuando en presencia del presidente Putin se lanzó un misil intercontinental Topol desde el polígono de lanzamientos de Plesetsk, la única instalación de este tipo que existe en territorio ruso, ya que el más utilizado de Baikonur se encuentra en Kazajstan. El misil impactaría posteriormente en la península de Kamchatka, donde se encontraba el blanco.

Posteriormente la Marina quiso probar un misil análogo al anterior, el PCM-54 Skif, desde el submarino nuclear balístico *Novoskovsk*, ubicado en las proximidades del *Arcángel*, buque desde el cual seguía las maniobras Putin. Un fallo en el sistema de combate del submarino impidió el lanzamiento del misil. Posteriormente el también submarino nuclear balístico *Carelia* disparó un misil con éxito, aunque más tarde se dio la orden de destruirlo en vuelo por razones de seguridad.

Singapur

Botadura de una fragata.—La primera fragata furtiva o *stealth* del programa Delta de la Marina singapureña fue botada en el arsenal de Lorient el 7 de enero de 2004, en presencia del contralmirante Teo Chee Hean, ministro de Defensa del país surasiático. El buque, bautizado *Formidable*, había sido encargado el 3 de marzo de 2000 y puesta la quilla el 14 de noviembre de 2002. Los otros cinco buques de esta serie serán construidos en Singapur, en los astilleros Singapore Technologies Marine de Jurong, y les han sido asignados los nombres de *Intrepid*, *Steadfast*, *Tenacious*, *Stalwart* y *Supreme*. La quilla del *Intrepid*, le fue puesta el 8 de marzo de 2003. Las seis fragatas, que confirman el éxito de exportación de la DCN de este diseño furtivo, después de la entrega de seis unidades similares a Taiwan y otras tres a la Marina saudí, reemplazarán ventajosamente a los seis patuleros lanzamisiles clase *Sea Wolf* que actualmente posee la Marina de Singapur.



Clausura de la Asamblea General de la OMI

Se ha celebrado en Londres la XXIII Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI) que durante dos semanas ha pasado revista a su propia labor durante el último bienio. En ella se han aprobado importantes medidas para la seguridad en la mar, propuestas e impulsadas por España, como el nuevo dispositivo de separación del tráfico de Finisterre, la propuesta para que las auditorías sean obligatorias en el futuro,

las directrices sobre lugares de refugio y la introducción de normas en materia de doble casco.

Como es sabido la OMI es la Agencia Especializada de Naciones Unidas para Asuntos Marítimos y una de sus principales misiones es la aprobación de reglamentaciones y directrices relativas a la seguridad marítima y la prevención contra la contaminación, siendo la Asamblea el órgano máximo de Gobierno de la organización que se reúne ordinariamente cada dos años. Está integrada por representantes de todos sus Estados miembros,



y entre sus competencias figuran la de aprobar el programa de trabajo y el presupuesto de la organización, la aprobación de reglamentaciones y directrices relativas a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, así como otras cuestiones relacionadas con el tráfico marítimo, convocar conferencias diplomáticas para la adopción de convenios internacionales, examinar los informes del consejo y de los comités del organismo y aprobarlos, así como la elección del secretario general y los miembros del consejo, etcétera.

Los resultados de esta Asamblea han tenido especial relevancia particularmente para España, pues buena parte de sus acuerdos afectan directamente a la seguridad de nuestras costas y han sido presentados e impulsados por las autoridades españolas competentes a través de su representación en el organismo.

Acuerdo de cooperación técnica en materia de Marina Mercante México-España

Las autoridades marítimas de España y México han firmado un memorando de enten-

dimiento sobre cooperación técnica en materia de Marina Mercante, comprendiendo entre otros la investigación, adiestramiento y desarrollo en los campos del transporte marítimo, control del tráfico marítimo, seguridad marítima, protección del medio ambiente marino, control por el Estado del puerto, reconocimiento del buque, seguridad del buque e instalaciones portuarias, accidentes marítimos, tasas por servicios portuarios y régimen de tributación de empresas navieras en función de su tonelaje. Para alcanzar los objetivos de esta cooperación el memorandum ha creado un comité conjunto integrado por delegados de ambos países, encabezados por los respectivos directores generales de ambas marinas mercantes.

España aportará a México toda la experiencia sobre el control del tráfico marítimo en rutas muy saturadas, como es el caso del estrecho de Gibraltar a través del DST de Tarifa.

Por la parte mexicana destaca el ofrecimiento de tres becas para estudiantes españoles que quieran cursar las carreras de oficial de cubierta u oficial de máquinas en las escuelas de Náutica de Mazatlan, Tampico o Veracruz, y el ofrecimiento igualmente de



Puerto de la refinería de Escombreras, Cartagena. (Foto: A. Ortigueira Gil).

dos becas para cursar las maestrías de Ciencias en Administración de empresas navieras y de Ciencias en Administración de empresas portuarias.

Nuevas ayudas de la Comisión Europea al transporte marítimo

La Comisión Europea ha adoptado recientemente nuevas directrices en relación a las ayudas estatales al transporte marítimo que según el ejecutivo europeo mantienen el mismo enfoque que las de 1997, pero refuerzan considerablemente el control sobre los efectos de las ayudas estatales.

El objetivo principal de este nuevo enfoque es que los armadores europeos puedan ser competitivos en el ámbito internacional por parte de los registros abiertos, pero para poder acceder a estas ayudas es necesario que los buques de los empresas navieras enarboles la bandera de un Estado miembro de la Unión Europea. Sin embargo, algunas medidas excepcionales, como el *tonnage tax*, se podrá aplicar independientemente de la bandera con la que operan los buques.

Por otra parte, estas nuevas directrices también incluirán ayudas estatales al lanzamiento de nuevos servicios de SSS (*short sea shipping*) y estarán encaminadas al traslado del transporte marítimo de mercancías que actualmente lo hacen por carretera y que deben estar limitadas por un plazo máximo de dos años.

J. C. P.

Flota Mercante española

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha dado a conocer un anticipo del informe anual sobre la flota mercante española.

Los datos de ANAVE cifran en 308 los buques controlados por empresas navieras

españolas en enero de 2004, con 3,7 millones de toneladas GT, lo que supone un aumento de tonelaje del 8,3 por 100 en el pasado año.

En 2003 se incorporaron a la flota 13 buques nuevos (12 de ellos con pabellón español). Los buques son tres gaseros de transporte de gas natural licuado, tres buques de pasaje, tres buques-tanque petroquímicos, tres buques ro-ro y un petrolero, con un total de 324.309 GT; el valor de construcción de estos buques supera los 420 millones de euros.

El tonelaje de la flota que opera bajo pabellón español experimentó un aumento del 10,4 por 100 en el tonelaje, a pesar de que el número de buques disminuyó en cuatro y totaliza 199 buques.

El 65 por 100 del número de buques y el 58 por 100 del tonelaje de la flota total operada por navieras españolas navega bajo pabellón español. Existe un sostenido aumento de la flota de pabellón español, gracias al Registro Especial de Canarias, donde se inscriben 190 de los 199 buques. Se confirma la tendencia, que ya lleva ocho años, de crecimiento sostenido de la flota mercante española, tanto la controlada por navieras españolas como la que navega bajo pabellón español.

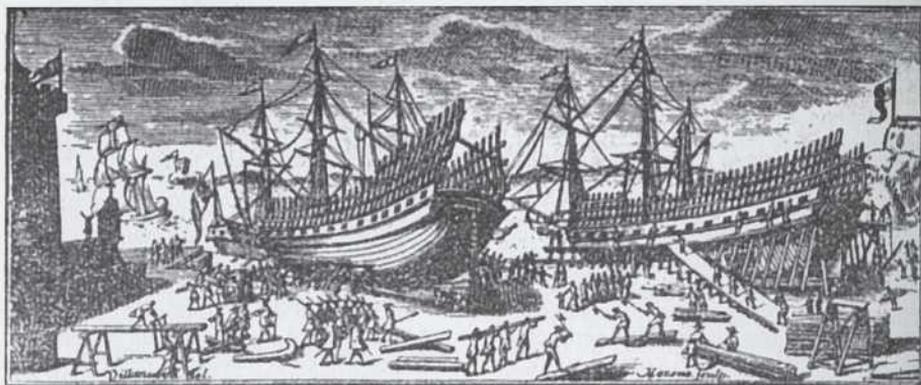
Las navieras españolas utilizan cada vez más buques de mayor porte, y el buque medio operado por ellas pasó de 10.702 a 11.895 GT. Este aumento de tonelaje ha sido notable, a pesar de disminuir en ocho unidades el número total de buques operados por navieras españolas.

La edad media de la flota controlada es de 18,7 años, y la de pabellón español de 15,2 años, lo que supone un rejuvenecimiento de la flota respecto periodos anteriores.

Según ANAVE, estos datos confirman la continuidad del esfuerzo que vienen realizando las empresas españolas para rejuvenecer y ampliar la capacidad de transporte de sus flotas, a la vez que se produce una mejora de su competitividad en el mercado.

A. P. P.





CONSTRUCCIÓN NAVAL

Bruselas autoriza subsidios a España hasta el 31 de marzo actual

La Comisión Europea autorizó a España para que compense a los astilleros privados nacionales frente al *dumpling* de los constructores de Corea del Sur con subsidios de hasta el 8 por 100 del valor de los contratos que se firmen antes del 31 de marzo para construir portacontenedores, petroleros, gaseros y quinqueros.

Aunque Bruselas considera estas ayudas a los astilleros como «un mecanismo excepcional de defensa» frente a la sucia guerra comercial de los surcoreanos, se contempla sin embargo una medida provisional que no da no para salvar el periodo de espera por una sentencia condenatoria de la Organización Mundial del Comercio (OMC) a Corea.

El litigio está planteado pero su resolución tardará más de un año, incluso siendo sentencia favorable la Bruselas amenaza con la quiebra técnica a Europa que ha dejado de ser fuerte en construcción de buques, sobre todo después de la fecha trágica del 11 de septiembre de 2001.

Para los sindicatos mayoritarios (UGT y CCOO) estas ayudas llegan tarde y resultan insuficientes, por lo que debería institucionalizarse un régimen más abierto y particulari-

zados para atender los muy distintos casos de la construcción naval que no es la misma según se trate de tipología de buques, tecnologías, exportación, etcétera.

Izar Gijón entrega las dragas de succión *Taccola y Francisco de Giorgio*

Astilleros Gijón del grupo Izar ha entregado recientemente las dos dragas de succión, de 4.400 m³, *Taccola y Francisco de Giorgio* al armador belga Jan de Nul. Con la entrega de estas dragas, el astillero consolida su posición como uno de los principales referentes en la construcción de estos buques de alto nivel tecnológico.

Estos buques son muy útiles para aumentar el calado de los ríos y puertos o recuperarlos cuando por efecto de las mareas se han reducido. Además pueden utilizarse para ampliar zonas terrestres costeras mediante el relleno de zonas de playa o mar con arena y piedras recogidas de fondos marinos.

Las características principales técnicas de ambas dragas gemelas son: eslora entre perpendiculares, 84,80 m; manga, 21 m; puntal, 8,50 m; peso muerto, 6.975 t, y capacidad de almacenamiento de la cántara 4.400 metros cúbicos.

Fred Olsen presenta el *Trimarán Express*

Fred Olsen presentó a finales de enero durante la celebración de FITUR su nuevo buque *Trimarán Express*, de 126,65 m de eslora, 30,40 m de manga, y que se convierte en el ferry rápido multicasco más grande del mundo.

Su construcción ha supuesto una inversión de más de 50 millones de euros y su entrega está prevista para finales de este año.

El buque es del tipo trimarán y ha sido especialmente diseñado para ofrecer el mayor confort a los pasajeros y una buena estabilidad, navegando a una velocidad de servicio de 42 nudos. Tendrá capacidad para transportar 1.350 pasajeros y 341 automóviles, y cuenta, según fuentes de la empresa, con los últimos avances tecnológicos, permitiendo su capacidad transportar un 30 por 100 más de pasajeros y un 20 por 100 más de coches que en los otros buques de similares características que tiene la compañía.

J. C. P.

Construcción de un nuevo petrolero

La naviera Murueta ha anunciado la construcción de un nuevo petrolero, que será operado por la nueva sociedad Meroil.

El buque tiene las siguientes características principales: 71 m de eslora, 15,6 m de manga y capacidad de 3.800 metros cúbicos de combustible de suministro. Su construcción supone una inversión de 8,5 millones de euros y estará basado en la bahía de Algeciras para efectuar suministro de combustible a los buques en puerto o fondeados.

El petrolero será construido en los astilleros Murueta, pertenecientes al mismo grupo y con sede en la ría de Guernica. Este astillero, de tamaño medio, fue fundado en 1943 y hasta ahora ha construido más de 170 buques. Entre sus construcciones se encuentran todo tipo de pesqueros (arrastreros, palangreros, cerqueros, atuneros), mercantes (portacontenedores, frigoríficos, de carga general), buques de apoyo y pontonas portuarias.

A. P. P.



(Foto: A. Ortigueira Gil).

PUERTOS

Convenio entre el puerto de La Coruña y Caixa Galicia

El presidente de la Autoridad Portuaria de La Coruña y el director general de Caixa Galicia han firmado recientemente un convenio operativo y de colaboración que permitirá entre otras ventajas que los usuarios actuales y futuros del puerto se beneficien de productos y servicios financieros en las mejores condiciones disponibles por parte de Caixa Galicia. El nuevo convenio actualiza el marco en que tienen lugar todas las relaciones económico-financieras entre ambas entidades y sustituye así al anterior firmado en 1996 por Caixa Galicia y la Autoridad Portuaria. Este acuerdo permite también ampliar la colaboración mutua en materia de formación, imagen, promoción y publicaciones y los empleados del puerto coruñés podrán participar en acciones de formación impartidas por Caixa Galicia.

El puerto de la bahía de Cádiz integrado en la red de transmisiones para la navegación (DGPS)

El puerto de la bahía de Cádiz se ha incorporado a la Red Española DGPS para la navegación marítima, formada por 19 estaciones transmisoras de correcciones diferenciales, ubicadas en 17 antiguas instalaciones de radiofaros marítimos y dos de nueva construcción.

El llamado DGPS parte del conocido sistema de posicionamiento GPS basado en una constelación de satélites, además de ser un patrón de tiempo universal. Sin embargo, dado que el GPS no tiene suficiente exactitud para determinadas aplicaciones, además de no disponer de integridad (capacidad para evitar al navegante que no use los datos de posición cuando éstos no sean correctos), se han desarrollado los llamados sistemas diferenciales (DGPS).



Detalle del puerto de Málaga. (Foto: J. Tierno Rey).

La exactitud de dichos sistemas marítimos, que es de tres metros en el peor de los casos, dispone de una integridad inferior a seis segundos y la cobertura corresponde a la del sistema transmisor, que para los radiofaros marítimos es del orden de los 180 km (100 millas náuticas). El compromiso de la red es proporcionar como ayuda a la navegación marítima señal de correcciones diferenciales en una franja de 100 km paralela a las costas españolas.

La financiación de la red española ha sido realizada entre todas las autoridades portuarias y Puertos del Estado a través de acuerdos zonales en los que se recogen las diferentes contribuciones de cada institución. La Autoridad del puerto de la bahía de Cádiz ha aportado 73.744 euros, correspondientes a una participación del 10 por 100 del total.

Ciclo de conferencias organizado por «Gades Port»

Nuevamente la Asociación para la promoción del puerto de la bahía de Cádiz, «Gades Port», ha organizado un ciclo de promoción de las actividades del puerto y su comunidad. El presidente de la Autoridad Portuaria gaditana abrió el ciclo con una conferencia sobre el puerto de Cádiz, recordando en su ponencia qué son las mercancías en general y los graneles sólidos, junto con el tráfico de cruceros y la pesca las principales fortalezas del puerto gaditano, resaltando también el despegue en los últimos años del muelle de la Cabezuela de Puerto Real, tanto en tráfico como en capacidad de almacenaje.

El acto contó con la presencia de numerosos trabajadores del ámbito marinoportuario que son miembros de «Gades Port», que anuncia su intención de seguir programando nuevos ciclos de conferencias ilustrativos sobre la actual problemática marítima de directa incidencia en los Puertos del Estado.

J. C. P.

Puerto exterior de La coruña

El día 25 de febrero el *BOE* publicó la resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de La Coruña por la que se anuncia la licitación del proyecto «Nuevas instalaciones portuarias de punta Langosteira».

El proyecto incluye, principalmente, la construcción de un dique de abrigo de 3.360 metros de longitud total y tres alineaciones, y un contradique de 579 m, que conforman una dársena de 230 hectáreas de agua abrigada y una anchura de bocana superior a los 850 m. El presupuesto base de licitación es de 503,9 millones de euros, con un plazo de ejecución de 96 meses.

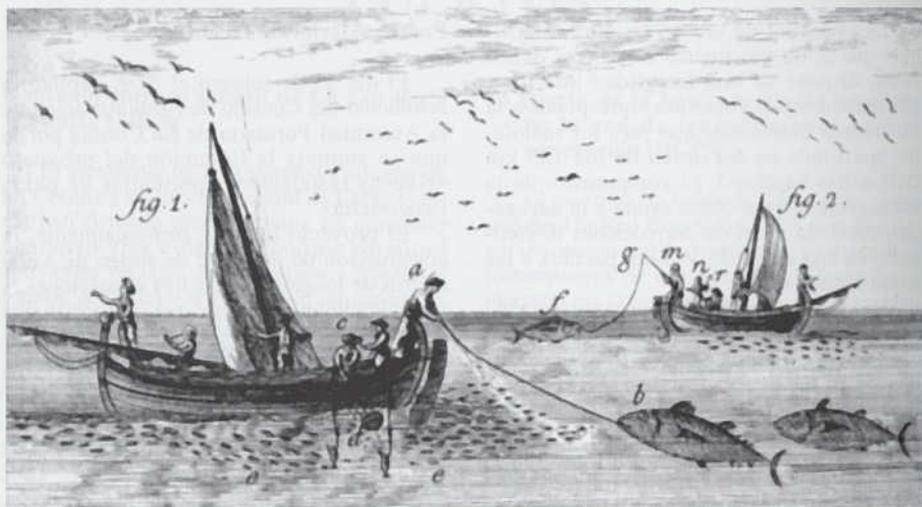
Las obras incluyen también la construcción de un muelle transversal a la costa de 900 m de longitud con calados comprendidos entre 22 m y 16 m, y la creación de 143 hectáreas de explanadas, de las que 91 serán en terrenos ganados al mar.

La necesidad de ampliación del puerto de La Coruña está motivada por la inexistencia de suelo y, por tanto, nula capacidad de ampliación de las instalaciones actuales, y por la mejora medioambiental, ya que al nuevo puerto se llevarán los tráfico de graneles líquidos (principalmente crudo) y sólidos (carbón y cereales) que afectan gravemente a la calidad medioambiental de la ciudad.

Las nuevas instalaciones tendrán cuatro puntos de atraque para petroleros de hasta 300.000 TPM y 24,5 m de calado, y tres muelles de 576 m (22 m de calado), 230 m (18 m de calado) y 749 m (16 m de calado), especialmente preparados para descarga de graneles sólidos.

El recinto de atraque se mirará al polígono de Sabón por una carretera de 1.300 m. También tendrá conexión férrea con un ramal de 5.750 m y un poliducto de enlace con la refinería de Repsol para el transporte de crudo y derivados del petróleo.

A. P. P.



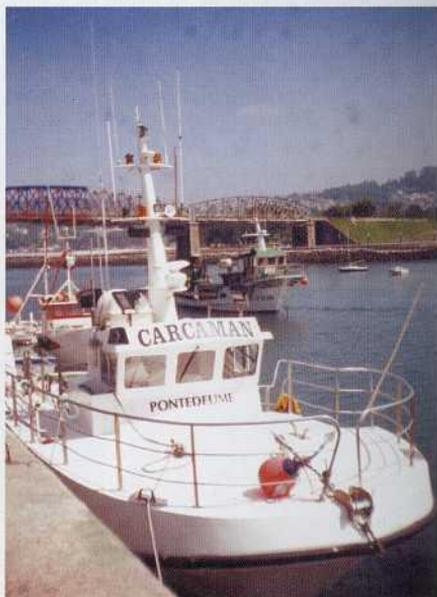
MARINA DE PESCA

Mejores perspectivas para España en los TACs

El Consejo de la Unión Europea, al aprobar el reparto anual de totales admisibles de capturas (TACs) y en otras decisiones que marcarán la regulación de los recursos pesqueros comunitarios para este año 2004, ha favorecido los intereses pesqueros españoles. El tradicional consejo pesquero de fin de año aprobó esta vez, además de los TACs, planes plurianuales para recuperar la merluza del norte y el bacalao, y asumió el compromiso de emprender acciones para mejorar la merluza del sur y la cigala.

Las propuestas iniciales de Bruselas incluían para este año un polémico anexo que limitaba el esfuerzo pesquero para las especies en peligro; sin embargo, España logró a mitad de la negociación que no se aplicaran tales medidas en estos caladeros (golfo de Cádiz, Portugal y mar Cantábrico), por lo que las decisiones aprobadas satisfacen a los Estados más críticos.

Bruselas ha acordado prácticamente una estabilidad en las posibilidades de capturas



Pesqueros en Puentedeume (La Coruña).
(Foto: A. Pintos Pintos).



Pesquero en Vigo. (Foto: A. Ortiueira Gil).

con dos compromisos por parte de los países miembros, un mayor control sobre las actividades de la flota y poner en marcha planes de recuperación para las especies más en peligro, como la merluza en algunos caladeros y la cigala, en ambos casos en la zona sur.

Al haberse logrado que los procesos de ajustes no sean traumáticos y que los recortes se hagan durante periodos largos para evitar la paralización de la flota, en los medios del sector y en la propia Administración se ha hecho manifiesta la satisfacción por estos acuerdos.

Crecimiento de la demanda pesquera y de los precios en mercado

España se mantiene como uno de los primeros países consumidores de pescado del mundo. Según datos manejados por el panel de consumo elaborado por el Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación, la demanda media por habitante y año en 2002 fue de 36,6 kilos. A diferencia de otros productos alimentarios, el pescado y los

productos de la pesca siguen una línea ascendente tanto en demanda como en precios, siendo uno de los que más han crecido en las últimas décadas.

Un dato curioso es que en el consumo en los hogares en 2002 la mayor parte de las comunidades autónomas donde se ha registrado un crecimiento negativo en la demanda de pescado se halle en la costa, siendo significativo también que en provincias muy alejadas del litoral se encuentren los mayores cocederos de marisco y de otros productos piscícolas.

Flexibilización de los plazos para la concesión de ayudas a la reconversión

La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo aprobó el informe de la eurodiputada socialista Rosa Miguelez sobre la modificación del Reglamento que fomenta la reconversión de buques y pescadores que hasta 1999 dependían del acuerdo de pesca con Marruecos y que expiró el 30 de noviembre de ese mismo año, por lo que más

de 400 buques pesqueros y aproximadamente 4.300 pescadores se vieron obligados a interrumpir sus actividades.

La propuesta de modificación logró que la Comisión Europea acordara plazos más razonables que pudieran beneficiar a este amplio número del sector afectado por la no renovación de los acuerdos. El informe destaca «que esta modificación del Reglamento permitirá a más de un millar de pescadores gallegos, andaluces y canarios acogerse a la prima global individual prevista para su reconversión».

La ponente para este Reglamento, que ya en 2001 había denunciado la rigidez del mismo vaticinando las dificultades de aplicación de las medidas previstas en él, sobre todo las socio-económicas, se ha apuntado un buen éxito con el logro del apoyo de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo para flexibilizarlo.

J. C. P.

VII Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores

Los días 6, 7 y 8 del pasado mes de febrero se celebró en Madrid la VII Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores, donde se debatieron los principales asuntos que afectan a este importante sector económico. Entre los asuntos debatidos figuran la reforma de la política común pesquera, normas de seguridad de prevención de la contaminación etiquetado de las capturas, la situación fiscal de las cofradías, jaulas de atún, etcétera.

El discurso de apertura corrió a cargo de Miguel Arias Cañete, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, y el de clausura por Carmen Fraga Esteve, secretaria general de Pesca Marítima. En esta ocasión no hubo discurso del presidente entrante, Juan Cervantes, dado que no se encontraba presente en la Asamblea por la grave enfermedad de su madre, fallecida el pasado mes de febrero, en su nombre habló el presidente de la Federación Andaluza de Cofradías, Manuel Peinado.

F. A.



Juan Cervantes Flores, nuevo presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

Creación del Comité Científico Gallego de Pesca

La gestión eficaz de los recursos marinos vivos y el logro de un desarrollo responsable y sostenido de la pesca, que contribuya a mantener los ecosistemas marinos, exigen la constante adopción de medidas, cuyo contenido técnico tiene que estar respaldado por un apoyo científico que garantice su viabilidad.

En esta línea de actuación se enmarca el decreto de creación del Comité Científico Gallego de Pesca, que nace como órgano colegiado de consulta y asesoramiento de la Consejería de Pesca y Asuntos Marítimos.

Entre las funciones principales de este comité está la elaboración anual del estado de los recursos marinos de interés para la flota pesquera gallega, la elaboración de informes y dictámenes sobre las medidas de conservación necesarias en el ecosistema marino, y asesorar sobre las áreas prioritarias de investigación marina.

A. P. P.

NÁUTICA

EL CONTRALMIRANTE MARCIAL SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI GALARDONADO CON LA MEDALLA AL MÉRITO DEPORTIVO

A propuesta del secretario de Estado, presidente del Consejo Superior de Deportes, le ha sido concedido al contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui y Aznar su ingreso en la Real Orden del Mérito Deportivo, en la categoría de Medalla de Plata, en reconocimiento a su dilatada trayectoria y fecunda labor al frente de las distintas Comisiones Navales de Regatas de la Armada.

El contralmirante Sánchez-Barcáiztegui lleva ya más de medio siglo vinculado al mundo de la vela deportiva, primeramente al frente de la Comisión Naval de Regatas de Cádiz, desde 1950, y en la actualidad, y desde hace ya veinticinco años, como delegado de Vela de la Armada y presidente de la Comisión Naval de Regatas de Baleares.

Don Marcial es una de las personas más queridas y admiradas por todos por su vitalidad, su cordialidad, su sencillez y simpatía.

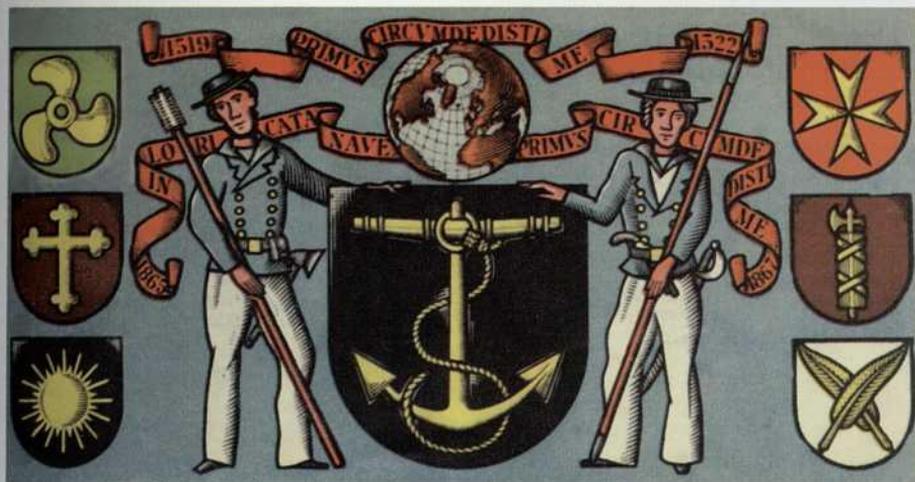
En las ilustraciones aparecen dos fotos de archivo siendo don Marcial capitán de fragata, la de la derecha con el entonces Príncipe Don Juan Carlos.

J. M.ª B.-F.





Fotografía tomada el pasado 28 de septiembre durante los actos del 40 Festival de Cabrillo, que se celebró en San Diego (Estados Unidos) con motivo de la llegada a sus costas, el 28 de septiembre de 1542, de la primera expedición naval a California, en el transcurso del acto se efectuó la entrega al Servicio Nacional de Parques de una placa de bronce donada por la Armada. En la fotografía aparecen, junto al embajador de España, a la derecha de la imagen, el Agregado de Defensa en Washington, contralmirante Teodoro de Leste, el Agregado Naval en Washington, capitán de navío Francisco Gil de Sola; a la izquierda de la imagen, en el centro, el superintendente del Cabrillo National Monument, mister Therry DiMattio, quien recibió la placa en nombre del Servicio Nacional de Parques. La otra persona es un miembro de la Casa de España de San Diego, que participó en el simulacro de desembarco previo a la ceremonia de entrega de la placa. (Foto: comandante Mora, del EA).



Cultura Naval

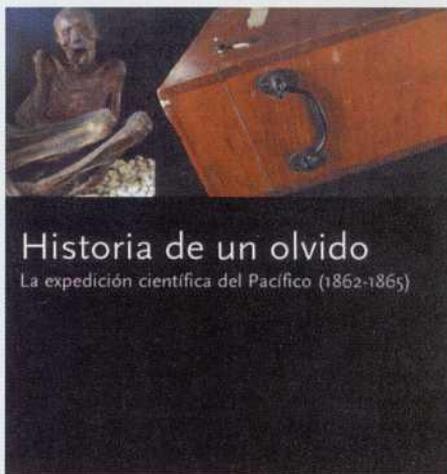
EXPOSICIÓN «HISTORIA DE UN OLVIDO»

En el Museo de América, en Madrid, del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, permanecerá abierta hasta el próximo mes de mayo la exposición titulada «Historia de un olvido», que trata de la expedición científica del Pacífico (1862-1865), que fue la principal empresa científica ultramarina del siglo XIX española y la primera fotografiada de la historia.

Los objetos presentados en esta exposición fueron recogidos en diferentes lugares del continente americano, y desde su primera exhibición, en 1866, no habían vuelto a ser mostrados en público.

Con esta exposición también se ha querido sacar del olvido las figuras de Manuel Almagro, primer antropólogo español que interviene en una expedición científica y a quien debemos la única publicación divulgativa hecha en ese siglo, y muy en especial al cartagenero Marcos Jiménez de la Espada, personaje relevante, en sus múltiples facetas del pensamiento español del XIX, y que puede ser considerado el padre del americanismo español.

La exposición partió de Cádiz a bordo de las fragatas *Resolución* y *Nuestra Señora del Triunfo*, llevando una comisión de ocho



Historia de un olvido

La expedición científica del Pacífico (1862-1865)

personajes, presidida por Patricio María Paz y Membiola, capitán de navío retirado y experto en vida marina, y reunía, además de los ya mencionados, a algunos de los mejores expertos españoles del momento en biología, arqueología, etnología y geología.

CONFERENCIA DEL GENERAL FELIÚ
EN EL INSTITUTO GUTIÉRREZ MELLADO

El pasado 18 de febrero tuvo lugar en el salón de actos del Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado, que dirige el ex ministro de Defensa, Gustavo Suárez Perterra, la conferencia titulada «Irak después de la guerra». Una visión desde el Ministerio de Defensa de la Autoridad Provisional de la Coalición (APC), que fue impartida por el teniente general Luis Feliú Ortega, que recientemente cesó en sus funciones de representante militar permanente para la reconstrucción de Irak y adjunto al asesor principal para Asuntos de Seguridad Nacional y Defensa de la APC.

El numeroso público que acudió a esta conferencia, dentro del ciclo «Encuentros en el Instituto», siguió con gran atención la interesante conferencia impartida por el general Feliú, que trasladó con gran elocuencia su experiencia y vivencias en las tareas llevadas a cabo para la reconstrucción de Irak. Al finalizar se abrió un interesante y animado coloquio.

(Fotos: M. M. J.)

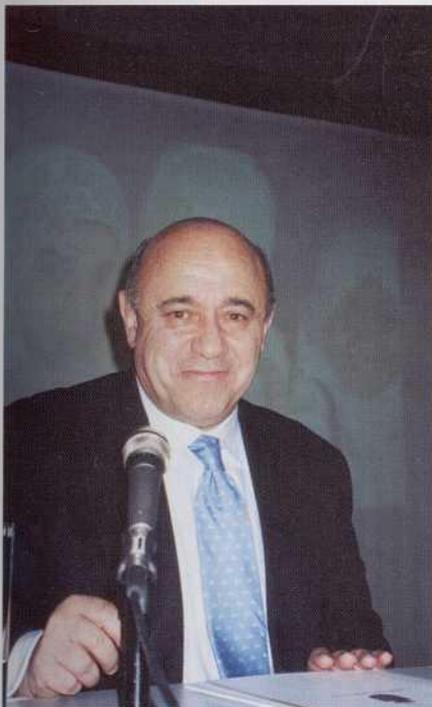
J. J.



EXPOSICIÓN «ACCIONES HUMANITARIAS Y DE PAZ
DE LAS FUERZAS ARMADAS»

En el Centro Cultural Galileo (Fernando el Católico, 35), en Madrid, se inauguró el pasado 17 de febrero la exposición «Acciones humanitarias y de paz de las Fuerzas Armadas», que permaneció abierta al público hasta el día 2 de marzo.

La exposición, organizada por la Fundación Iberoamericana para el Fomento de la Cultura y Ciencias del Mar (FOMAR), que dirige nuestro compañero José E. Lechuga Serantes, ha sido patrocinada por el Ministerio de Defensa y ha contado con un interesante ciclo de conferencias que corrieron a cargo del contralmirante Juan Antonio Moreno Susanna y del general consejero togado José L. Rodríguez Villasante, que tratan, respectivamente, sobre «Acciones humanitarias de la



El contralmirante Juan Antonio Moreno Susanna, en su intervención. (Foto: M. J. J.)



Enrique Lechuga, capitán de navío (R), presidente de FOMAR. (Foto: M. J. J.)

Armada española» y «Acciones humanitarias y Derecho Internacional Humanitario».

El día de la clausura, el teniente general Víctor Suances trató sobre «Acciones humanitarias y de la paz de las Fuerzas Armadas» y el doctor en Ciencias de la Información Leopoldo Seijas, de la Universidad de San Pablo, trató sobre «El control del flujo informativo: el Gatekeeper en la gestión de las acciones humanitarias».

F. A.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO *LOS CAMBIOS DE LA OTAN TRAS EL FIN DE LA GUERRA FRÍA*

En el salón de actos de la Representación de la Comisión Europea en España, en Madrid, tuvo lugar el pasado 12 de febrero la presentación del libro *Los cambios de la OTAN tras el fin de la guerra fría*, cuya autora es María Angustias Caracuel, analista del Ministerio de Defensa.

El acto, organizado por la Editorial Tecnos y el Real Instituto Elcano, fue presidido por el secretario de Estado de Defensa, Fernando Díez Moreno; el jefe del Estado Mayor del Ejército, Luis Alejandre; el portavoz del PSOE en la Comisión de Defensa del Congreso, Jordi Marsal; el representante de la UE en España, José L. González Vallvé; Manuel Coma, del Real Instituto Elcano; Manuel González, de la Editorial Tecnos, y de la propia autora, María Angustias Caracuel.

La primera edición de este libro se publicó hace siete años, y en esta segunda edición se analizan con solvencia y rigor las reformas llevadas a cabo en la OTAN con ocasión de los terribles atentados terroristas del 11 de setiembre de 2001.

S. N.



PRÓRROGA CONVENIO

El pasado 1 de marzo de 2004 se firmó en las dependencias del Museo Naval de Madrid una nueva prórroga del convenio existente entre el Ministerio de Defensa (Armada) y la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE).

Por parte de la Armada firmó, en nombre del Ministerio de Defensa, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente Sánchez, y por parte de la AINE, su presidente, José Ignacio de Ramón Martínez. Estaban presentes también por la Armada el director del Museo Naval, Fernando Riaño Lozano, y el comisario de la exposición, contralmirante José Castro Lauces.

Este proyecto nació en 1994, y el 7 de febrero de 1995 se firmó el primer convenio, que se prorrogó en 1997 y en el 2000. Para que la Exposición Nacional de la Construcción Naval sea una realidad se constituyeron dos Comités (Ejecutivo y Técnico), que son los que planifican actividades y que desembocarán en la inauguración prevista para 2005.

Debido a la magnitud de la exposición se llegó a la conclusión que debía ser algo

permanente, por ello, cuando acabe la muestra se integrará, sin apenas cambios, en el Museo Naval de Ferrol como sala de la Construcción Naval, quedando así sus fondos en el patrimonio del Estado.

La exposición será en el magnífico edificio de Herrerías de Ferrol, en una zona del arsenal abierta al público y que constituirá un centro cultural y museológico envidiable. Para tal fin se firmó un convenio entre los Ministerios de Fomento, Defensa y la Xunta de Galicia por valor de 540 millones de pesetas, para devolver al edificio a su configuración primitiva del siglo XVIII.

Desde que se concibió la idea, en el año 94, han estado colaborando profesionales de diversos campos elaborando monografías, para que la museología-museografía de este proyecto encaje en una exposición y sea, a su vez, una sala técnico-científica de valor.

Se pretende que en este proyecto participen todas aquellas instituciones, organismos y empresas que tengan o hayan tenido algo que ver con la construcción naval, para lo cual en el convenio están previstas las colaboraciones a través de la adhesión al mismo.



De derecha a izquierda, el AJEMA, almirante general Francisco Torrente; el contralmirante (ING) José Castro, y el presidente de la Asociación de Ingenieros Navales, José I. de Ramón.

VISITA DE LOS ALUMNOS DE LA CÁTEDRA «ALMIRANTE DON JUAN DE BORBÓN» A LA AGRUPACIÓN DE INFANTERÍA DE MARINA DE MADRID

En la mañana del día 3 de diciembre de 2003 los alumnos de la asignatura «El nuevo mapa político mundial: seguridad y defensa», perteneciente a la Cátedra Almirante Don Juan de Borbón, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), visitaron la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid (AGRUMAD), acompañados por la profesora-coordinadora de la asignatura y un oficial del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).

Durante la visita fueron atendidos por el coronel comandante de la AGRUMAD, realizándose las siguientes actividades:

— Conferencia: «La defensa y las Fuerzas Armadas, la Armada, las Fuerzas de Protección y la AGRUMAD», y coloquio.

— Conferencia: «La Fuerza de Infantería de Marina para la Flota: El Tercio de Armada» y coloquio.

— Visita a la exposición estática de material.

— Demostración de la Unidad Cinológica.

— Concierto de música militar.

— Comida de confraternización con la dotación.

La Cátedra Almirante Don Juan de Borbón, de estudios de seguridad y defensa nacional, se creó en junio de 1998 al amparo del convenio firmado entre la UCM y el DESEDEN, y tiene como objeto desarrollar cursos sobre temas relacionados con la seguridad y 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. S.



RELEVO EN LA PRESIDENCIA DEL CENTRO CULTURAL DE LOS EJÉRCITOS

El general Juan Rodríguez Hernández se ha hecho cargo de la presidencia del Centro Cultural de los Ejércitos, siendo uno de los primeros actos organizados por la nueva junta rectora; un acto de homenaje al anterior presidente, el general Luis Pontijas de Diego, y a su equipo; en reconocimiento a la fructífera labor llevada a cabo durante su mandato, durante el cual se han potenciado los actos culturales, conferencias y exposiciones, que han convertido al Centro Cultural de los Ejércitos en un punto de referencia en el ámbito cultural madrileño.

El acto de homenaje fue presidido por el 2.º jefe del Estado Mayor del Ejército, que a última hora tuvo que sustituir al general del Ejército Luis Alejandre, que se tuvo que ausentar de Madrid por razones del servicio.

Los antecedentes del Centro Cultural de los Ejércitos, con su sede en el soberbio edifi-

cio en la Gran Vía de Madrid, se remontan al Ateneo Militar, cuya sesión inaugural se celebró con gran solemnidad el 16 de julio de 1871, con la asistencia del cuerpo diplomático, representantes de las cinco reales academias, de la Universidad, del Ateneo de Madrid, que presidía Antonio Canovas, ex ministros, senadores, diputados y oficiales generales del Ejército y de la Armada; sin embargo, su existencia fue efímera, sólo tres años, siendo su heredero directo el Centro del Ejército y la Armada, que se fundó en 1881, impulsado por el rey Alfonso XII, a la sombra del ambiente regeneracionista de la época. El centro pronto se convirtió en el portavoz de la opinión pública militar, con un gran protagonismo, pero despertando el recelo de los políticos.

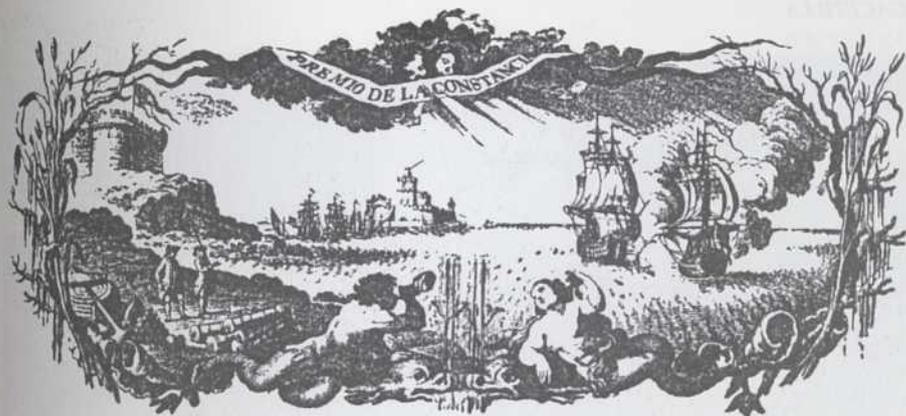
F. A.



De izquierda a derecha, el nuevo presidente, general Juan Rodríguez; el general Juan Pontijas de Diego, y el segundo JEME. (Foto: M. J. J.).



El capitán de navío mayor Tarek Faouzi El-Arbi, jefe del Estado Mayor de la Armada de Túnez, que visitó España del 22 al 25 del pasado mes de febrero, saludando a los contralmirantes jefes de división del EMA en la sala de juntas del Cuartel General, en presencia del AJEMA, almirante general Francisco Torrente. (Foto: ORP, Armada).



GACETILLA

Ceremonia de relevo de mando de la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana (SIAF)

El pasado 6 de marzo tuvo lugar en el muelle del puerto de Málaga el relevo de mando de la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana (SIAF). La ceremonia fue presidida por el almirante de la Flota (ALFLOT) Ángel Tello y por el almirante de la Flota (CINCNAV) de la Marina de Guerra italiana almirante Quinto Gramellini.

Para esta ocasión atracaron en Málaga el buque de asalto anfibio *Galicia*, los buques de desembarco *Hernán Cortés* y *Pizarro*, y por parte italiana, el buque de desembarco *San Giorgio*. En el muelle, al mando del coronel de Infantería de Marina Luis Camaño, se encontraban la fuerza formada por un batallón de la brigada de Infantería de Marina y un batallón del Regimiento San Marco, escuadra de gastadores del Tercio de Armada y Banda de Música del Tercio Sur y las enseñas nacionales de Italia y España con escoltas.

El ALFLOT, a su llegada, junto con el CINCNAV, pasó revista a la Fuerza. A continuación tuvo lugar el ceremonial de relevo del COMSIAF y COMSILF. El contralmirante español Francisco Palomino (COMGRUP-



(Foto: ORP, Armada).



(Foto: ORP. Armada).

FLOT) y comandante de la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana (SIAF) fue relevado por el contralmirante Salvatore Ruzittu (COMGRUPNAVIT), mientras que el general de brigada José E. Viqueira (GEBRIMAR), comandante de la Fuerza de Desembarco Hispano-Italiana (SILA), fue relevado por el contralmirante Sirio Lauredini, comandante de la Fuerza de Desembarco de la Marina italiana (COMFORSBARC).

Después de sendas alocuciones por parte de ALFLOT y de CINNAV, la ceremonia concluyó con el desfile de la Fuerza.

La SIAF (*Spanish-Italian Amphibious Force*) surge durante la cumbre bilateral hispano-italiana de Valencia, el 16 de septiembre de 1996, tras la cual, los presidentes de ambos gobiernos anunciaron el acuerdo de principio de creación de una fuerza anfibia combinada.

El 23 de noviembre de 1998 tuvo lugar en Barcelona la ceremonia de activación de la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana, asumiendo el mando España.

Los sucesivos relevos que se han producido en el mando de la SIAF han sido: octubre de 2000 en Tarento, asumiendo el mando Italia. El 19 de noviembre de 2002, en la Base Naval de Rota tiene lugar la ceremonia de relevo de la SIAF, asumiendo el mando España, que lo ostentó hasta el pasado 6 de marzo de 2004.

La unión de las fuerzas anfibas de Italia y España supone: ocho buques anfibas (un LPA, cinco del tipo LPD y dos del tipo LST), capaces de transportar y apoyar una fuerza de desembarco (FD) de entidad brigada.

S. N.

Imposición de condecoraciones en el Cuartel General de la Armada

El pasado 5 de marzo tuvo lugar en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada, en Madrid, la imposición de condecoraciones concedidas con motivo de la onomástica de S. M. el Rey. El acto fue presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, acompañado por un buen número de almirantes y generales, así como familiares y amigos de los condecorados. También estuvieron presentes S. A. R. don Carlos de Borbón, duque de Calabria y presidente del Patronato del Museo Naval; el presidente de Abengoa, marqués de Puebla de Cazalla, recientemente condecorado con la Gran Cruz del Mérito Naval; Pedro Díaz-Pintado, subdirector general operativo del Cuerpo Nacional de Policía, y José L. Morcillo, inspector jefe de la Policía Municipal de Madrid.

El AJEMA impuso la Gran Cruz del Mérito Naval a los relacionados a continuación:



El AJEMA felicitando al general auditor del Cuerpo Jurídico, José Cervera Pery.



El AJEMA pronunciando su discurso.



Grupo de condecorados.



El AJEMA impone la condecoración al conde de Luna.

General auditor honorario del Cuerpo Jurídico, José Cervera Pery; fiscal del Tribunal Supremo, José López-Fando; teniente de hermano mayor de la Real Maestranza de Caballerías de Sevilla, conde de Luna, Manuel Roca de Togores; general de brigada de la Guardia Civil, Atilano Hinojosa; general de brigada del Cuerpo de Intervención, Ángel Colino.

A continuación, el AJEMA, junto con los almirantes Juan González-Irún (AJAL) y Ángel Tafalla (segundo AJEMA), impuso las cruces del Mérito Naval a:

Comisario del Cuerpo Nacional de Policía Félix Calderón, director de Desarrollo de ISDEFE Álvaro Alonso-Majagranza, subinspector de la Policía Municipal de Madrid Julián Muñoz Alcalá, Enrique Kaibel (recoge la medalla su viuda Pilar Axpe), coronel del Ejército del Aire José Maestre, capitán de la Guardia Civil Felicísimo Hernán, responsable del Proyecto PITEA Álvaro de Salas, teniente ingeniero del Ejército de Tierra Miguel Gile-

te, coroneles de Intendencia Ángel Velasco y Carlos Tamayo, coronel de Sanidad Mario Fernández Suárez, capitán de navío Santiago Bolívar, capitán de fragata Juan Beceiro, tenientes coroneles José Molina, Víctor Galán y Conrado Núñez, capitanes de corbeta Ángel San José, Javier Moreno Susana y Javier Alba (ing.), teniente de navío ingeniero Ángel Arrazola, subtenientes José Pérez Mateu y Jesús González López, teniente de Infantería de Marina Juan L. Sierra, brigada Juan Guerrero, sargentos primeros Francisco J. Sampetro y Carlos Fernández Candón, suboficial mayor Carlos Vieiro, cabo primero Agustín Martínez, cabo Noé Bratos, marinero Jimena Moreno, directora técnica del Archivo «Álvaro de Bazán» Silvia López Wehrl, informático José Hernández Sanz, funcionarias María del C. Agudo, María Jesús López, Ángela Céspedes y María del C. Álvarez, funcionarios Fileas Cuevas y Fernando Castellanos, oficial administrativo María del C. Cano, asistente social Blanca Moragas, personal laboral Miguel Basanta, Francisco Melero, Lourdes Lobo, María Herráez y José Díaz Huertas.

El general Cervera Pery pronunció unas emotivas palabras de agradecimiento en nombre de los condecorados, diciendo:

La palabra gratitud es uno de los más excelsos vocablos de la lengua española. Escribió Cervantes que debe considerarse entre las mejores virtudes que adornan al hombre, y de todos es conocido el popular refrán español de que «quien no es agradecido no es bien nacido». Creo por tanto interpretar los unánimes sentimientos de gratitud de quienes en este acto de emotiva intimidad, pero trascendente en su proyección, hemos sido honrados con la imposición de la Cruz del Mérito Naval.

Gratitud a S. M. el Rey que desde el puente de mando de la nave patria dirige sus destinos y marca sus rumbos con su admirable pericia marinera. Gratitud al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada por presidir este acto, enaltecido con su presencia, y cuyas palabras, estoy seguro, calarán hondamente en nuestros corazones. Gratitud a las autoridades navales que suscribieron las distintas propuestas de concesión, y gratitud en suma, a cuantos nos acompañan, estimulan y comparten —familiares, amigos y compañeros— las vivencias de esta generosa ofrenda.

Fijemos nuestra atención en dos fechas que van sustancialmente unidas al sentido de



Grupo de condecorados.



En primer plano, el conde de Luna junto con S. A. R. don Carlos de Borbón Dos Sicilias; en segundo plano, los almirantes Ángel Tafalla y Rafael Lapique.

la condecoración. La primera, la del 28 de marzo de 1875, en la que el rey Carlos III, a propuesta del ministro de Marina don Antonio Valdés, entroniza la primera bandera rojigualda como insignia nacional. Quiere decirse con ello que fue la Marina la propugadora, la impulsora de la bendita enseña y la que primero la utilizó en sus naves. Por ello, la Orden del Mérito Naval ha conservado con legítimo orgullo estos colores que tanto la dignifican. La otra fecha es la del 3 de agosto de 1866, cuando la reina doña Isabel II firma en San Ildefonso el Real Decreto instituyendo la Orden del Mérito Naval como heredera de la Diadema Real de Marina —y subrayo— como recompensa especial a los servicios prestados en la Armada. Desde entonces y en glorioso recorrido de continuidad histórica, la Cruz del Mérito Naval ha comportado entrega, esfuerzo, heroísmo, fe ciega en los destinos patrios, esperanza y hermandad; «ser y estar» en logradas y futuras cosechas de impulsos y eficacia al servicio de la Institución.

Porque no es por simple azar el que la

cinta del Mérito Naval venga orlada con los colores de la bandera de España. Desde los tiempos más remotos los españoles llevamos el latir de la historia, más que en la suela de nuestros zapatos, en el horizonte de nuestras naves, y a través de ellas navegaron la expansión de nuestras ideas, de nuestra religión y de nuestra sangre. Así, la constante histórica del mar participará de modo fundamental en la vida española. No puede conseguirse su unidad material sino cuando se ha consumado el vínculo matrimonial entre Isabel de Castilla y Fernando de Aragón y los marinos castellanos y catalanoaragoneses forman una sola Armada dominadora del Mediterráneo e impide el aprovisionamiento de los invasores desde las costas de África. No puede lograrse el definitivo triunfo de la cruz sobre la media luna sin el concurso de aquella flota con la que, al mando de un almirante español, gana la cristiandad la más importante de las batallas, y no podrá proyectarse ninguna empresa de envergadura histórica en la que el poder naval pueda ser desechado o dejado de tomar en cuenta.

Nos ligan con la mar vínculos muy antiguos de poderío y grandeza...

Cerró el acto el AJEMA con unas palabras en las que agradeció la presencia de S. A. R. don Carlos de Borbón, Pedro Díaz-Pintado, José L. Murillo y marqués de Puebla de Cazalla, y diciendo:

Queridos amigos que hoy habéis sido condecorados con la Cruz del Mérito Naval; quiero, en primer lugar, expresaros mi más sincera y cariñosa felicitación.

Quiero también transmitir os el profundo agradecimiento de la Armada por la generosa entrega, espíritu de colaboración, dedicación y apoyo que ha recibido de todos vosotros.

Este Salón de Honor del Cuartel General de la Armada donde nos encontramos, me parece el marco más apropiado para celebrar el acto de reconocimiento oficial y público a vuestros méritos.

Entre ellos, me gustaría resaltar los de quienes han sido condecorados con la Gran Cruz y los de aquellas personas que, desde fuera de la Armada, desempeñando diferentes responsabilidades y siguiendo distintas trayectorias profesionales, han dado cumplido testimonio de su vinculación y cariño a la Armada.

Son los casos de:

Don José Cervera Pery, general de brigada honorífico del Cuerpo Jurídico, prolífico autor de libros sobre acontecimientos histórico navales... don José Ramón López-Fando y Raunaud, fiscal jefe de la Fiscalía Especial para la Prevención y Represión del Tráfico Ilegal de Drogas... don Manuel Roca de Togores y de Salinas, conde de Luna, teniente de hermano mayor de la Real Maestranza de Caballerías de Sevilla... don Atilano Hinojosa Galindo, general de brigada de la Guardia Civil; don Angel Colino Salamanca, general de brigada del Cuerpo de Intervención... don Julián Muñoz Alcalá, jefe de la Subinspección Operativa de Tráfico... don Álvaro Alonso-Majagranza Baena, de la Gerencia de Cooperación Industrial... don Enrique Kaibel Murciano, a quien, a título póstumo, la Armada quiere reconocerle sus constantes muestras de cari-



El AJEMA imponiendo la condecoración al capitán de navío Santiago Bolibar.

ño desde la Milicia Naval Universitaria y la vicepresidencia de la Liga Naval Española... don Felipe Calderón Moreno, secretario técnico de la Subdirección General Operativa del Cuerpo Nacional de Policía... don Álvaro de Salas Lasagabaster, de la empresa INDRA, gestor del proyecto PITEA de innovación tecnológica de la enseñanza en la Armada...

A los queridos compañeros de los otros Ejércitos os pido que en la Cruz del Mérito Naval veais la expresión del reconocimiento a vuestro trabajo con el que habéis contribuido a facilitar la labor de la Armada.

Y a todos los que dedicáis diariamente vuestra vida al mejor servicio de la Armada, tanto civiles como militares, os reitero, una vez más, el orgullo y la satisfacción que siente la Armada al contar con vosotros. Formamos un equipo en el que todos y cada uno de nosotros desempeñamos un papel realmente importante y necesario.

España, país de condición eminentemente marítima, siempre necesitará una Armada capaz de cumplir su misión y la Armada siempre necesitará hombres y mujeres como vosotros...

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.

El *Segura* recibe la bandera de combate

La alcaldesa de Cartagena, Pilar Barreiro, actuó de madrina en la entrega de la bandera de combate al cazaminas M-31 *Segura*, en un acto que tuvo lugar en la explanada de los Héroes de Cavite y Santiago de Cuba de esa ciudad el pasado 20 de febrero, bandera que había sido sufragada por el ayuntamiento.

El acto, desarrollado bajo una persistente lluvia que restó afluencia de público, fue presidido por el ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa, a quien acompañaban el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada Francisco Torrente Sánchez, el de la Fuerza de Acción Marítima Mario Rafael Sánchez-Barriga Fernández y el responsable de la Flota Ángel Tello Valero. El cazaminas *Segura*, a pesar de ser el primero de la serie a la que da nombre, y por tanto el que más tiempo lleva en servicio, era el único de los cuatro buques gemelos que no poseía aún la bandera de combate, pues con anterioridad el *Sella* la había recepcionado en Ribadesella, el *Tambre* en el concello gallego de Pobra y el *Turia* en Valencia, por ser los respectivos lugares donde desembocan los ríos cuyos nombres ostentan.

En el acto previo a la entrega, la alcaldesa de Cartagena pronunció una alocución en la que, entre otras cosas, dijo que «el *Segura* es un buque hecho en Cartagena por manos cartageneras. Su construcción fue el resultado de una necesidad de la Armada, pero también de un empeño ciudadano que se basó en la decisión de que nuestra vieja tradición astillera debía seguir siendo una fuente de trabajo y prosperidad para Cartagena». Igualmente, antes de entregársela al comandante del buque, capitán de corbeta Suances, que la habría de recibir rodilla izquierda en tierra como contempla el Ceremonial Marítimo, la alcaldesa dijo también en su discurso: «Esperamos que la guerra no se dé nunca, pero sabemos que en caso de que la defensa de España lo necesite esta bandera será enarbolada con dignidad y entrega». El acto finalizó con el desfile de una sección del Tercio de Levante de Infantería de Marina, junto con una compañía del Regimiento de Artillería Antiaérea RAAA-73 de guarnición, también de Cartagena.

D. Q. C.



(Foto: D. Quevedo Carmona).

El portaaviones norteamericano *Enterprise* (CVN-65) fondea en Cartagena

El portaaviones nuclear norteamericano *Enterprise* (CVN-65) permaneció fondeado durante tres días frente a la Estación Naval de La Algameca, en Cartagena, al objeto de dar descanso a las cerca de seis mil personas que llevaba a bordo.

Este portaaviones, con un desplazamiento a plena carga cercano a las 90.000 toneladas y que es capaz de transportar hasta un centenar de aviones y helicópteros de combate de diferentes tipos, es todo un veterano en las filas de la Armada norteamericana, habiendo participado en varios conflictos bélicos a lo largo de los más de cuarenta años que lleva de servicio. Su quilla se arboló el 4 de febrero de 1958 en los astilleros de Newport News (Virginia), resbalando a las frías aguas del Atlántico sólo un año y medio después, el 24 de septiembre de 1960, para causar alta el 25 de noviembre de 1961. Por aquellas fechas, la Armada norteamericana ya disponía de submarinos movidos por energía nuclear, pero por lo que respecta a buques de superficie sólo disponía entonces de un crucero, el *Long Beach*, entregado a la Arma-

da sólo unos meses antes que el *Enterprise*. El hecho de haber sido retirado del servicio activo el citado crucero en 1994 hace que desde esa fecha el *Enterprise* se convirtiera en el buque de superficie movido por energía nuclear más antiguo del mundo.

Para ello dispone de ocho reactores que, además de suministrar toda la energía que precisa el buque son capaces de propulsarlo a más de treinta nudos de velocidad, una cifra realmente elevada. A pesar de su antigüedad, este portaaviones, veterano de varios conflictos, el último de ellos la reciente intervención militar en Irak, se encuentra en un impecable estado de policía y operatividad, fruto de las varias veces que se le ha sometido a grandes carenas. Su puerto base es en Norfolk, Virginia, no estando previsto que sea retirado del servicio hasta por lo menos el año 2010, que será cuando la Armada norteamericana recepcione la décima y última unidad de la clase *Nimitz*, que será el *George H. W. Bush* (CVN-77).

D. Q. C.



Portaaviones *Enterprise* al ancla frente a Cartagena. (Foto: D. Quevedo Carmona).

El *Duero* ya comenzó las pruebas de mar

El cazaminas M-35 *Duero* ha dado comienzo en aguas de Cartagena a su periodo de pruebas de mar previas a su entrega a la Armada. Este nuevo cazaminas, que en breve engrosará la Lista Oficial de Buques, es la primera unidad que sale de los astilleros de Cartagena desde que estos se denominan IZAR, resultado como es sabido de la fusión entre la antigua Empresa Nacional Bazán y Astilleros Españoles.

Puesto a flote el 28 de abril del pasado año, este cazaminas es el primero de la llamada segunda serie, y presenta importantes mejoras respecto a los otros cuatro de la primera, sobre todo en lo referente a equipos de detección electromagnética y comunicaciones, así como a habitabilidad. Esto hace

que el aspecto externo en ambas series de cazaminas sea prácticamente idéntico, a excepción de las antenas colocadas en su mástil principal, donde lo más significativo tanto en el M-35 *Duero* como en el M-36, *Tajo* que completará la serie es que estas dos unidades van equipadas con dos radares en vez de uno, como los *Segura*, *Sella*, *Tambre* y *Turia*.

Aunque aún no hay una fecha oficial fijada para la entrega del *Duero* a la Armada, se espera pueda incorporarse en breve a la Flota, lo que significará un aumento importante en la operatividad de la Flotilla de Medidas Contra Minas de la Armada.

D. Q. C



Cazaminas *Duero* (M-35) dando comienzo a sus pruebas de mar. (Foto: D. Quevedo Carmona).

Entrega de nombramientos de socios de honor de la Agrupación Narváez

La Agrupación Narváez-Amigos de la Guardia Civil, que preside Juan Benigno Rodríguez Pérez-Pardo, hizo entrega de distinciones y nombramientos de socios de honor de esta agrupación el pasado 29 de enero, en un acto que se celebró en el Palacio de Congresos de Madrid y al que acudieron, entre otras; las siguientes personalidades: Miguel Arias Cañete, ministro de Agricultura y Pesca; Francisco Ansuátegui, delegado del Gobierno en Madrid; almirante general Antonio Moreno, JEMAD; almirante Ángel Tafalla, segundo AJEMA; almirante Antonio González-Aller, jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey; teniente general Agustín Muñoz-Grandes, Pedro Núñez Morgades, Laura Valenzuela, Pedro Calvo, José M.^a Duthil, Luis Aguilé, entre otros.

El presidente de la Agrupación Narváez pronunció unas emotivas palabras, entregando a continuación las menciones de honor. Después de la cena de gala se cantó el himno de la Guardia Civil.



Almirante Tafalla Balduz y general de división, subdirector de la Guardia Civil, García Laguarda.



De izquierda a derecha, Francisco Ansuátegui, delegado del Gobierno en Madrid, y almirante general Antonio Moreno Barberá, jefe del Estado Mayor de la Defensa.



A la derecha, almirante Antonio González-Aller, jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey, entregando la placa a su hermano el capitán de navío Carlos González-Aller.

Recibieron menciones de honor los siguientes: Mateo Velasco Álvarez, José Alonso Torres, Félix González Martín, José A. Gómez Fernández, Jesús Gil Marín, Esteban Vázquez, Álvaro de Ybarra Zubiría, Emilio Jiménez Abad, J. Manuel Díaz-Arias, capitán Villar Ramos, Francisco J. Arévalo Luque, cabo primero Jaime Dorado Frago, José M. Gil Morrugares y Fernando Chinchilla Fernández. Guardias civiles: Antonio Fez Bruñach, Bernardino Paci, Jan Bosma y André Quaranta. Dama de honor: Laura Valenzuela. Cruz de Oro: Juan Infante Calafat, Antoni L. Ventero García, Jaime J. Jiménez Passolas, Manuel Cebada Martínez, Verne B. Heiderich y Juan J. Sánchez Bellido. Socios de honor: José M. Morales Ruiz, Juan A. de Santiago Pérez. Fundación FAS y GC: Juan Luis Valdueña de Blas. Servicio Marítimo de la Guardia Civil coronel Quiroga Díaz, teniente Ovidio Corredor, y guardia civil Serrano de la Fuente, Antonio García Fernández (a título póstumo), Eduardo González Muñiz, Carlos González-Aller Suevos, Gonzalo Pascual Arias, Gerardo Díaz Ferrán, Generales, Ramos Herráiz, López López, Silos Pavón, Bretón Romero, Yuste Martínez y Faustino Pellicer, Pedro Calvo Poch, almirante Moreno Barberá, Francisco J. Ansuátegui y Miguel Arias Cañete.

J. B. R.



A la derecha, el VA (ING) J. Sala Santa Ana y el TCOL de la Gendarmería de Francia André Quaranta.

Mejores deportistas de la Armada 2003

En el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada tuvo lugar el pasado 10 de marzo la entrega de diplomas a los mejores deportistas de la Armada del año 2003 en un sencillo acto presidido por el AJEMA y al que también asistieron el segundo AJEMA, el almirante de Personal, el almirante de la Jurisdicción Central, el comandante general de Infantería de Marina, el director de Enseñanza Naval y el coronel secretario de la Junta Central de Educación Física y Deportes de la Armada.

El AJEMA entregó los diplomas a los siguientes:

Campo a través (veteranos): al capitán de navío Ramón Touza Prieto, profesor emérito de la Escuela Naval, campeón en la categoría de más de 60 años en 2003.

Vela: al teniente coronel de Intendencia Diego López Díaz, destinado en el Hospital Básico de la Defensa de Ferrol, campeón de la Armada y del Campeonato Nacional Militar en 2003.

Golf: teniente de navío Federico Baeza

Richer, del BD *Pizarro*, campeón de la Armada en 2003.

Carreras de orientación: brigada de Infantería de Marina Ángel Rojas Avilés, de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid, campeón de la Armada y 3.º en el Campeonato Nacional Militar en 2003.

Campo a través: sargento de Infantería de Marina José L. Zarza Rodríguez, de la Brigada de Infantería de Marina, campeón de la Armada y del Campeonato Nacional Militar en *fondo corto* en 2003. Campeón del mundo en 100 km en 1999 y subcampeón en 1998 y 2003.

Pentatlón naval: soldado de Infantería de Marina Salvador Gil Martínez, de la Brigada de Infantería de Marina. Campeón de la Armada y del Campeonato Militar en 2002 y 2003. Medalla de Bronce en *Cross anfibio* en el Campeonato Mundial Militar de Pentatlón Naval 2003.

Judo 60 kg: marinero Daniel García Pérez, del Parque de Automóviles núm. 4 de Ferrol, campeón de la Armada y subcampeón en el Campeonato Nacional Militar en 2003.



Toma de posesión del general jefe de la Fuerza de Protección

El pasado 18 de febrero tuvo lugar en el Patio de Armas de la Agrupación de Madrid la toma de posesión como jefe de la Fuerza de Protección del general de brigada de Infantería de Marina Juan Chicharro Ortega.

El acto fue presidido por el comandante general de la Infantería de Marina, general de división Juan García Lizana, acompañado por el jefe de la Jurisdicción Central de la Armada, vicealmirante Jesús Bringas. Cabe destacar la presencia en este acto del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete, que debido a su amistad con el general Chicharro quiso estar presente en su toma de posesión.

También asistieron al acto los coroneles de los tercios y Agrupación de Madrid, el teniente coronel de la Unidad de Seguridad de Canarias y los suboficiales mayores como representantes de las unidades orgánicas que constituyen la Fuerza de Protección.

A la llegada del COMGEIM se le rindieron honores de ordenanza, pasando a continuación revista a la fuerza, acompañado por el comandante de la agrupación, coronel Pablo González Dávila. Tras la revista se procedió a la lectura de resolución del nombramiento y, con la Fuerza «sobre el hombro», el general García Lizana pronun-



ció la fórmula de reconocimiento del mando.

A continuación el COMGEIM pronunció una alocución sobre esta nueva etapa orgánica de la Armada de notable importancia para el Cuerpo de Infantería de Marina.

Con la interpretación de la Marcha Heroica de la Infantería de Marina se puso broche final al acto, que se clausuró con el desfile del Batallón de Honores.



La Liga Naval, inicia sus almuerzos marítimos

Con objeto de exponer y concienciar a dirigentes de la sociedad española en los problemas marítimos nacionales, la Real Liga Naval Española, que preside José M.ª Dutilh, ha organizado una serie de encuentros con periodicidad mensual, en los cuales se invita a una destacada personalidad a participar en un almuerzo conferencia-coloquio.

La primera reunión se celebró el pasado 13 de febrero en el salón-biblioteca del madrileño club La Gran Peña, siendo la personalidad invitada Eduardo Serra, que pertenece al Cuerpo de Abogados del Estado, habiendo ocupado diversos puestos de responsabilidad en diferentes ministerios, siendo de destacar que en mayo de 1996 fue nombrado ministro de Defensa, cargo que desempeñó hasta mayo de 2000; en junio de ese año fue nombrado presidente del Real Patronato del Museo del Prado, y en diciembre de 2001, presidente del Real Instituto Elcano, cargo que también simultanea con la presidencia del banco UBS Warburg España.

(Fotos: M. M. J.).

J. J.





De izquierda a derecha, capitán de navío José López de Sagredo Camacho, director de la Escuela de Especialidades Fundamentales; contralmirante Juan Serón Martínez, jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, que preside el acto, y capitán de navío José Ángel Pita Rodrigo, director de la Escuela Escaño. Foto tomada en la Estación Naval de La Graña en noviembre de 2003 durante la jura conjunta de la ESENGRA y Escaño.
(Foto: colección José López de Sagredo).

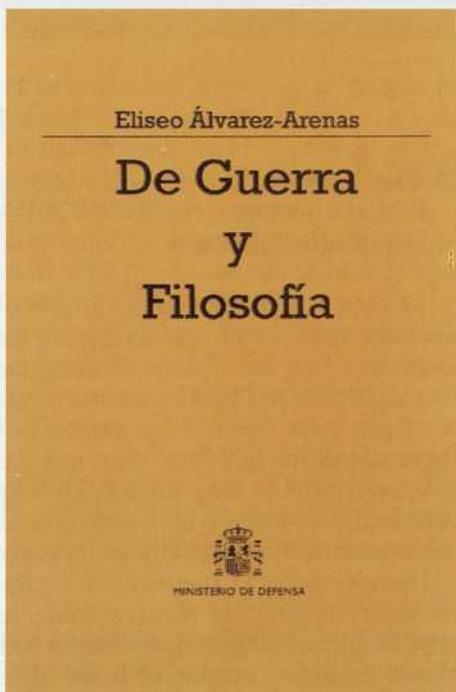


LIBROS

ÁLVAREZ-ARENAS, Eliseo: *De Guerra y Filosofía*.—Colección Defensa. Ministerio de Defensa. Madrid, 2004; 168 páginas.

¿Cómo se comporta el filósofo ante el hecho de la guerra contemplada en su función abstracta «de la continuación de la política» por otros medios? ¿Cuál es su posicionamiento o su reacción ante las impuestas modificaciones de la estrategia y de otros factores que en otro tiempo sirvieron para medir la fuerza militar y moral de las naciones? Puede decirse que Clausewitz, Mahan o Seversky, con sus principios militares, han pasado a los principios de la historia y que nuevos conceptos informan nuevas estrategias. De aquí que desde el campo de la filosofía se impongan también nuevos planteamientos y reflexiones desde el plano del pensamiento deductivo en sus relaciones de fomento sobre los perfiles de una guerra abstracta.

Eliseo Álvarez-Arenas, almirante de la Armada y académico de la



Lengua, es un autor prolífico de continuados esfuerzos en la divulgación de sus teorías, todas ellas de atrayente reclamo. De ellas constituye una muestra este nuevo y enjunos libro, muy en la línea de sus anteriores, sobre el ser y las causas finales de la guerra, analizada desde la propia esencia de conflicto bélico. Su razonamiento sobre pensamiento y guerra, basado en un profundo conocimiento situacional y en una no menos profunda reflexión, convierten al libro en un válido instrumento en el que análisis y analista conforman un conjunto armónico que exige su disección en los diferentes planos que lo integran.

De Guerra y Filosofía es, por tanto, un título muy expresivo de las connotaciones fácilmente observables que se dan a través de su lectura, en el que la solvencia y prestigio del autor y una experiencia sobradamente acreditada avalan la obra. Estructurado en cinco capítulos esenciales: «Pensamiento y guerra», «Esbozo de atracción», «Guerra y filosofía», «Los filósofos y la guerra y recapitular», de todos ellos puede deducirse que la relación simbiótica y línea directriz del texto —guerra-filosofía— alcanzan unos valores trascendentales.

Al leer con la atención que se merece este libro, ciertamente magnífico en su clarividencia expositiva y en la profundidad de contenido, se reafirma que el pensamiento acerca de la guerra ha sido una actividad común en una generación de pensadores que tiene su principal referencia en Ortega y Gasset, del que Eliseo Álvarez-Arenas es fiel seguidor y, en no pocas ocasiones —si se miran sus libros anteriores—, impecable intérprete.

J. C. P.



CHÉRET, Bertrand: *Las velas: Comprensión, trimado y optimización*.—

Editorial Juventud (ISBN: 84-261-3317-7). Barcelona, 2003; 512 páginas, ilustraciones; 46 euros.

Es bien sabido que no es difícil gobernar un velero, pero hacerlo bien es tarea que requiere el aprendizaje de las leyes que regulan el comportamiento de un móvil en dos fluidos de densidades muy diferentes: líquido por la obra viva y gaseoso por la obra muerta y arboladura. Ninguna asignatura de las que se exigen para obtener los títulos de patrón y capitán de yate trata de las imprescindibles materias para navegar a vela con conocimiento de causa. Quizá por ello es muy escasa, en lengua española, la bibliografía que trata científicamente de la navegación a vela, es decir, de las leyes físicas que condicionan el buen manejo de un barco de vela.

Damos, pues, la bienvenida a esta importante obra, que constituye una verdadera referencia técnica sobre la vela, escrita por un experimentado hombre en ese campo, que domina todos los instrumentos de la orquesta del mundo de Eolo: Bertrand Chéret, diseñador de velas, maestro velero, cam-

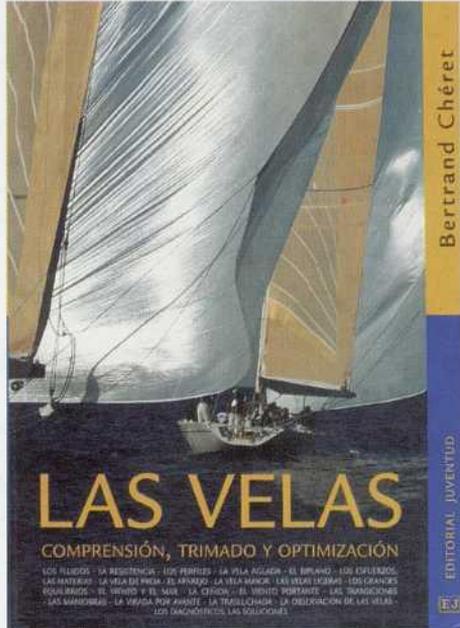
peón de Francia en treinta ocasiones, destacado regatista en dos olimpiadas, campeón del mundo en regatas de altura y entrenador asesor del desafío francés para la Copa América en las ediciones de 1992 y 1995.

La obra que comentamos, *Las velas*, tiene un claro objetivo didáctico, poniendo a disposición de todos los practicantes —sean principiantes, expertos, apasionados de las regatas o adeptos a los cruceros— los conocimientos fundamentales de la navegación a vela. Con rigor y claridad el autor analiza todos los aspectos relativos al casco, aparejo y navegante, para hacernos comprender la mecánica de fluidos, el diseño y fabricación de una vela, los criterios de selección y de utilización. También nos instruye cómo trimar de la mejor manera posible las velas, mejorar el

rendimiento del barco, así como asegurar la seguridad a bordo y prolongar la vida útil de la jarcia y, por último, optimizar el conjunto de parámetros que influyen en el juego sutil del viento y las velas, desarrollar el sentido de observación y análisis, adaptar de forma idónea la jarcia y el velamen y asociar «saber» e «intuición», necesarios por igual a bordo de un velero.

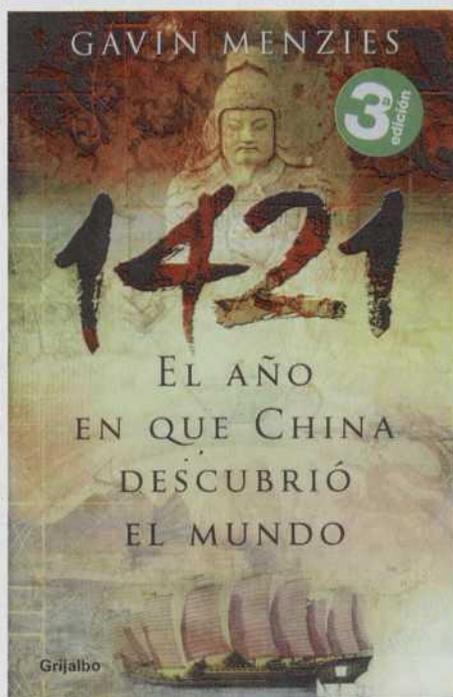
Con una traducción al castellano de gran calidad, dirigida por el capitán de la Marina mercante Juan Zamora, la obra está profusamente ilustrada con fotografías y dibujos para una mejor comprensión del texto.

J. J.



MENZIES, Gavin: *1421. El año en que China descubrió el mundo.*—Año 2003 (tres ediciones en el año) (ISBN: 84-253-3780-1). Editorial Grijalbo. Barcelona. 555 páginas. Numerosos mapas, croquis, dibujos y fotografías en blanco y negro y color; 21 euros.

Hay un hecho constatado, aunque poco conocido, que rompe con la tradicional estrategia continental de China. En el año 1421 las escuadras chinas se desplegaron por el océano Índico, sometieron a vasallaje a algunos pueblos



costeros y extendieron sus operaciones hasta la costa oriental de África. A su regreso a la metrópoli en 1423 se encontraron con un nuevo emperador, quien, vuelto a lo tradicional, determinó el abandono de toda veleidad naval de China, ordenó desgazar los grandes juncos e incluso mandó destruir la documentación relativa a la expedición.

El autor, antiguo oficial de la Marina británica, tras una larga investigación por todo el globo, llega a afirmar que entre 1421 y 1423 las escuadras chinas no se detuvieron en la costa oriental de África. En su opinión, la flota, dividida en varias escuadras de juncos, tras doblar el cabo de Buena Esperanza, se expandió por el Atlántico. Parte llegó a las costas de Brasil y Argentina, incluyendo Malvinas, atravesó el cabo de Hornos, subió por la costa occidental de América estableciendo asenta-

mientos desde Chile a Canadá y atravesó el Pacífico; otra escuadra siguió la ruta de Colón hasta el Caribe, pasó a Norteamérica y, tras fundar establecimientos en estas tierras, habría navegado al norte, rodeando a Groenlandia por el norte y vuelto a China por el norte de Siberia.

La teoría de Gavin Menzies es atractiva, y el apasionamiento con que la expone puede inducir al lector a asumirla sin mayor crítica, pero su fundamento parece endeble. Pronostica una velocidad media de 4,8 nudos de las escuadras sometidas a las corrientes y vientos dominantes en los océanos, suficientes, en su opinión, para el periplo de dos años y medio; respecto a la posibilidad de navegación por el norte de Groenlandia y Siberia, la fundamenta en el recalentamiento del casquete polar, que según Menzies tuvo lugar en aquellos años. El periodo citado parece escaso para un viaje de tal dimensión, con desconocimiento previo de los lugares a visitar y establecerse y bajo la tensión de enfrentarse a lo desconocido de forma continuada. En similares circunstancias, a otros navegantes, como Magallanes-Elcano, Cook o Malaspina, les llevó más tiempo.

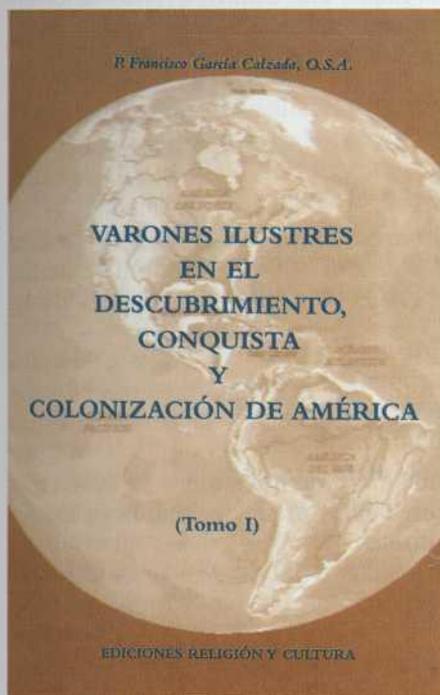
El autor señala una serie de pruebas encontradas que evidencian a su parecer la presencia china en territorios tan dispersos, correspondiendo al lector juzgar sobre su verosimilitud. De ellas destacaremos la existencia de mapas

con anterioridad al Descubrimiento en los que aparecían dibujadas tierras americanas. Menzies se une así a la teoría según la cual Colón conocía de antemano la existencia de tierras americanas y que algunos europeos (para Menzies serían chinos) habían llegado allí antes.

En conclusión, afirmación tan sorprendente como la exploración china del globo en el siglo xv ha de estar bien apoyada para ser creíble. Ello no quita mérito al libro, que es ameno y se lee con facilidad, y que, aunque se discrepe de sus conclusiones, dibuja con erudición mares, tierras y parajes recorridos por nuestros navegantes durante siglos.



GARCÍA CALZADA, Francisco: *Varones ilustres en el descubrimiento, conquista y colonización de América*.—(ISBN: 84-85364-40-6). Tomo I, 348 páginas. *Calendario del descubrimiento, conquista y colonización de América*.—(ISBN: 84-85364-41-4). Tomo II, 692 páginas. Ediciones Montecasino. Zamora, 2003.



El autor, padre agustino licenciado en historia, es un enamorado de los temas relacionados con el descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo. Nos presenta, desde su minucioso estudio de los cronistas de la época, a las personas más relevantes que intervinieron muy activamente en la colonización de las tierras allende los mares, con un lenguaje sencillo, ameno y comprensivo de los hechos más destacados con todo el bagaje que supone plasmar sus grandes gestas heroicas, sus grandezas y miserias abarcando las incomprendiones y envidias suscitadas entre los mismos intervinientes, propias de los seres humanos.

Abunda en el conocimiento exhaustivo de muchos de los españoles que coadyuvaron al engrandecimiento de esos pueblos participando junto a los conquistadores principales que

resaltan los tratados generales de Historia, dando con ello al lector una visión más amplia y sencilla por su exposición de la vida y sufrimientos en tierras a veces inhóspitas que tuvieron que soportar para la realización de tan magna obra.

La vivencia con los pueblos aborígenes que encontraron su inestimable ayuda y colaboración en muchas de las gestas realizadas para salvar la oposición que otros pueblos presentaron a los españoles en su asentamiento durante los primeros años posteriores al descubrimiento de América haciendo posible la fundación de nuevas ciudades en sitios estratégicos que dieran a sus nuevos habitantes una calidad de vida, posibilitando así que muchas de esas ciudades recién fundadas continúen en la actualidad siendo símbolos emblemáticos de las distintas naciones hermanas, corroborando con ello el gran acierto que tuvieron en su elección.

En el segundo tomo cita para los distintos días del año los hechos más relevantes sucedidos a los distintos personajes intervinientes en el evento del Nuevo Mundo, desde el año 1492 hasta el 1604, entresacando de los hechos citados la historia más significativa de uno de ellos; variando la materia del hecho que trata cada día desde, por ejemplo, el inicio de una expedición con todas sus vicisitudes hacia un lugar determinado, enfrentamientos, actuación de piratas en las costas, encomiendas otorgadas, etc. Contribuyendo tal diversidad de temas a hacer más ameno para el lector su lectura, a la vez de aumentar de forma rigurosa y coloquial sus conocimientos de los temas expuestos.

J. I. M.



PARKER DE BASSI, María Teresa: *La barca Tinto y el Herzogin Cecilie: los veleros de una intriga*.—(ISBN: 956-7967-00-8). Editorial Tusitalia, 2.ª edición. Imprenta de la Armada, enero 2000. Chile; 220 págs.; numerosas fotografías y mapas.

La autora, conocida de nuestros lectores por la crítica reciente en estas mismas páginas de su *Tras la estela del Dresden*, realiza aquí una auténtica continuación de su anterior texto.

Es la odisea de una navegación iniciada el 28 de noviembre de 1916 en la isla de Chiloé (Chile) y acabada felizmente cuatro meses más tarde en Trondheim después de recorrer más de 12.000 millas.

El navío era el *Tinto*, velero de tres palos con 64 añadas en su cuaderno de bitácora, botado paradójicamente en Liverpool, desplazaba 477 toneladas con una eslora de 55 metros.

El mando lo ejercía el teniente Karl Richard, del *Dresden*, sobre 28 marineros germanos. Procedían éstos del propio *Dresden*, del navío escuela de la

Marina mercante *Herzogin Cecilie* y del transporte también internado en aguas chilenas *Göttingen*. Después de rocambolescas situaciones, huidos de los campos de internamiento, burlando a las autoridades chilenas, logran estos hombres hacerse el gran largo. Al ver por última vez las costas chilenas entonan firmes y emocionados el «Deutschland Deutschland über alles...» y el himno nacional de Chile, país éste que, resistiendo fortísima presión internacional, permaneció neutral en la Primera Guerra Mundial, aunque es cierto que esta gran nación siempre manifestó deferencia y simpatía por Alemania.

La *Tinto*, exclusivamente a vela, vira para adentrarse en el Atlántico a los 56° 27' Sur. Crujen las cuadernas y cabaceando sin cesar en medio de continuos tornados mientras las

bombas no dejan de achicar: muy marinera, remendando sus velas destrozadas por ráfagas fortísimas sale la *Tinto* adelante. Una y otra vez consigue singladuras de hasta 184 millas diarias.

Se trata ahora de superar la etapa más delicada: forzar el durísimo bloqueo inglés pasando entre las Feroe e Islandia.

Se produce el clímax cuando el acorazado inglés *Minotauro* solicita su identificación. Richard, con auténtica flema británica, contesta indicando por banderas matrícula y nacionalidad noruegas y dejando en cubierta a dos o tres hombres solamente que siguen tranquilamente en sus faenas con absoluta indiferencia a la vecindad del monstruo de acero.

Entre la mala mar y la sensación de veracidad que con su disfraz noruego inspira la *Tinto*, el comandante inglés decide no arriesgar la dotación de presa, se despide, pues, con el código de señales correspondiente al saludo de «los noruegos» y se aleja rápidamente. Este error de apreciación le costaría más tarde el puesto al inglés.

Sin más contratiempos, nuestros hombres arriban a la Noruega neutral un 31 de mayo de 1917 y más tarde a la propia Alemania. Toda una hazaña magníficamente relatada en sus detalles y ambiente por De Bassi, que sin duda interesará al lector. La autora maneja un castellano perfecto. Su bibliografía y documentación extensísimas, pero lo más importante son los testimo-

María Teresa
Parker De Bassi



La BARCA TINTO
y el "Herzogin Cecilie"
Los veleros de una intriga

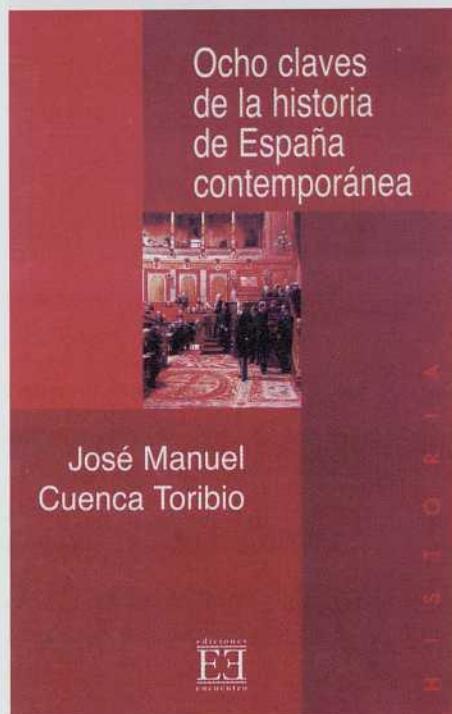
nios directos que consigue bien de algunos longevos protagonistas del suceso que aún quedan viendo sus familias. En sus líneas trasciende la poesía en prosa del gran Neruda, escritas en un escenario, Chile, con sus miles de kilómetros de costa, abierto a la mar que lo impregna.

Refleja la obra el carácter férreo de unos marinos que no dudaron en arrastrar un riesgo enorme para volver y ayudar a su patria en guerra.

G. S. R.



CUENCA TORIBIO, José Manuel: *Ocho claves de la historia de España contemporánea*.—Ediciones Encuentro, Madrid, 2003.



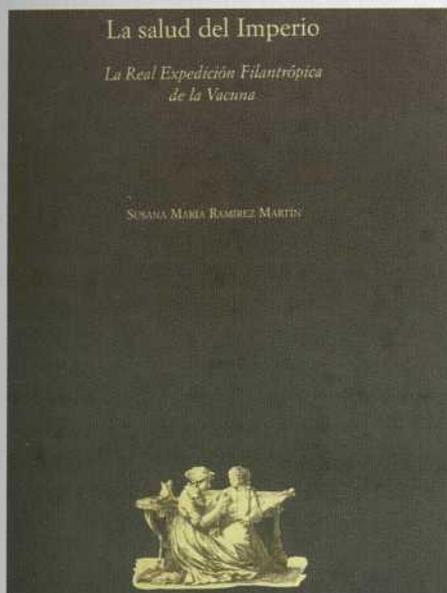
José Manuel Cuenca, Premio Nacional de Historia y muchísimas cosas más, entre las que destacaríamos, si cabe, su profundo cariño por las Fuerzas Armadas y su participación continua en seminarios por ellas organizados, nos permite navegar, con la obra que reseñamos, por el mar de la historia contemporánea española en rápido «fuera-borda», con escalas atractivas en puertos, no precisamente de placer, que van desde la «ominosa década» hasta el del «primer gobierno socialista».

Los ocho temas que nos propone y con los que nos ilustra son esenciales para que comprendamos nuestra propia historia y situemos los hitos o jalones que marcaron su, a veces, penoso caminar por las rutas de las revoluciones, las guerras civiles, las dictaduras y los ensayos republicanos.

Supongo que sus futuros lectores disfrutarán con esta nueva obra de Cuenca, como nosotros, que la hemos juzgado de alto valor para la comprensión de la convulsa edad contemporánea española.

J. B. N.

RAMÍREZ MARTÍN, Susana María: **La salud del Imperio (La Real Expedición Filantrópica de la Vacuna)**.—Fundación Jorge Juan. Madrid, 2003; 264 páginas.



En todas las expediciones que en el marco de la Ilustración se proyectan y realizan en América —descubridoras, científicas o culturales—, quizá una de las menos conocidas, y sin embargo de mayor relevancia, sea la llamada Real Expedición Filantrópica de la Vacuna que, bajo los auspicios de la corona y la decisiva participación de los científicos Balmis y Salvany, fue transportada a bordo de la corbeta *María Pita*, cruzó el Atlántico y se adentró en buena parte del territorio americano para luchar tenazmente contra la viruela, verdadero azote endémico de aquellas tierras.

El verdadero sentido de la expedición —se ha dicho— no radica en lo que tiene de proeza hispánica, sino

en su representación arquetípica del espíritu del siglo XVIII. Será, por tanto, uno de los acontecimientos de más envergadura moral y de mayores alcances humanitarios ocurridos en la América hispana durante el periodo colonial.

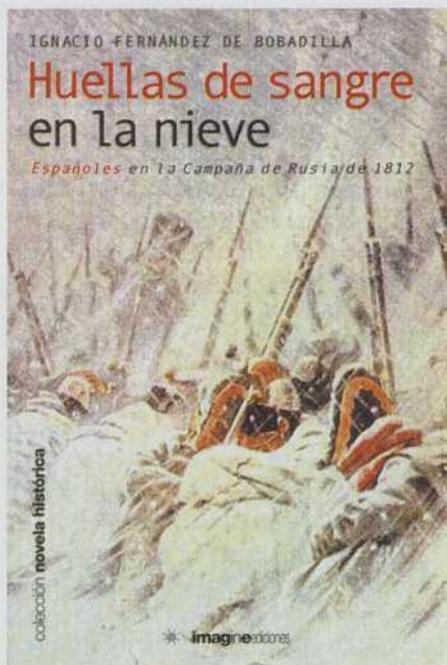
Susana María Ramírez, utilizando fuentes de primera mano y de gran valor documental, ha conseguido un texto brillante a la vez que de profunda investigación, analizando en todas sus perspectivas las vicisitudes de la expedición, desde que se forma, su financiación y los objetivos que persigue, así como sus resultados y consecuencias. Toda una hazaña científica en la que penalidades y contratiempos no fueron factores suficientes para la decepción o el desánimo.

El libro resalta el papel de España como portavoz y difusor de las ideas científicas de su tiempo no sólo en América, sino en una propagación de carácter universal y que, sin duda, constituyó un importante papel para el desarrollo de la medicina racional que tantos beneficios produjo.

Concebida como tesis electoral y adaptada a las normas de una narrativa ágil y coherente, *La salud del Imperio* obtuvo el premio de la Fundación Jorge Juan en su convocatoria de 2001 y ha sido primorosamente editada a cargo de dicha Fundación, siempre en vanguardia divulgativa del quehacer científico.

J. C. P.

FERNÁNDEZ DE BOBADILLA, Ignacio: **Huellas de sangre en la nieve. Españoles en la campaña de Rusia de 1812.**—(ISBN: 84-95882-40-X). Colección Novela Histórica de Imagineediciones. Madrid, diciembre 2003; 381 páginas; ilustraciones (fotografías y mapas de operaciones).



Existe abundante bibliografía sobre la fuerza expedicionaria española del marqués de la Romana destinado al norte de Europa para apoyar a Napoleón en su guerra contra la coalición. Las peripecias de aquellos 15.000 españoles que partieron en 1806 y que pasaron por los escenarios del reino de Etruria, Maguncia, orillas del Elba, Hamburgo y Dinamarca, donde el marqués, conocedor de los acontecimientos en España, de acuerdo con los ingleses logró reunir un núcleo considerable de sus tropas, excepto los regimientos de Guadalaxara, Algarbe y Asturias, y desde Goeteborg (Suecia), a bordo de buques británicos, arribaron a Santander en octubre de 1808.

Menos conocidas son las vicisitudes de las fuerzas que no se pudieron repatriar con el marqués de la Romana: cinco años después, octubre de

1843, llegarían también a Cantabria. Eran 2.250 soldados españoles, componentes del regimiento Imperial Alexandro, formado en San Petersburgo bajo los auspicios del zar, que encuadrado en la Grande Armée habían invadido Rusia en junio del año anterior. Al mando del primer batallón, a bordo de la fragata *Retreat*, se encuentra el comandante de Infantería, Rafael de Llanza y de Valls, que había salido de Barcelona en enero de 1806 como capitán en el regimiento Guadalaxara, uno de aquellos españoles olvidados que habían participado en la campaña de Rusia en 1812 en el regimiento Joseph-Napoleón.

Todas las vicisitudes por las que pasaron fueron recogidas por don Rafael en un diario cuyo original fue celosamente guardado por la familia a lo largo de generaciones como un tesoro y que actualmente conserva en su poder el autor de esta apasionante e interesante novela que aquí comentamos basada en dicho diario y en la que apenas ha hecho falta intercalar fantasía alguna, pues son reales todos los militares españoles, franceses y rusos que se mencionan.

Ficticios son los personajes femeninos, con excepción de su esposa, hijos y nietos.

La primera incursión del autor en la narrativa no puede ser más prometedora. La novela está escrita con una extraordinaria maestría, que engancha al lector desde la primera hasta la última página.

Conocíamos las dotes literarias de Ignacio Fernández de Bobadilla y Bufalá, así como su amplia cultura y erudición, pues se trata de un veterano colaborador de nuestra REVISTA. Oficial de la Armada —que durante 20 años desarrolló una intensa y fecunda actividad profesional siendo uno de los pioneros del Cuerpo de Intendencia en la introducción de las técnicas modernas del aprovisionamiento en la Armada—, actualmente retirado en su masía de Vilassar de Dalt, donde se dedica a su afición favorita, la historia. Domina varios idiomas, entre ellos el ruso, que aprendió para poder estudiar la figura de su antepasado Rafael de Llanza.

J. J.

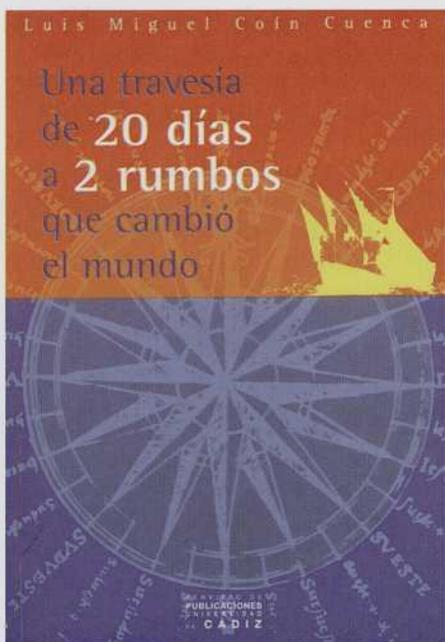


COÍN CUENCA, Luis Miguel: **Una travesía de 20 días a 2 rumbos que cambió el mundo.**—(ISBN: 84-7786-871-9). Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz. Octubre, 2003; 180 páginas; 12 euros.

Libro ameno y bien documentado, en el cual se analizan y comparan los datos náuticos que aparecen en las anotaciones de los Colón, padre e hijo, tales como las navegaciones a toda vela durante la noche y con las velas bajas durante el día, con otros datos de los tratados españoles de navegación de la época, narrando su propia experiencia durante la «reconstrucción» del viaje en una carabela réplica de la época colombina, de la cual confirmo las excelentes cualidades náuticas con las que todos los especialistas de la época coinciden.

Luis Coín hace uso en este trabajo de sus antiguas experiencias de embarque como oficial de la Marina mercante y de la Armada, pero también de las derivadas de su afición a la vela deportiva y, sobre todo, a sus conocimientos como profesor y como investigador de historia marítima para realizar una comparación realista en la que se confrontan los datos náuticos que aparecen en las anotaciones de los Colón, padre e hijo, y en los tratados españoles de navegación de la época colombina, sumándose a esto los datos obtenidos de su experiencia de marino durante la navegación de la carabela réplica colombina *Niña de Cádiz*, desde Huelva hasta América, realizada por el autor junto con otros profesores y alumnos de la Universidad de Cádiz.

Trata también acerca de los motivos de la doble contabilidad de rumbos y distancias que Cristóbal Colón anotaba en su *Diario de navegación*, lo cual en su opinión no tenía el objetivo de que los capitanes, pilotos y marineros espa-

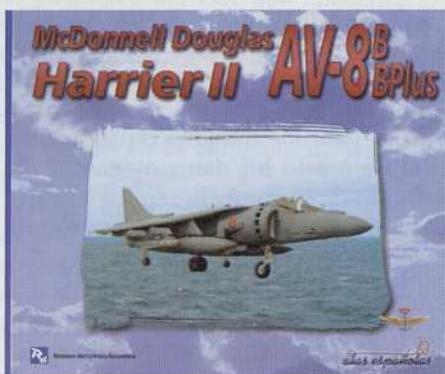


ñoles se espantasen de que el viaje fuera largo, porque la mayor parte de ellos eran hombres expertos, sino como precaución de no ser ajusticiados inmediatamente por los portugueses en el muy posible caso de ser interceptados, dado el conocimiento de la expedición por parte del rey de Portugal, las leyes de la época y las órdenes emitidas respecto a sus aguas de soberanía: «Por manera que escribió por dos caminos aquel viaje: el menor fue el fingido y el mayor el verdadero», por lo que los Reyes Católicos le piden en una carta de 5 de septiembre de 1493: «... habíamos de menester saber los grados en que están las tierras que hallasteis y los grados del camino por donde fuisteis...».

Es, en resumen, un libro que aporta nuevos datos e informaciones sobre tan relevante Descubrimiento de 1492 y que ayuda a comprender por qué no era creíble para los expertos de la época la propuesta de Cristóbal Colón.



DÍAZ-BEDIA ASTOR, Luis: **McDonnell Douglas Harrier II AV-8B Plus**.—(ISBN: 84-95493-22-5). Reserva anticipada, S. L. Barcelona, 2004; 47 páginas; fotografías, perfiles y tablas.



Breve y sustancioso es este opúsculo, el número 20 de la colección «Alas Españolas», editado por Reserva Anticipada Ediciones, y cuyo autor es nuestro brillante colaborador el capitán de corbeta Luis Díaz-Bedia, pudiéndose considerar esta obra como complemento de otra de la misma editorial, la número 3 de la misma colección, publicada hace años y referida al AV-8A.

En menos de 50 páginas se hace

un documentado y riguroso estudio del éste ya mítico aparato, cuya línea de producción se ha cerrado hace unos meses, pero que todavía le espera en nuestra Armada una larga vida operativa, así como en las marinas de Estados Unidos y Reino Unido, hasta que sea reemplazado por el *Joint Strke Fighter (JSF)* dentro de 15 y 20 años, respectivamente.

Este libro —que está profusamente ilustrado por unas magníficas fotografías, la mayoría de ellas del capitán de corbeta Díaz-Bedia, afamado fotógrafo naval y autor de muchas de las portadas de nuestra REVISTA y que ha merecido dos premios de la prestigiosa revista americana *Proceedings*— comienza con el desarrollo del *AV-8B Harrier II*, extendiéndose en su adopción por la Infantería de Marina de Estados Unidos, por la RAF y por la Armada española, para posteriormente ocuparse de la última versión *Plus*.

El trabajo finaliza con un interesante capítulo titulado el «Vuelo en el *Harrier*», en donde el autor, experimentado y hábil piloto, se pone el mono de vuelo y a los mandos del aparato nos relata su manejo operativo, que él, con razón pero también por el cariño y apego tomado a lo largo de tantas horas de vuelo, califica como uno de los aviones más extraordinarios de todos los tiempos.

F. A.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA